

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 4. Februar 2015

§ 91

Motion Toni Gisler, Linthal „Waldstrassen – Anpassung des kantonalen Waldgesetzes“

(Berichte Regierungsrat, 23.12.2014; Kommission Energie und Umwelt, 23.1.2015)

Eintreten

Fridolin Staub, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt im Namen der Kommission Eintreten und Zustimmung zur Vorlage gemäss Kommission. – Eintreten auf die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Die Motion Gisler gründet in der Unzufriedenheit der Bevölkerung mit der Anwendung des geltenden Gesetzes nach der Gemeindefusion. Dieser Unmut ist ernst zu nehmen. Es ist jedoch sinnvoll, dass auf Stufe der kantonalen Gesetzgebung eine einheitliche Regelung besteht. Diese soll es den Gemeinden ermöglichen, im Rahmen der Reglemente und Gebührenordnungen angemessen auf die Ansprüche der Bevölkerung zu reagieren. Mit der von der Kommission beantragten Ergänzung von Artikel 11 Absatz 3 um einen Buchstaben f kann dem politischen Willen der Glarner entsprochen werden. Die Motion würde damit hinfällig. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die intensive und konstruktive Diskussion. Dank gebührt ebenfalls dem Departement Bau und Umwelt unter der Leitung von Landammann Röbi Marti, insbesondere auch Dani Rüegg, Leiter Abteilung Wald und Naturgefahren, und Tamara Willi für das Verfassen des Protokolls.

Toni Gisler, Linthal, Motionär, beantragt im Namen der SVP-Fraktion Eintreten und Annahme der Motion, welche die Ergänzung von Artikel 11 des kantonalen Waldgesetzes um einen Absatz 3 vorsieht. – Im Frühling 2012 haben die drei Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein neues, sehr restriktives Reglement für das Befahren von Waldstrassen erlassen – obwohl keinerlei Missstände herrschten und ohne Einbezug der Bevölkerung. Gerade in der Gemeinde Glarus Süd ist das Reglement bei einem grossen Teil der Bevölkerung auf Ablehnung gestossen. Innert kürzester Zeit wurden in Glarus Süd 1300 Unterschriften gesammelt. Die Unterzeichnenden verlangen eine Lösung. Mit Juristen und dem Gemeinderat wurde das Gespräch gesucht und um eine solche Lösung gerungen. Der Gemeinderat signalisierte von Anfang an, dass das Problem zu lösen sei. Man müsse jedoch zuerst im kantonalen Waldgesetz die Grundlage für eine Lösung auf Gemeindeebene schaffen. Dies wird mit der vorliegenden Motion angestrebt. – Es geht nicht darum, eine Menge Verkehr auf die Waldstrassen zu führen, wie dies der regierungsrätliche Bericht suggeriert. Auch Massentourismus auf den Waldstrassen ist nicht das Ziel. Vielmehr soll eine faire, gangbare und vor allem liberale Lösung gefunden werden, die es den betroffenen Gemeinden ermöglicht, innerhalb des gesetzlichen Rahmens Ausnahmen zuzulassen. Der Bevölkerung soll es je nach Situation durch den Erhalt einer Bewilligung möglich sein, solche

Strassen legal zu befahren. Um fallweise entscheiden zu können, benötigt die Gemeinde Spielraum. Dieser ist laut Gesetz auch vorhanden. Deshalb wäre es auch falsch, eine kantonale Lösung zu schaffen, wie es die Kommission verlangt. Es ist keine Gemeinde mit der anderen vergleichbar. – Das Bundesgesetz über den Wald ermöglicht den Kantonen in Artikel 15 Absatz 2 Ausnahmen. Die Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich kennen solche seit Jahrzehnten. Voraussetzung ist, dass nicht die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen dagegensprechen. Der Nachbarkanton Graubünden handhabt dies ebenfalls seit Jahrzehnten so und musste bis anhin noch keinerlei Subventionen zurückerstatten. – Dass das kantonale Waldgesetz strenger sein soll als jenes des Bundes, lässt Zweifel aufkommen. Gänzlich unverständlich sind dann folgende Aussagen im regierungsrätlichen Bericht: „Der durch Ausnahmeregelungen zugelassene Verkehr auf Waldstrassen behindert und verteuert die Waldbewirtschaftung.“ „Die auch finanziell anspruchsvolle Waldbewirtschaftung, insbesondere die dringend notwendige Schutzwaldