



Vernehmlassungsbericht zum Kantonalen Veloweggesetz (KVwG) und zur Verordnung zum Kantonalen Veloweggesetz (EV KVwG)

Vernehmlassungsfrist vom 6. Januar bis 28. Februar 2025

Eingeladene Vernehmlassungsteilnehmerinnen- und teilnehmer	Eingegangene Rückmeldungen
<ul style="list-style-type: none"> - Departemente der kantonalen Verwaltung - Bezirke des Kantons Appenzell I.Rh. - Baukommission Inneres Land AI - Schulgemeinden des Kantons Appenzell I.Rh. - Feuerschaugemeinde Appenzell - Gewerbeverband Appenzell I.Rh - Handels- und Industriekammer Appenzell - Arbeitnehmervereinigung Appenzell I.Rh. - Arbeitnehmervereinigung Oberegg - Bauernverband Appenzell I.Rh. - Bäuerinnen- und Landfrauenverband Appenzell I.Rh. - Politische Bauernvereinigung Oberegg - Gewerbeverein Oberegg - Die Mitte AI - Schweizerische Volkspartei Appenzell I.Rh., - SP Appenzell I.Rh. - FDP Appenzell I.Rh. - Gruppe für Innerrhoden - WWF Sektion Appenzell - Pro Natura St.Gallen-Appenzell - Heimatschutz St.Gallen/Appenzell I.Rh. - Hauseigentümergeverband Appenzell I.Rh. - RMC Appenzell, Rad- und Mountainbikeclub im Appenzellerland - VAT AI Verein Appenzellerland Tourismus - Pro Velo St.Gallen Appenzell - Verkehrs-Club St.Gallen/Appenzell 	<ul style="list-style-type: none"> - Gesundheits- und Sozialdepartement - Volkswirtschaftsdepartement - Baukommission Inneres Land - Feuerschaugemeinde Appenzell - Bezirksrat Appenzell - Bezirksrat Schwende-Rüte - Bezirksrat Gonten - Bezirksrat Oberegg - VAT AI Verein Appenzellerland Tourismus - Schulgemeinde Appenzell - Schulgemeinde Meistersrüte - Schule Steinegg - Schulrat Schwende - Schule Eggerstanden - Schule Brülisau - Arbeitnehmervereinigung Appenzell I.Rh. - Arbeitnehmervereinigung Oberegg - Bauernverband zusammen mit: - - Bäuerinnen- und Landfrauenverband AI - - Politische Bauernvereinigung Oberegg - Gewerbeverband Appenzell I.Rh. - Gruppe für Innerrhoden - SP Appenzell I.Rh. - Alpstein Club - Biker aus allen Kreisen; Thomas Locher - RMC Appenzell, Rad- und Mountainbikeclub im Appenzellerland - VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion SG/AI

	<ul style="list-style-type: none"> - Rolf Trunz, Georg Stoffels, Robert Zwingli, Dominik Mazenauer, Maurus Rusch - Markus Sutter - Swiss Cycling - Stiftung SchweizMobil - IMBA International Mountain Bicycling Assoziation Schweiz - BIKETRAILS Ostschweiz - Pro Velo St.Gallen Appenzell
--	--

Appenzell, 6. März 2024

	Vernehmlasserin/ Vernehmlasser	Stellungnahmen	Bemerkungen
1	Gesundheits- und Sozialdepartement	<p>Es wird begrüsst, dass flächendeckende und attraktive Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit entstehen. Dabei soll der Unfallverhütung ein grosser Stellenwert eingeräumt werden.</p> <p>Bemerkung zu Art. 10 Abs. 1 Bezirke sollen verpflichtet werden, die notwendigen Sicherungsmassnahmen umzusetzen.</p>	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Einverstanden. In Art. 10 Abs. 1 wird wie folgt angepasst: «Die Bezirke erstellen bei Velowegen die notwendigen Sicherungen und tragen die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt der Sicherungen.»</p>
2	Volkswirtschaftsdepartement	<p>Die Entwürfe des Kantonalen Veloweggesetzes und der Verordnung werden begrüsst. Sie sind schlank, stufengerecht und zielführend verfasst.</p> <p>Damit der aus der Gesamtverkehrsstrategie abgeleitete politische Wille zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehr wiedergegeben wird, sollten die Erschliessungsziele in der Verordnung festgelegt werden.</p> <p>Art. 14 Auf S. 8 der Botschaft scheinen einige Passagen subjektiv gefärbt zu sein und sollten angepasst werden.</p>	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie ist der gleichen Ansicht.</p> <p>Auf einen zusätzlichen Absatz 2 in Art. 4 EV KVwG kann verzichtet werden, da es nicht sinnvoll scheint, Art. 3 Abs. 3 und Art. 4 Abs. 3 des Bundesgesetzes über Velowege (VwG., SR 705) zu wiederholen.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Die Botschaft wird entsprechend angepasst.</p>

3	Baukommission Inneres Land	Die Baukommission verzichtet auf eine Stellungnahme, da sie im Rahmen ihrer Tätigkeit von dieser Thematik nicht betroffen ist.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.
4	Feuerschaugemeinde Appenzell	Der Entwurf setzt das bundesrechtliche Veloweggesetz in einer schlanken und praxistauglichen Form um und berücksichtigt die behördenverbindlichen Vorgaben des kantonalen Richtplans. Die Feuerschaukommission erachtet die vorgesehenen Bestimmungen als recht- und zweckmässig.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie ist gleicher Ansicht. Sie nimmt auch zur Kenntnis, dass die Feuerschaukommission als Planungsbehörde beim Vollzug des KVwG nicht direkt betroffen ist.
5	Bezirksrat Appenzell	Der Bezirksrat verzichtet auf eine Stellungnahme. Der Gesetzes- und der Verordnungsentwurf werden als zielführend und wertvoll erachtet.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen und auch diejenige, dass der Ressortverantwortliche bei der Ausarbeitung des Gesetzes sowie der Verordnung miteinbezogen wurde, zur Kenntnis.
6	Bezirksrat Schwende-Rüte	<p>Art.5 Abs.3 Spezielsituationen wie Velorouten auf Kantonstrassen sind in der Verordnung zu regeln. Es soll vermieden werden, dass Velowege nach Sanierungen keinen Platz mehr haben und der Bezirk für die Ersatzmassnahmen in der Pflicht steht</p> <p>Art.8 Abs.1 Es ist wichtig und richtig das die Entschädigung einmalig ist. Alles andere macht eine Umsetzung unmöglich.</p> <p>Art.8 Abs.2 Flurgenossenschaften. Privatstrassen und Waldkorporationen erhalten bereits jährliche Unterhaltsbeiträge der Bezirke und sollten keine weiteren Entschädigungen bekommen.</p> <p>Art. 9 Abs.1 Es soll geprüft werden, ob es nicht sinnvoller wäre, die Zuständigkeit für Velowege des Alltags beim Kanton anzusiedeln. In diesem Fall müssten diverse Artikel entsprechend angepasst werden [z.B. Art.9 Abs. 3, Art.10, Art.11. sowie weitere Artikel in der Verordnung].</p>	<p>Die Standeskommission passt Art. 5 Abs. 3 an. Sie ersetzt die Begriffe „der Bezirk“ durch „die zuständige Behörde“.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie ist der gleichen Ansicht.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie ist der gleichen Ansicht. Dieser Absatz wird gestrichen.</p> <p>Unterschiedliche Zuständigkeiten für Velowege des Alltags und Velowege der Freizeit sind zu vermeiden. Die Zuständigkeit für sämtliche Velowege soll wie bei den Fuss- und Wanderwegen bei den Bezirken sein.</p>

		<p>Art.14 Zusätzlich sollte dem Bezirk die Möglichkeit eingeräumt werden, befristete Regelungen zu erlassen. [zum Beispiel ausserhalb der Sömmerungszeit.]</p> <p>Zusätzlich sollte dem Bezirk die Möglichkeit eingeräumt werden, Streckenabschnitte für rein humanoid angetriebene Velos freizugeben. Mountainbikes mit technischer Unterstützung bringen viel höhere Antriebskräfte mit sich und sind deshalb für weitgehend naturbelassene Velowege nur begrenzt geeignet.</p> <p>Anmerkungen zur EV KVwG Art. 1 Die Aufhebung der in Art.1 beschriebenen Verbote sollte erst im Rahmen der öffentlichen Auflage gemacht werden. So wird im Falle das sich der Streckenabschnitt nicht durchsetzt, nicht unnötig ein Verbot aufgehoben.</p> <p>Art.3 Abs.1 Der Schneebruch obliegt innerhalb des Kantonsstrassennetzes dem Kanton innerhalb des Bezirksstrassennetzes dem jeweiligen Bezirk.</p> <p>Art. 4 Abs. 1 Entspricht Art 9 Abs 3 KVwG und ist daher nicht nötig.</p>	<p>Die Möglichkeit wurde diskutiert. In Ausnahmefällen könnte eine solche Befristung sinnvoll sein. Eine Befristung könnte aber für Verwirrung sorgen. Entsprechend soll aus Gründen der Rechtssicherheit auf eine solche Regelung verzichtet werden.</p> <p>Im VwG gibt es keine unterschiedliche Regelung für Velos und E-Bikes. Entsprechend wird auch im KVwG darauf verzichtet. Jede einzelne Velofahrende oder E-Bikefahrende Person ist verpflichtet, auf die anderen Verkehrsteilnehmenden Rücksicht zu nehmen.</p> <p>Einverstanden. Der Artikel wird wie folgt angepasst: „Falls Strassen, die mit einem allgemeinen Fahrverbot oder einem Velofahrverbot belegt sind, Teile des Netzes werden sollen, ist bei der Auflage auch anzuzeigen, dass diese Fahrverbote für Velos damit aufgehoben werden.“</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese zutreffenden Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Der Hinweis trifft zu. Die Standeskommission erachtet es jedoch als sinnvoll, ausnahmsweise die Regelung des Gesetzes zu wiederholen, da so der Artikel verständlicher ist.</p>
7	Bezirksrat Gonten	Die Bemühungen werden begrüsst, das Veloverfahren abseits von Strassen klarer zu regeln. Der Erlass eines Gesetzes ist kritisch zu beurteilen, denn damit geht immer auch eine Einschränkung bzw. Regelung für Grundeigentümer einher, die oft grundsätzlich negativ aufgefasst wird. Der Bezirksrat bezweifelt im vorliegenden	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.

		<p>Fall konkret, dass die Netzplanung des Freizeitnetzes sinnvoll umgesetzt werden kann, da mit erheblichem Widerstand zu rechnen ist. Die Zweckmässigkeit und die Umsetzbarkeit der Alltagsnetze wird dagegen nicht bezweifelt.</p> <p>Art. 8 Für die Höhe der Entschädigung soll eine Bandbreite angegeben werden.</p> <p>Die Begriffe «Staatsstrasse» und «Kantonsstrasse» werden nicht einheitlich verwendet.</p>	<p>Da die Zuständigkeit für die Erstellung und den Unterhalt der Velowege grundsätzlich bei den Bezirken liegt, sollen diese selbst über die Entschädigungshöhe befinden. Sie können für sich einen Rahmen festlegen, in welchem sie eine Entschädigung bezahlen möchten. Der Kanton muss keine Vorgaben hierzu machen.</p> <p>Staatsstrassen sind Kantonsstrassen. Entsprechend können beide Begriffe verwendet werden. Da im Gesetz und in der Verordnung sonst nur der Begriff „Staatsstrasse“ verwendet wird, wird auch in Art. 3 EV KVwG der Begriff „Kantonsstrasse“ durch „Staatsstrasse“ ersetzt.</p>
8	Bezirksrat Oberegg,	<p>Art. 8 Es sollen einheitliche Entschädigungstarife innerhalb des Kantons festgelegt werden.</p> <p>Die Fortsetzung der Wege über Kantonsgrenzen hinaus soll sichergestellt werden.</p>	<p>Da die Zuständigkeit für die Erstellung und den Unterhalt der Velowege grundsätzlich bei den Bezirken liegt, sollen diese selbst über die Entschädigungshöhe befinden.</p> <p>Gestützt auf Art. 7 VwG sind die zuständigen Behörden verpflichtet, ihre Velowege aufeinander abzustimmen und ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren. Eine zusätzliche Regelung im kantonalen Gesetz ist nicht notwendig.</p>
9	VAT AI Verein Appenzellerland Tourismus	<p>Bemerkung: Zur Botschaft (S. 1 unterster Abschnitt; S 9 2. Abschnitt): Wichtig ist, dass auch die sechs von VAT, den Bezirken und dem BUD lancierten Mountainbikerouten Grundlage für die Beratung und Planung sein sollen.</p> <p>Art. 1 Gesetz soll nicht nur Förderung, sondern auch die «Sicherung» des Velowegnetzes zum Zweck haben.</p>	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie teilt diese Auffassung. Die Botschaft muss hierfür nicht angepasst werden.</p> <p>Der Begriff «Erhaltung» ist gleichzusetzen mit dem Begriff «Sicherung».</p>

		<p>Art. 2 Neuer Absatz 3 mit «Sie [Velowege] sollen möglichst von motorisiertem Verkehr getrennt sein.»</p> <p>Art. 5 Abs. 1 Hier sollten nicht nur «Änderungen», sondern auch «Ergänzungen» erwähnt werden.</p> <p>Art. 5 Abs.3 Der Begriff «angemessener Ersatz» ist durch den Begriff «gleichwertiger qualitativer Ersatz» zu ersetzen.</p> <p>Art. 8 Abs. 2 Streichen oder so anpassen, dass sichergestellt ist, dass die öffentliche Hand nicht zweimal an eine Flurstrasse zahlt.</p> <p>Art. 9 Abs. 2 Nebst öffentlichen Strassen sollen auch Flurstrassen in die Verantwortung eingebunden werden.</p> <p>Art. 9 Abs. 3 Der Ausdruck von «übergeordnetem Interesse» soll gestrichen werden, da bei dem kleinen bis inexistenten Netz eine Unterscheidung nach Interessen nicht geboten scheint. Es gibt keine Strecken von untergeordnetem Interesse und falls doch, wer legt die Unterscheidung fest.</p> <p>Art. 10 Abs. 1 Das Wort «berechtigt» soll durch das Wort «angehalten» ersetzt werden, da nur so die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer garantiert werden kann.</p>	<p>Der Hinweis in der Botschaft (in Abs. 3 zu Art. 2) ist stufengerecht. Ein Absatz im Gesetz ist nicht geboten.</p> <p>Wenn eine Veloweg «ergänzt» wird, handelt es sich entweder um ein neues Teilstück oder um eine Anpassung bzw. Änderung. Entsprechend muss dieser Absatz nicht angepasst werden.</p> <p>Es soll hier der gleiche Begriff «angemessener Ersatz» wie in Art. 9 Abs. 1 VwG verwendet werden. Dementsprechend wird auf diese Anpassung verzichtet.</p> <p>Einverstanden. Art. 8 Abs. 2 wird ersatzlos gestrichen.</p> <p>Öffentlich sind gemäss Art. 1 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 26. April 1998 (StrG; GS 725.000) alle Strassen, die dem Gemeingebrauch offenstehen. Darunter können auch Flurstrassen fallen. Der Absatz muss somit nicht angepasst werden.</p> <p>Die Ständekommission ist anderer Ansicht. Velowege von «übergeordnetem Interesse» sind solche von besonderer Wichtigkeit, z.B. Wege, welche wichtige Ziele miteinander verbinden oder Wege, welche besonders vielen Velofahrerinnen und Velofahrern dienen können. Anträge werden von der kantonalen Fachstelle geprüft (Art. 4 Abs. 3 EV KVwG).</p> <p>Grundsätzlich einverstanden. Art. 10 Abs. 1 wird wie folgt angepasst: «Die Bezirke erstellen bei Velowegen die notwendigen Sicherungen und tragen die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt der Sicherungen.»</p>
--	--	--	---

		<p>Art. 11 Es wäre sinnvoller, wenn für die Planung, Anschaffung und Montage der Kennzeichnung einzig der Kanton zuständig wäre.</p> <p>Art. 13 Gewünscht wäre eine genauere Bezeichnung und der Hinweis, wo diese Fachstelle angesiedelt ist.</p> <p>Art. 14 Abs. 1 Dieser Artikel wird sehr begrüsst. In Abs. 1 soll klar formuliert werden, dass dort wo sich Wanderwege und Velowege decken, beide Mobilitätsformen gekennzeichnet werden müssen.</p> <p>EV KVwG Art. 3 Abs. 2 Statt «im Winter» soll von «bei Schnee» verwendet werden.</p> <p>Art. 5 Es soll eine zusätzliche lit. eingefügt werden: f) Koordination der bezirksübergreifenden Kennzeichnung</p>	<p>Da die Bezirke grundsätzlich für die Erstellung und den Unterhalt zuständig sind, erachtet es die Standeskommission für richtig, dass die Bezirke auf ihren Wegen auch für die Kennzeichnung zuständig sind.</p> <p>Auch in anderen Kantonen wird die kantonale Fachstelle so bezeichnet. Das Bau- und Umweltdepartement ist neu – analog der Regelung im EG FWG bezüglich Fuss- und Wanderwegen - zuständig für die Bezeichnung der kantonalen Fachstelle. Sie wird festlegen, wo die kantonale Fachstelle angesiedelt ist. Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis . Die Kennzeichnung ist in Art. 11 geregelt. Der vorgeschlagene Hinweis gehört nach Ansicht der Standeskommission nicht ins Gesetz.</p> <p>Wenn eine Regelung Unterschiede macht bezüglich den einzelnen Zeiten, wird üblicherweise nach Jahreszeiten unterschieden. Sowohl bei «im Winter» wie auch «bei Schnee» handelt es sich um unbestimmte Rechtsbegriffe. Auf die Anpassung wird daher verzichtet.</p> <p>Die Bezirke haben sich untereinander abzustimmen. Dem Bau- und Umweltdepartement obliegt zudem gestützt auf Art. 12 die Aufsicht sowie die Koordination der Velowegnetzplanung. Die Standeskommission erachtet es nicht für notwendig, der Fachstelle eine Aufgabe für die bezirksübergreifende Koordination bei der Kennzeichnung zuzuweisen.</p>
10	Schulgemeinde Appenzell	<p>Art. 9 Abs.3 KVwG / Art. 4 Abs. 1 EV KVwG Was ist unter dem Begriff «übergeordnetem Interesse» zu verstehen?</p>	<p>Darunter versteht man Velowege von besonderer Wichtigkeit, z.B. Wege, welche wichtige Ziele miteinander verbinden oder Wege, welche besonders vielen Velofahrerinnen und</p>

			Velofahrern dienen können. Der Begriff ist bewusst offengehalten. Es wird sich dazu eine Praxis entwickeln.
11	Schulgemeine Meistersrüte	Verzicht auf Stellungnahme	
12	Schule Steinegg	Die Situation wird sich für die Velofahrer verbessern. Keine konkreten Rückmeldungen zu den Entwürfen. Es passt.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.
13	Schulrat Schwende	Ist einverstanden mit der vorliegenden Fassung.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.
14	Schule Eggerstanden;	Verzicht auf Stellungnahme.	
15	Schule Brülisau	Es liegen keine Einwände vor.	Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.
16	Arbeitnehmervereinigung Appenzell I.Rh.	<p>Grundsätzliche Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine positive Haltung gegenüber dem Freizeitverkehr - Fehlendes Mountainbikekonzept. Diese hätte vor dem Gesetzentwurf ausgearbeitet werden sollen. - Generelles Verbot des Befahrens von Fuss- und Wanderwegen wird abgelehnt. - Ungenügende Qualität des Vernehmlassungsentwurfs. <p>Art. 1 Ergänzung: «[...] zusammenhängenden, sicheren und attraktiven Velowegnetzes.»</p> <p>Art. 2 Vermisst wird eine Unterscheidung bezüglich der Motorisierung der Velos.</p> <p>Art. 3 Die Kantone sollen für Velowege von kantonaler Bedeutung zuständig sein. Der Artikel soll mit einem Absatz ergänzt werden, wo festgehalten wird, dass der Kanton zuständig ist für die Projektierung, den Bau und Unterhalt der im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten Velowege, die über Strassen verlaufen, deren Träger er ist.</p>	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Ein solches Konzept kann jederzeit erstellt werden.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Die Regelung orientiert sich an Art. 2 VwG. Sicher und attraktiv müssen die Netze gemäss Art. 6 lit. c und e VwG sein, weshalb dies hier nicht wiederholt werden muss.</p> <p>Wir halten uns an die Unterscheidung gemäss VwG. Weitere Netze bzw. Unterscheidungen werden nicht als sinnvoll erachtet.</p> <p>Der Artikel legt fest, dass die Bezirke für die Planung von Velowegnetzen für den Alltag und für die Freizeit zuständig sind. Bei der Umsetzung zeigt sich dann, ob die Wege von kantonaler, kommunaler oder lokaler Bedeutung sind. Für den Bau und Unterhalt der Strassen bleibt der jeweilige</p>

		<p>Abs. 1 und Abs. 3 sollen zusammengeführt werden: «Die Bezirke erlassen für ihr Gebiet je einen Netzplan Alltag und einen Netzplan Freizeit für die Velowege.»</p> <p>Art. 4 Das Verfahren ist komplex und nicht transparent. Die Standeskommission soll lediglich Rekursinstanz sein.</p> <p>Art. 5 Auf Kantonstrassen soll der Kanton für Ersatz sorgen. Im Absatz soll diese mit der Formulierung: «[...] sorgt die zuständige Behörde [...]» berücksichtigt werden.</p> <p>Art. 6 Die Regelung zum Rechtsschutz ist unüblich weit vorne. Die Regelung könnte weiter nach hinten verschoben werden.</p> <p>Art. 8 Abs. 2 Keine Entschädigung für Flurstrassen, da diese bereits öffentliche Gelder für den Unterhalt bekommen.</p> <p>Art. 9 Abs. 3 In der Botschaft wird der Begriff «Velobahn» erwähnt, aber nicht ausgeführt. Die Botschaft soll mit einer Definition «Velobahn» ergänzt werden.</p> <p>Art. 10 Abs. 2 Was ist im KVwG mit «öffentlicher Strasse» gemeint? Falls Flurgenossenschaften darunterfallen, sollen diese nicht damit belastet werden.</p> <p>Art. 12 Abs. 1</p>	<p>Strasseneigentümer zuständig. Es braucht keinen zusätzlichen Absatz.</p> <p>Die Standeskommission ist mit diesem Vorschlag einverstanden. Der Artikel wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Vorprüfung durch die Standeskommission dient auch der Koordination. Die Standeskommission hält an der bisherigen Fassung fest.</p> <p>Einverstanden. Abs. 3 wird entsprechend angepasst.</p> <p>.</p> <p>Satz 1 trifft zu. Die Regelung passt dennoch hierhin und wird daher nicht nach hinten verschoben.</p> <p>Einverstanden. Art. 8 Abs. 2 wird gestrichen.</p> <p>Die Botschaft wird mit einer Definition und dem Hinweis auf das Handbuch Velobahnen des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Velokonferenz Schweiz, 2025, ergänzt.</p> <p>Gemäss Art. 1 Abs. 2 StrG sind alle Strassen öffentlich, die dem Gemeingebrauch offenstehen. In seltenen Fällen können auch Flurstrassen darunterfallen. Die Regelung wird daher so belassen.</p>
--	--	---	---

		<p>Die zuständige Stelle soll in der Verordnung über die Departement festgelegt werden.</p> <p>Art. 12 Abs. 1 widerspricht Art. 3 Abs. 2.</p> <p>Art. 13 Ergänzung in Botschaft mit Hinweis auf Art. 17 VwG. Das BUD soll die Fachstelle ernennen.</p> <p>Art. 14 Abs. 2 Soll angepasst werden: «Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos ist gestattet, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist.»</p> <p>Art. 16 Die Fremdänderung soll auf Verordnungsstufe und nicht auf Gesetzesstufe festgehalten sein.</p> <p>Die Umsetzung der Pläne soll bis spätestens Ende 2027 erfolgen. Das Zeitfenster zur Erstellung der Pläne erscheint sehr kurz. Ausführungen zum Vollzug des Gesetzes wären hilfreich.</p>	<p>Art. 2 der Verordnung über die Departemente wird mit einem neuen lit. d^{bis} ergänzt. Dort werden dem Bau- und Umweltdepartement unter den Aufgaben Bau auch die Velowege zugeteilt.</p> <p>Die Regelung ist nicht widersprüchlich. Sie entspricht der Regelung im EG FWG. Das Bau- und Umweltdepartement hat die Aufsicht inne und koordiniert die Wegnetze der Bezirke. Die Fachstelle wirkt bei der Koordination unterstützend mit.</p> <p>Einverstanden (s.a. Ausführungen zu Art. 12). Die Botschaft wird angepasst und in Art. 13 wird «Die Standeskommission» durch «Das Bau- und Umweltdepartement» ersetzt.</p> <p>Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführender. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p> <p>Fremdänderungen werden auf Gesetzesstufe festgelegt.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p>
17	Arbeitnehmervereinigung Oberegg AVO	<p>Art. 1 Es wird begrüsst, dass sich der Kanton in Art. 1 zur Förderung des Veloverkehrs verpflichtet. So werden zukünftige Strassenprojekte immer auch velogerecht umgesetzt (was in der Vergangenheit nicht immer der Fall</p>	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p>

		<p>war – in Obereggen zum Beispiel bei der neuausgebauten St. Antonstrasse, die intensiv im Velo-Freizeitverkehr genutzt wird). Neue Vorgaben können auch massive Kostentreiber sein und gegebenenfalls Landverschleiss nach sich ziehen. Dies gilt es im Auge zu haben. Das Ziel muss eine sachgerechte Umsetzung künftiger Projekte ohne «vergoldete» Velowege sein.</p>	
18	<p>Bauernverband Appenzell / Bäuerinnen- und Landfrauenverband Appenzell Innerrhoden / Politische Bauernvereinigung Obereggen</p>	<p>Art. 2 Die Beachtung der Praxishilfe des ASTRA und der Velokonferenz, wie es in der Botschaft beschrieben ist, soll mit Umsicht in Bezug auf den Flächenbedarf beachtet werden.</p> <p>Art. 4 Abs. 3 Für die Landwirtschaft, ob Grundeigentümer oder Pächter, ist die Möglichkeit zum Mitwirkungsverfahren sehr wichtig.</p> <p>Art. 7 Vorschlag Abs. 2: «Für die Grundeigentümer begründen sie weder Rechte noch Pflichten.»</p> <p>Art. 8 Vorschlag Abs. 1: «Wird ein Veloweg in den Netzplan aufgenommen, haben die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer Anspruch auf eine Entschädigung welche vom Bezirksrat festgesetzt und ausgerichtet wird. Sie gilt für 25 Jahre und wird dann wieder neu beurteilt.» Es ist nicht klar, wie der Betrag berechnet wird und welche Pflichten mit der Entschädigung abgegolten werden. Es fragt sich, ob diese Entschädigung für alle Velowege (Alltag und Freizeit) gelten.</p> <p>Art. 14 Die Landwirtschaft begrüsst es, dass das rechtliche Gutachten die Möglichkeit bestätigt, dass ausserhalb</p>	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Die Bezirke entscheiden selbständig, wen sie neben den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vorgängig informieren wollen.</p> <p>In diesem Artikel wird die öffentliche Nutzung der Velowege geregelt. Den Vorschlag erachtet die Standeskommission als unpassend.</p> <p>Die Bezirke entscheiden selbst, wie hoch der Betrag für eine Entschädigung sein soll und wie sie diesen berechnen. Es ist nicht geboten, betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer über Jahre Gelder für die Durchfahrt von Velofahrerinnen und Velofahrer zu erteilen. Die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen haben die Möglichkeit, sich gegebenenfalls gegen die Aufnahme eines Weges in den Netzplan rechtlich zur Wehr zu setzen. Die Entschädigung gilt grundsätzlich für sämtliche Velowege und wird für die Duldung der Befahrung des Weges durch Velofahrerinnen und Velofahrer gewährt.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p>

		<p>gekennzeichneter Velowegen das Fahren auf Wanderwegen nicht erlaubt ist.</p> <p>Vorschlag: neuer Art 15 zur Haftungsübernahme (analog Strassengesetz Kanton Schwyz): «Soweit es die Umstände gebieten, können der Kanton und die Gemeinden Bezirke für die Haftung infolge fehlerhafter Anlage oder mangelhafter Instandhaltung der in ihrem Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege in der Trägerschaft von Körperschaften des kantonalen öffentlichen Rechts und von Privaten eine Haftungsübernahme vereinbaren.»</p> <p>Art 2 Abs. 2 EV KWvG soll angepasst werden: «[...] insbesondere auch abseits befestigter Strassen über bestehende Wiesen- und Waldwege führen.»</p> <p>Art. 3 Abs. 3 EV KWvG Die Vorgaben sind mit Augenmass anzuwenden. Das Vorgehen mit der Praxishilfe muss effektiv und sorgsam sein, um so den Kulturlandverlust minimal zu halten. Auf die Landwirtschaft ist entsprechend Rücksicht zu nehmen.</p>	<p>Den Bezirken steht es frei, solche Haftungsübernahme zu vereinbaren. Es ist nicht geboten, eine solche Regelung in das kantonale Veloweggesetz aufzunehmen. Das Gesetz dient zur Umsetzung des eidgenössischen Veloweggesetzes und hat nicht den Zweck, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu schützen.</p> <p>Es im Einzelfall zu beurteilen, ob eine Route für den Freizeitverkehr beispielsweise über einen bestehenden Waldweg oder neu über eine Wiese geführt werden soll. Auf die Anpassung wird somit verzichtet.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Die Praxishilfe ist anzuwenden. Sie ist wie der Name sagt eine Hilfe für die Velowegnetzplanung. Die Kantone haben dafür zu sorgen, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden. Eine Person, welche in einem konkreten Fall der Kulturlandverlust zu gross scheint, kann gegen der Erlass oder gegen die Änderung des Netzplanes gestützt auf Art. 6 Abs. 1 KVvG Einsprache erheben.</p>
19	Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden	<p>Art. 3 Der Kanton soll für Velowege von kantonalen Bedeutung zuständig sein. Dies ist auch in anderen Kantonen (St. Gallen / Schwyz) so.</p> <p>Art. 5 Abs. 3 Bei Kantonsstrassen soll nicht der Bezirk zuständig sein. Deshalb soll in der Formulierung stehen: „sorgt die zuständige Behörde“</p> <p>Art. 8 Abs. 2 Da Flurgemeinschaften bereits jährliche</p>	<p>Der Artikel legt fest, dass die Bezirke für die Planung eines Velowegnetzes Alltag und eines für die Freizeit zuständig sind. Bei der Umsetzung zeigt sich dann, ob die Wege von kantonalen, kommunalen oder lokaler Bedeutung sind.</p> <p>Einverstanden. Der Absatz wird entsprechend angepasst.</p> <p>Einverstanden. Art. 8 Abs. 2 wird aufgehoben.</p>

		<p>Unterhaltsbeiträge der Bezirke erhalten, soll dieser Abschnitt ersatzlos gestrichen werden.</p> <p>Art. 9 Abs. 1 Auch hier soll (analog Art.5 Abs.3) „ist die zuständige Behörde verantwortlich“ (Kanton oder Bezirk)</p> <p>Art. 13 Es stellt sich die Frage, wieso die Standeskommission und nicht das Bau- und Umweltdepartement die Fachstelle bezeichnet.</p> <p>Art. 14 Abs. 2 Hier muss in eine andere Richtung gedacht werden, wie z.B. in den Kantonen Glarus/Schwyz: Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen ist gestattet, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist. Auch ist wünschenswert, dass die Möglichkeit besteht, befristete Regelungen zu erlassen (z.B. ausserhalb der Sömmerungszeit).</p>	<p>Die Standeskommission möchte betonen, dass für die Erstellung und den Unterhalt der Velowege grundsätzlich die Bezirke zuständig sind. Über die Ausnahmen wird in der Botschaft informiert. Auf die Anpassung wird daher verzichtet.</p> <p>Einverstanden. Der Artikel wird angepasst. Der Begriff «Die Standeskommission» wird ersetzt durch «Das Bau- und Umweltdepartement».</p> <p>Die Standeskommission nimmt dies Ausführungen zur Kenntnis, erachtet die getroffene Regelung jedoch als zielführender. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden. Auf eine Regelung für befristete Verbote oder Zulassungen wird aus Gründen der Rechtssicherheit verzichtet.</p>
20	Gruppe für Innerrhoden	<p>Können sich mit den vorgesehenen Regelungen einverstanden erklären, insbesondere wird die Unterscheidung Velowegnetz „Alltag“ und „Freizeit“ begrüsst.</p> <p>Die Verankerung der Koordination mit den Nachbarkantonen in Gesetz und Verordnung wird vermisst. Die Formulierung in Art. 3 Abs. 2 KVwG („Die Bezirke stimmen ihre Netzpläne in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aufeinander ab.“) wird als nicht ausreichend angesehen. Die Koordination mit den Nachbarkantonen in Gesetz und Verordnung soll an geeigneter Stelle angemessen und ausdrücklich festgeschrieben werden.</p>	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Gestützt auf Art. 7 VwG sind die zuständigen Behörden verpflichtet, ihre Velowegnetze aufeinander abzustimmen und ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren. Die Koordination zwischen den einzelnen Kantonen ist somit bereits im Bundesgesetz festgehalten und muss hier nicht nochmals ausdrücklich wiederholt werden.</p>

21	Sozialdemokratische Partei des Kantons Appenzell Innerrhoden	<p>Art. 2 Die Unterteilung in «Velowege für den Alltag» und «Routen für den Freizeitverkehr» und deren unterschiedliche Ausgestaltung ist sinnvoll.</p> <p>Art. 3 Abs. 2 Wo und wie wird die Abstimmung der Netzpläne mit den Nachbarkantonen SG und AR geregelt?</p> <p>Art. 14 Dieser Artikel schafft unmissverständlich Klarheit, welche Wanderwege gemeinsam von Radfahrern und Wanderern benutzt werden können und auf welchen das Radfahren verboten ist.</p> <p>Art. 2 EV KVwG Aus Sicherheitsgründen sollten – wo immer möglich – «Velowege für den Alltag» als eigenständige und vom motorisierten Verkehr abgetrennte Infrastruktur geführt werden.</p>	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie teilt diese Ansicht.</p> <p>Gestützt auf Art. 7 VwG sind die zuständigen Behörden verpflichtet, ihre Velowege aufeinander abzustimmen und ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren. Eine zusätzliche Regelung im kantonalen Gesetz ist nicht notwendig.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie teilt diese Ansicht.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Die Aussage trifft zu.</p>
22	Alpstein Club	<p>Art. 14 Der Artikel läuft auf ein faktisches Fahrverbot für Mountainbiker auf Wanderwegen hinaus. Ein generelles Befahrungsverbot ist die Regel, eine Freigabe von Strecken die Ausnahme, Die Verantwortung für die Freigabe und den Unterhalt dieser Wege wird an die Bezirke delegiert. Dieser Artikel ist so anzupassen, dass das Befahren von Wanderwegen grundsätzlich erlaubt ist, es sei denn, es bestehen nachweisliche ökologische oder sicherheitsrelevante Gründe für ein Verbot.</p> <p>Anmerkungen zur EV KVwG Art. 2 Abs. 2 (Freizeitwege „sollen möglichst abwechslungsreich sein“) Mountainbiken ist eine naturnahe Sportart. Die Vielfalt ergibt sich aus der Landschaft, nicht aus</p>	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis, erachtet die getroffene Regelung jedoch als zielführender. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden. Auf eine Regelung für befristete Verbote oder Zulassungen wird aus Gründen der Rechtssicherheit verzichtet.</p> <p>Der Hinweis, dass die «Routen für den Freizeitverkehr» «möglichst abwechslungsreich» sein sollen, bedeutet nicht, dass diese künstlich gestaltet werden müssen, sondern bezieht sich auf die Linienführung. Es trifft zu, dass die</p>

		<p>künstlicher Gestaltung. Vielmehr braucht es gegenseitige Akzeptanz statt planungsintensiver Eingriffe.</p> <p>Art. 3 Abs. 2 („Gefahrlose Befahrbarkeit“) Diese Formulierung ist praxisfremd. Kein alpiner Sport – weder Wandern noch Mountainbiken – kann „gefahrfrei“ erfolgen. Der Ausdruck «gefährlose Befahrbarkeit» soll gestrichen werden.</p> <p>Sicherheit entsteht durch eine Übereinstimmung zwischen individuellen Fähigkeiten und den Anforderungen des Geländes. Eine Umsetzung dieser Regelung könnte theoretisch bedeuten, dass Wege so ausgebaut werden müssen, dass jegliche Risiken ausgeschlossen sind – was völlig unrealistisch ist.</p> <p>Fehlender Einbeziehung von Nutzergruppen. Dadurch Verletzung von Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700). Es soll ein konstruktiver Dialog mit Naturschutzgruppen sowie mit Vereinen wie Rad- und Mountainbikeclub, SAC, Naturfreunde, BSC und Alpsteinclub stattfinden.</p>	<p>einzelnen Verkehrsteilnehmenden aufeinander Rücksicht nehmen sollen.</p> <p>Gemeint ist hier, dass auf unnötige Wegschikanen verzichtet werden soll und dass nicht nur Hochleistungssportler diese Wege befahren können. Entsprechend wird der Ausdruck «gefährlose Befahrbarkeit» nicht gestrichen.</p> <p>Dem ersten Satz wird zugestimmt. Satz 2 nehmen wir zur Kenntnis. Eine solche Umsetzung ist jedoch nicht gemeint. Sonst wäre die Umsetzung tatsächlich unrealistisch.</p> <p>Art. 4 RPG wird nicht verletzt. Auch diese Vernehmlassung ermöglicht den verschiedenen (und damit auch den Bikerinnen und Biker) Interessengruppen sich einzubringen. Ein konstruktiver Dialog mit sämtlichen Nutzergruppen ist auch der Ständekommission ein Anliegen.</p>
23	<p>Biker aus allen Kreisen (insgesamt 12 Frauen und Männer): unterzeichnet von Thomas Locher</p>	<p>Konsterniert nehmen wir zur Kenntnis, dass das vorliegende Velogesetz ein generelles Verbot zum Biken auf Fuss- und Wanderwegen bedeutet. Folgendes Punkte sollen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine grosse Anzahl der Einheimischen biken. • es steht ein attraktives Netz von Wegen im Kanton zur Verfügung, das sich zum Biken sehr gut eignet. • der Gesetzesentwurf wurde vorwiegend aus touristischer Perspektive verfasst, die kantonalen Gesetze sollte aber in erster Linie die Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung abdecken. • für viele andere Sportarten wird von der Öffentlichkeit eine kostenintensive Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Es kann nicht sein, dass das Biken mehr oder weniger verboten werden soll. 	<p>Wir nehmen diese Ausführung zur Kenntnis. Wir erachten die Aussage als unzutreffend.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Das Gesetz berücksichtigt sowohl die Interessen der einheimischen Bevölkerung wie auch des Tourismus.</p> <p>Das Velofahren und Biken wird nicht verboten.</p>

		<p>Koexistenz Die umliegenden Kantone gehen den Weg der Koexistenz, d.h. die gemeinsame Wegnutzung von Wandernden und Mountainbikern. Nachfolgende Punkte sprechen für diese Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Rücksicht auf Natur und Umwelt und im Sinn eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden, sowie aufgrund des finanziellen Aufwands, kann auf die Errichtung eines parallelen MTB-Wegnetzes verzichtet werden. • Der Biker muss selbst beurteilen, ob er die Technik hat, um einen Weg befahren zu können. Es wird sich dadurch beim Bau- und Unterhalt der Wanderwege keine Zusatzaufwendungen für die Bezirke ergeben. • Kennzeichnungen und Pläne für Mountainbikewege (Netzpläne) müssen von den Bezirken nicht erstellt werden. • Konflikte zwischen Wandernden und Mountainbikern bewegen sich auf einem vertretbaren Niveau. Mit punktuellen Massnahmen lassen sich Konflikte stark reduzieren. <p>Antrag zum Kantonalen Veloweggesetz (KVwG) Art. 14 Ersatz des Artikels mit folgendem Wortlaut: «Das Befahren von öffentlichen Wander- und Waldwegen ist grundsätzlich erlaubt, sofern nicht eine Signalisation oder eine bauliche Massnahme eindeutig auf ein Fahrverbot hinweist. Der Wanderer hat dabei den Vortritt. Es gilt das Prinzip der Koexistenz, der gegenseitigen Toleranz und Rücksichtnahme»</p>	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Teilweise überschätzen sich Bikerinnen und Biker und gefährden dadurch sich und andere.</p> <p>Zu beachten ist Art. 11.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführender. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
24	RMC Appenzell, Rad- und Mountainbikeclub im Appenzellerland	<p>Art. 1 KVwG: Art. 1 Abs. 1 KVwG soll wie folgt ergänzt werden: «Das Gesetz bezweckt die Förderung des Veloverkehrs durch die Schaffung und Erhaltung eines zusammenhängenden, attraktiven Velowegnetzes.»</p>	<p>Die Regelung orientiert sich an Art. 2 des eidgenössischen Veloweggesetzes. Auf die Anpassung wird verzichtet. Art. 6 lit. e VwG verlangt bereits, dass die Netze attraktiv sein sollen. Deshalb muss dies hier nicht wiederholt werden.</p>

	<p>Art. 2 KVwG: Antrag: Auf Gesetzesstufe sollen Qualitätsanforderungen an die Bikewege gestellt werden.</p> <p>Art. 3 KVwG: Antrag: Der Artikel sei zu überarbeiten. Bezirke sollten mindestens zu einer gleichzeitigen Auflage verpflichtet werden. Zudem können Rechtsmittel den Erlass von Netzplänen auf Jahre verzögern.</p> <p>Art. 4 KVwG: Für den RMC Appenzell ist es zentral, dass er beim Erlass der Netzpläne mit einbezogen wird.</p> <p>Art. 6 KVwG: Antrag: Art. 6 Abs. 1 sei wie folgt zu fassen: «Gegen den Erlass und gegen Änderungen der Netzpläne kann während der öffentlichen Auflage Einsprache erhoben werden.»</p> <p>Art. 10 KVwG: Hinweis: Es ist darauf zu achten, dass die Sicherungsmassnahmen nicht Überhand nehmen. Unbestrittenermassen müssen auch Mountainbikewege ein gewisses Mass an Sicherheit aufweisen. Nichtsdestotrotz sollen auch Wege vorgesehen werden, welche auch technisch versierte Mountainbiker fordern. Die kantonale Fachstelle hat im Rahmen von Art. 3 Abs. 2 sowie Art. 5 Abs. 2 lit. c EV KVwG sowie von Art. 12 Abs. 2 KVwG für einen angemessenen Standard zu sorgen. Als Unterstützung bietet der RMC Appenzell hierbei seine Expertise an.</p> <p>Art. 14 KVwG: Antrag: Der Artikel ist ersatzlos zu streichen. Die Regelung ist bundesrechtswidrig (Verletzung von Art. 43 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG, SR 741.01]). Es ist zu erwarten, dass die Bezirke einzig das aktuelle Wegnetz in</p>	<p>Qualitätsanforderungen sind auf Stufe Verordnung festzulegen. Art. 3 Abs. 3 EV KVwG verweist auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Velokonferenz Schweiz.</p> <p>Das Gesetz verlangt zwingend nach einem Rechtsmittel. Eine gleichzeitige Auflage aller Bezirke würde effizient arbeitende Bezirke behindern und ist weder notwendig noch geboten.</p> <p>Die Bezirke können den RMC Appenzell und andere Interessierte zur Mitwirkung einladen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann der RMC Appenzell sich ebenfalls einbringen.</p> <p>Das Gesetz wird nicht angepasst. Hingegen wird die Botschaft ergänzt, indem darauf hingewiesen wird, dass sich die Einsprache generell nach dem kantonalen Verwaltungsverfahrensgesetz (VerwVG, GS 172.600) richtet.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Die Bezirke und der Kanton werden gegebenenfalls gerne auf den RMC Appenzell zukommen.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis, erachtet die getroffene Regelung jedoch als zielführend. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo</p>
--	--	--

		<p>den Netzplan überführen werden. Dies würde aufgrund von Absatz 2 heissen, dass es auf allen übrigen Wegen nicht mehr erlaubt ist, sie mit dem Mountainbike zu befahren. Haben wir im Alpstein und in ausgewiesenen Schutzgebieten noch ein gewisses Verständnis dafür, verstehen wir dies im übrigen Kantonsgebiet nicht. Da in Nachbarkantonen andere Regeln gelten, müsste bei durchgehenden Wegen im Kanton Appenzell Innerrhoden jeweils das Rad gestossen werden. Die Regelung ist absurd, nicht praxistauglich, verstösst gegen das bundesrechtliche Koordinationsgebot und führt zu Vollzugsproblemen ohne Ende.</p> <p>Art. 16 KVwG: Antrag: Die Fremdänderung sei zu streichen.</p>	<p>die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p> <p>Da Art. 14 beibehalten wird, ist auch Art. 16 nicht zu streichen.</p>
25	Rolf Trunz, Georg Stoffels, Robert Zwingli, Dominik Mazonauer, Maurus Rusch	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Gesamtverkehrskonzept Appenzell Innerrhoden Teilstrategien enthält. Die fehlende Teil-Strategie Velo- und Mountainbike muss vor dem Gesetz vorliegen. Dazu gehört auch die strategische und planerische Abstimmung mit den angrenzenden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen, damit durchgehende Velowege und MTB-Trails geplant und umgesetzt werden können.</p> <p>Obwohl das Gesetz direkte Auswirkungen auf verschiedene Outdoor-Sportarten hat, wurden keine Vertreter von Nutzergruppen in die Vernehmlassung einbezogen. Damit wird Art. 4 RPG verletzt.</p> <p>Art. 1 Abs. 1 KVwG: Ergänzen mit attraktiven Velowegnetzes.</p>	<p>Eine solche Teilstrategie muss nicht vorgängig erfolgen. Angesichts der Notwendigkeit das Gesetz auf 1. Januar 2027 in Kraft zu setzen, wäre dies auch zeitlich nicht möglich. Die zuständigen Bezirke sind bereits gestützt auf Art. 7 VwG verpflichtet, ihre Velowege aufeinander abzustimmen und ihre Planung zu koordinieren.</p> <p>Art. 4 RPG wird nicht verletzt. Auch diese Vernehmlassung ermöglicht den verschiedenen Interessengruppen (und damit auch den Bikerinnen und Biker) sich einzubringen. Ein konstruktiver Dialog mit sämtlichen Nutzergruppen ist auch der Standeskommission ein Anliegen.</p> <p>Die Regelung orientiert sich an Art. 2 VwG. Art. 6 lit. e VwG verlangt bereits, dass die Netze attraktiv sein sollen. Deshalb muss dies an dieser Stelle nicht wiederholt werden.</p>

		<p>Art. 2 KVwG Es sind auf Gesetzesstufe Qualitätsanforderungen für Bikewege festzulegen.</p> <p>Art. 3 KVwG Der Artikel sei zu überarbeiten. Bezirke sollten mindestens zu einer gleichzeitigen Auflage verpflichtet werden. Zudem können Rechtsmittel den Erlass von Netzplänen auf Jahre verzögern.</p> <p>Art. 4 KVwG Sinngemäss: es soll der RMC Appenzell bei der Netzplanung miteinbezogen werden.</p> <p>Art. 14 KVwG Angesichts der begrenzten Ressourcen der Bezirke muss davon ausgegangen werden, dass kaum neue Bikerouten ausgeschieden werden. Wenn überhaupt, werden das nur sehr breite und flache Wege sein. Diese Wege sind für viele Biker uninteressant. Andere Kantone setzten auf differenziertere Lösungen. Dieser Artikel soll daher so angepasst werden, dass das Befahren von Wanderwegen grundsätzlich erlaubt ist, es sei denn, es bestehen nachweisliche ökologische oder sicherheitsrelevante Gründe für ein Verbot.</p>	<p>Qualitätsanforderungen sind auf Stufe Verordnung festzulegen. Art. 3 Abs. 3 EV KVwG verweist auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Velokonferenz Schweiz.</p> <p>Das Gesetz verlangt zwingend nach einem Rechtsmittel. Eine gleichzeitige Auflage aller Bezirke würde effizient arbeitende Bezirke behindern und ist weder notwendig noch geboten.</p> <p>Die Bezirke können den RMC Appenzell und andere Interessierte zur Mitwirkung einladen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage können der RMC Appenzell und andere Interessierte sich ebenfalls einbringen.</p> <p>Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführend. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
26	Markus Sutter	Es ist zu befürchten, dass von den Bezirken keine oder nur wenige Wanderwege für Velofahrerinnen und Velofahrer freigegeben werden. Man sollte sich am Kanton St.Gallen orientieren. Art. 43 SVG ist zu beachten. Der Kanton St.Gallen ist der Meinung, dass ein Verbot von Velos auf Wanderwegen in einem kantonalen Gesetz nicht zulässig ist.	Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.
27	Swiss Cycling, Grenchen	Swiss Cycling unterstützt die Stellungnahme des RMC Appenzell. Insbesondere folgende Forderungen:	Die Standeskommission nimmt dies zur Kenntnis.

		<p>Art. 1 KVwG Ein zusammenhängendes und attraktives Velowegnetz ist entscheidend, um den Veloverkehr zu fördern. Diese Ergänzung von Art. 1 KVwG ist daher sinnvoll.</p> <p>Art. 2 KVwG Mountainbike-Wege sollten - analog zu Wanderwegen und Skipisten - unterschiedliche Schwierigkeitsstufen beinhalten. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Mountainbikerinnen und Mountainbiker ihren Bedürfnissen entsprechende Routen finden und das offizielle Wegnetz nutzen.</p> <p>Art. 3 KVwG Eine einheitliche und koordinierte Umsetzung der Netzpläne ist essenziell, um einen "Flickenteppich" und Inkonsistenzen zwischen den Bezirken zu verhindern.</p> <p>Art. 4 KVwG Lokale Vereine sollen aktiv in die Planung des Velowegnetzes einbezogen werden.</p> <p>Art. 14 KVwG Die geplante Regelung ist nicht zielführend und muss ersatzlos gestrichen werden. Sie steht in klarem Widerspruch zur Praxis in anderen Kantonen und ist in der Praxis kaum durchsetzbar. Stattdessen soll auf Lenkungsmaßnahmen gesetzt und eine lösungsorientierte, nachhaltige und praxistaugliche Regulierung, welche sich an den Modellen der anderen Kantone orientiert, geschaffen werden.</p>	<p>Die Regelung orientiert sich an Art. 2 VwG. Auf die Anpassung wird verzichtet. Art. 6 hält die Planungsgrundsätze fest. Die Velowege sollen zusammenhängend und durchgehend (lit. .a) und die Netze attraktiv sein (lit. e). Entsprechend muss der Artikel nicht ergänzt werden.</p> <p>In der praktischen Ausgestaltung wird dies der Fall sein. Eine zusätzliche Abstufung von Schwierigkeitsstufen im kantonalen Gesetz erachtet die Ständekommission als nicht zielführend.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis und stimmt ihnen grundsätzlich zu.</p> <p>Die Bezirke können den RMC Appenzell und andere Interessierte zur Mitwirkung einladen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann der RMC Appenzell sich ebenfalls einbringen.</p> <p>Wir nehmen diese Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführend. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
28	Stiftung SchweizMobil;	Die Festlegung in Form eines eigenständigen Gesetzes wird begrüsst	Die Ständekommission nimmt diese Ausführung zur Kenntnis.

		<p>Art. 1 Vorschlag: «Das Gesetz bezweckt die Förderung des Veloverkehrs durch die Schaffung und Erhaltung eines zusammenhängenden, <i>durchgehenden, sicheren, homogen ausgebauten und attraktiven Velowegnetzes.</i>»</p> <p>Art. 3 und Art. 4 sind zu überarbeiten. Der Kanton überträgt die Verantwortung für die Planung hauptsächlich an die Bezirke. Für die Planung von zusammenhängenden Netzen ist dies sehr herausfordernd. Vorschlag: Die kantonale Fachstelle für Velowege führt eine Planung für das ganze Kantonsgebiet durch und der Kanton legt Netze und Wege behördenverbindlich fest.</p> <p>Art. 14 Befahren von Wanderwegen Der Artikel soll ersatzlos gestrichen werden. Statt eines generellen Verbotes sollen in friedlicher Koexistenz der einzelnen Verkehrsteilnehmenden sämtliche Wege gemeinsam genutzt werden können und nur vereinzelt klar begründete Fahrverbote für Velos und Mountainbikes ausgesprochen werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass Mountainbiker auf gemäss Veloweggesetz illegalen Wegen unterwegs sein werden. Die restriktive Regelung im Gesetzesentwurf scheint uns daher weder durchsetzbar noch zielführend.</p>	<p>Die Regelung orientiert sich an Art. 2 VwG. Die Ergänzungen, welche gefordert werden, sind bereits in den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 6 VwG enthalten und müssen nicht wiederholt werden.</p> <p>Diese Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Planung soll trotz Herausforderungen bei den Bezirken verbleiben. Diese haben ihre Netzpläne in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aufeinander abzustimmen (Art. 3 Abs. 2). Vor der Auflage sind die Velowegnetzpläne der Ständekommission zur Vorprüfung (Art. 4 Abs. 2) einzureichen.</p> <p>Wir nehmen diese Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführender. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
29	IMBA International Mountain Bicycling Association Schweiz Suisse Svizzera	Die IMBA Schweiz begrüsst es, dass der Kanton Appenzell Innerrhoden die Grundsätze für die Planung, Bau und Unterhalt von Mountainbikerouten in einem eigenständigen Gesetz festlegt. Es ist der IMBA ein wesentliches Anliegen, dass Mountainbiker ihren Sport «von zuhause aus» ohne lange Anfahrt mit Auto oder ÖV ausüben können. Dies wird für im Kanton Appenzell Innerrhoden und in direkt umliegenden Gebieten wohnhafte Mountainbiker mit Umsetzung des vorliegenden Entwurfs des Veloweggesetzes nicht möglich sein. Es muss befürchtet werden, dass Mountainbiker künftig auf illegalen Wegen unterwegs sein werden. Die Umsetzung der restriktiven	Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie verweist entsprechend auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen RMC Appenzell (vorgängig) bzw. BIKETRAILS Ostschweiz (nachfolgend).

		<p>Regelung gemäss Gesetzesentwurf ist nicht durchsetzbar und nicht zielführend. Das zeigen Beispiele aus anderen Kantonen, wo die kantonalen Fachorganisationen Fuss- und Wanderwege und die Fachorganisationen Mountainbike erfolgreich zusammenarbeiten und die Koexistenz auf der bestehenden Weginfrastruktur leben. Wir verzichten auf eine eigene, detaillierte Stellungnahme und unterstützen mit Nachdruck die Stellungnahmen der lokalen Radsportvereine wie des RMC Appenzell und BIKETRAILS Ostschweiz.</p>	
30	<p>BIKETRAILS Ostschweiz, Swiss Cycling Kantonalverband SG</p>	<p>Das Nichteinbeziehen direkt betroffener Nutzervertretungen widerspricht dem Grundsatz der Interessenabwägung nach Art. 4 RPG. Mit diesem Versäumnis wurde die Chance auf Lösungen, welche von einer Mehrheit der Betroffenen Fahrrad-fahrenden und Mountainbikenden mitgetragen und akzeptiert wird, vertan. Wir hoffen sehr, dass dieser Mangel mit der Berücksichtigung von Anträgen und Forderungen aus der laufenden Vernehmlassung, namentlich von Seiten der Fahrrad- und Outdoor-Fachorganisationen, behoben wird! Wir begrüßen es, dass die Grundsätze für Planung, Bau und Unterhalt von Velo- und Mountainbikerouten und -wegen in einem eigenständigen Gesetz festgelegt werden. Das nationale Veloweggesetz gibt in Art. 6 vor, dass Velowege u.a. zusammenhängend, durchgehend und attraktiv zu sein haben. Dies gilt explizit auch für Mountainbike-Routen / -Netze. Mit einem grundsätzlichen Verbot des Befahrens von Wanderwegen kann dies nicht umgesetzt werden. In der Praxis zeigt sich, dass Verbote nur dann die gewünschte Wirkung (z.B. dass gewisse Wege oder Gebiete nicht befahren werden) zeigen, wenn in geeigneter Distanz und in ausreichender Anzahl attraktive Alternativen zur Verfügung gestellt werden (Positivplanung). Die Auslegung des Art. 43 Abs. 1 SVG im Kurzgutachten der Universität St. Gallen widerspricht den Erfahrungen aus der Praxis, sowie der Auslegung anderer Kantone. Die gemeinsame Nutzung von Strassen und Wegen betreffend, plädieren wir für Lösungen im Sinne maximaler Koexistenz zwischen Wandernden, Velofahrenden und Mountainbikenden. «Eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen</p>	<p>Die Ständekommission nimmt dies Ausführungen zur Kenntnis.</p>

		<p>Strassen durch Wandernde und Velo-/ Mountainbikefahrende ist oft möglich.» Dies wurde von den wichtigsten nationalen Langsamverkehrs-Fachorganisationen, so auch von den Schweizer Wanderwegen, gemeinsam festgelegt. Selbst wenn der Fokus der touristischen Ausrichtung in Appenzell Innerrhoden das Mountainbiken nicht umfasst, gelten die Gesetze. Auch die lokale Bevölkerung hat ein Anrecht auf ein attraktives, legal befahrbares Mountainbike-Netz. Es kann nicht sein, dass die Bedürfnisse eines derart wesentlichen Teiles der Bevölkerung (gemäss Forschungsbericht des BASPO «Sport Schweiz light 2022» üben 10,9% der Bevölkerung den Sport Mountainbike aus. Das entspricht in AI also rund 1'800 Personen) nicht berücksichtigt werden!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Entwurf des Kantonalen Veloweggesetz, sowie der Verordnung zum Kantonalen Veloweggesetz sind zur grundsätzlichen Überarbeitung zurückzuweisen. • Es ist eine kantonale Velo- und Mountainbike-Strategie unter Einbezug sämtlicher lokaler, regionaler, kantonaler und nationaler Velo- und Mountainbike-Organisationen zu entwickeln. • Gesetz und Verordnung müssen so ausformuliert sein, dass eine Positivplanung gemäss nationalem Veloweggesetz ermöglicht und begünstigt wird. • Das Befahren mit Fahrrädern von klassierten, öffentlichen Wegen (u.a. Wanderwege) darf nicht grundsätzlich verboten werden, ausser zwingende Argumente lassen auf bestimmten Weg-Abschnitten keine koexistenzielle Nutzung durch Fussgänger und Radfahrer zu. • Art. 14 Veloweggesetz ist ersatzlos zu streichen. 	<p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Eine kantonale Velo- und Mountainbike-Strategie kann jederzeit erarbeitet werden.</p> <p>Eine solche Positivplanung ist weiterhin möglich.</p> <p>Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführend. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Bikerinnen und Biker als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
31	Pro Velo St. Gallen Appenzell	Der Entwurf ist zurückzustellen; zuerst ist eine Strategie zu erstellen.	Eine solche Strategie kann jederzeit erarbeitet werden. Sie muss nicht vorgängig erfolgen.

		<p>Gemäss Praxishilfe Velowegnetzplanung ist ein kantonales Velowegnetz erforderlich.</p> <p>Gesetz und Verordnung müssen so ausformuliert sein, dass eine Positivplanung gemäss nationalem Veloweggesetz ermöglicht und begünstigt wird.</p> <p>Art. 1 Abs. 1: Vorschlag (V.):...die Schaffung und Erhaltung eines attraktiven, sicheren, direkten und zusammenhängenden sowie durchgehenden und angemessen dichten Velowegnetzes im Sinne der Planungsgrundsätze des Bundesgesetzes über Velowege.</p> <p>Abs. 2: V. Zu diesem Zweck erstellen der Kanton und die Bezirke die planrechtlichen Grundlagen und die nötige Infrastruktur.</p> <p>Es fehlt ein Artikel zum Geltungsbereich.</p> <p>Art. 2 V. [...] Velowegnetze für die Freizeit, insbesondere ein Netz für Mountainbiken und fürs Velowandern.</p> <p>[...] Anforderungen an Ausbau und Unterhalt werden von der Standeskommission behördenverbindlich festgelegt.</p> <p>Art. 3 V. Überarbeiten, z.B. wie im KVwG des Kantons SZ. Die Netzpläne sind Teil der Richtplanung und sind behördenverbindlich. Diesen Zusatzartikel eventuell</p>	<p>Die Bezirke sind für die Planung von Velowegnetzen für den Alltag und für die Freizeit zuständig. Bei der Umsetzung zeigt sich dann, ob die Wege von kantonaler, kommunaler oder lokaler Bedeutung sind.</p> <p>Eine solche Positivplanung ist weiterhin möglich.</p> <p>Dieser Vorschlag ist zu kompliziert. Die Standeskommission hält an Art. 1 fest. Die Planungsgrundsätze sind in Art. 6 VwG festgehalten und müssen daher an dieser Stelle nicht wiederholt werden.</p> <p>Dieser Absatz ist nicht notwendig und widerspricht dem Gesetz.</p> <p>Ein solcher Artikel ist nicht notwendig.</p> <p>In Art. 3 Abs. 3 EV KWvG wird auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung verwiesen. Es braucht nicht zwingend je eigenes Netz fürs Mountainbiken und Velowandern.</p> <p>Dieser Vorschlag erachtet die Standeskommission als unpassend. Qualitätsstandards gehören wenn schon in die Verordnung. Art. 3 Abs. 3 EV KWvG verweist diesbezüglich auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung, welche zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die Netzpläne sind nicht nur behördenverbindlich, sondern für jedermann verbindlich. Es handelt sich um eine Richtplanung. Entsprechend muss der Artikel weder überarbeitet noch ergänzt werden.</p>
--	--	--	---

	<p>umschreiben und die Koordination der Planung ebenfalls auf kantonaler Stufe regeln.</p> <p>Koordination Der Kanton und die Bezirke stimmen ihre Velowegnetzplanung im Sinne der Zweckbestimmung aufeinander ab.</p> <p>Art. 4 V. Die Pläne für das Velowegnetz werden von der Standeskommission erlassen und bedürfen der Genehmigung durch die Bezirksräte. V. Vor der Auflage sind die Velowegnetzpläne den Bezirksräten zur Vorprüfung einzureichen. V. Der Kanton und die Bezirke sorgen dafür, dass betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, interessierte Organisationen und weitere Interessierte vor der öffentlichen Auflage der Beschlussfassung und der Standeskommission in geeigneter Weise mitwirken können.</p> <p>Art. 5 Abs. 3 V. Sind bestehende Velowege nicht mehr frei und sicher befahrbar, unterbrochen oder müssen aufgehoben werden, sorgt der Kanton in Abstimmung mit den Bezirken für angemessenen Ersatz.</p> <p>Art. 6 Artikel generell anpassen und Fristen sowie rechtlicher Kontext (Verbindlichkeiten der Pläne etc.) genauer klären.</p> <p>Art. 8 Abs. 1 überdenken bzw. anpassen. Der Kanton oder der Kanton und die Bezirke sollen gemeinsam für die Erstellung und den Unterhalt aufkommen.</p> <p>Art. 9 Abs. 1 V.: Für die Erstellung und den Unterhalt der Velowege ist grundsätzlich der Kanton in Koordination mit den Bezirken zuständig.</p>	<p>Da kein kantonales Netz vorgesehen ist eine solche Ergänzung hinfällig.</p> <p>Die Vorschläge sind unpassend und rechtlich unmöglich, da Bezirke Pläne des Kantons nicht genehmigen und vorprüfen können.</p> <p>Unter den Begriff «weitere Interessierte» fallen auch «weitere interessierte Organisationen.». Entsprechend wird an der bisherigen Version festgehalten.</p> <p>Dieser Vorschlag ist unpassend. Art. 9 VwG muss nicht wiederholt werden. Die Standeskommission passt Art. 5 Abs. 3 an. Sie ersetzt die Begriffe „der Bezirk“ durch „die zuständige Behörde“.</p> <p>Bezüglich der Einsprache gelten Art. 37 ff. des VerwVG. Die Botschaft wird entsprechend angepasst. Bezüglich Verbindlichkeit der Pläne. vgl. Bemerkungen zu Art. 3.</p> <p>Die Standeskommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis, ist jedoch nicht dieser Ansicht.</p> <p>Die Zuständigkeit soll bei den Bezirken verbleiben. Eine koordinierte Zuständigkeit ist unpraktikabel.</p>
--	---	--

	<p>Abs. 3 V.: Für Velowege der kantonalen Velonetze ist der Kanton für die Erstellung und den Unterhalt verantwortlich. Für kommunale Velonetze können die Bezirke einmalige Kantonsbeiträge von 50 Prozent an Projektkosten einfordern.</p> <p>Abs. 4: V: streichen</p> <p>Art. 10 Abs. 1 V. Da, wo die Verkehrssicherheit aufgrund von kritischen Sichtweiten, topografisch anspruchsvollem Gelände oder ungenügendem Wegprofil etc. nicht gewährleistet werden kann, sind geeignete Massnahmen seitens Kanton zu treffen.</p> <p>Abs. 2 V. Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit ist auch die potentielle Nutzergruppe und deren Ansprüche zu berücksichtigen. Insbesondere für das Mountainbiken gelten andere technische Standards als für den Alltagsveloverkehr.</p> <p>Art. 11 Abs. 1 V. Der Kanton ist verpflichtet, sämtliche Velorouten wie auch Velo- Verbindungen von regionalem Interesse koordiniert mit den Bezirken und den Nachbarkantonen, entsprechend den Weisungen des Bundes zu signalisieren.</p> <p>Abs. 2 V. Bezirke können in Koordination mit dem Kanton einzelne zusätzliche Strecken signalisieren.</p> <p>Art. 14 Ersatzlos streichen. Die Regelung ist bundesrechtswidrig und daher nicht zulässig. Sie ist unpraktikabel und wird bei der Durchsetzung zu Diskussionen und Streitigkeiten führen.</p> <p>Art. 16</p>	<p>Da in der Netzaufteilung auf eine Unterteilung von kantonalen und kommunalen Netzen verzichtet wird, ist dieser Artikel nicht passend.</p> <p>Dieser Absatz ist beizubehalten.</p> <p>Diese Vorschläge sind für ein Gesetz unpassend. Die Regelungen sind zu detailliert und es werden zu viele unbestimmte Rechtsbegriffen verwendet. Der Artikel wird wie folgt angepasst: «Die Bezirke erstellen bei Velowegen die notwendigen Sicherungen und tragen die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt der Sicherungen.»</p> <p>Dieser Artikel regelt die Kennzeichnung und nicht die Signalisation (vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 11 in der Botschaft). Dementsprechend ist der Vorschlag unpassend bzw. abzulehnen.</p> <p>Wir nehmen dies Ausführungen zur Kenntnis, erachten die getroffene Regelung jedoch als zielführend. Art. 14 Abs. 1 ist so zu verstehen, dass dort, wo die Koexistenz von Velofahrenden und Wandernden möglich ist, auch Wanderwege Teil des Netzplanes sein sollen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, muss – auch wenn dies von Velofahrerinnen und Velofahrer als einschränkend empfunden wird – darauf verzichtet werden.</p>
--	--	--

		<p>Fremdänderung streichen.</p> <p>EV KVwG Art. 1 Konkretisierung und Änderung anhand überarbeitetem KVwG Fragen zur Signalisierung.</p> <p>Art. 2 Konkretisierung und Änderung anhand überarbeitetem KVwG bzw. Regelung in separaten Standards.</p> <p>Abs. 2 nicht optimale Formulierung</p> <p>Art. 3 Teile Streichen und/oder anhand überarbeitetem KVwG anpassen.</p> <p>Art. 4 Änderung anhand überarbeitetem KVwG. Pro Velo sieht den Kanton in der Pflicht, die Kosten zu 100 Prozent zu übernehmen.</p> <p>Art. 5 Vervollständigung und Änderung anhand überarbeitetem KVwG Vervollständigung der Aufgaben: f) Bereitstellung von Geodaten an den Bund (VWG Art. 12) g) Veröffentlichung der Netzpläne (VWG Art. 5 Abs. 4) h) Die Einhaltung der nationalen Fristen (VWG Art. 19) durch Monitoring und Controlling der Umsetzung</p> <p>«Der Gesetzesentwurf sieht fälschlicherweise die Auslagerung fast aller Aufgaben an die Bezirke vor.»</p>	<p>Da an Art. 14 festgehalten wird, bleibt es bei dieser Fremdänderung.</p> <p>Die Ständekommission sieht keine Notwendigkeit zur Überarbeitung. Der Artikel regelt nicht die Signalisation.</p> <p>In diesem Artikel werden Hinweise zu den Arten der Velowege gemacht. Der Artikel ist so beizubehalten. In Abs. 3 wird auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung verwiesen.</p> <p>Es besteht keine Notwendigkeit, diesen Artikel zu überarbeiten. Wege dürfen in Ausnahmefällen nur saisonal unterhalten und geöffnet werden.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis. Sie ist nicht dieser Ansicht.</p> <p>Da der Kanton bereits gestützt auf die zitierten Artikel des VwG für diese Aufgaben zuständig ist, müssen diese Aufgaben hier nicht wiederholt werden. Die Aufgaben müssen zudem nicht zwingend durch die kantonale Fachstelle für Velowege durchgeführt werden.</p> <p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis, hält jedoch fest, dass einerseits nicht «fast alle» Aufgaben an die Bezirke ausgelagert werden und sie es andererseits aufgrund der Verantwortlichkeiten richtig findet, «viele» Aufgaben an die Bezirke zu übertragen.</p>
--	--	---	---

32	VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion St.Gallen/Appenzell	<p>Empfehlung: Rückweisung von KVwG und EV KVwG zur Überarbeitung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuerst ist eine kantonale Velostrategie zu erarbeiten. Der Einbezug von Fachorganisationen wird dringend empfohlen. Die Strategie soll folgendes klären: Ziele für Alltagsveloverkehr, touristische Routen und Nutzung und Mountainbiken. Finanzierung und Planungszuständigkeiten. Art und Weise der Förderung des Velos in allen Formen. Überprüfung der geplanten Delegation an die Bezirke. • Gemäss Praxishilfe Velowegnetzplanung ist ein kantonales Velowegnetz erforderlich. • Überprüfung der geplanten Delegation von Verantwortlichkeiten an die Bezirke 	<p>Die Ständekommission nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>Eine solche Strategie kann jederzeit erarbeitet werden. Sie muss nicht vorgängig erfolgen. In Bezug auf die Ziele wird in Art. 3 Abs. 3 auf die Praxishilfe Velowegnetzplanung verwiesen. Die Finanzierung und Planung wird im KVwG geregelt und muss auch auf dieser Stufe geregelt werden. Die Ständekommission erachtet die Delegation an die Bezirke weiterhin als passend.</p> <p>Die Bezirke sind für die Planung von Velowegnetzen für den Alltag und für die Freizeit zuständig. Bei der Umsetzung zeigt sich dann, ob die Wege von kantonaler, kommunaler oder lokaler Bedeutung sind.</p> <p>Die Ständekommission erachtet die Delegation an die Bezirke weiterhin als passend.</p>
----	--	--	---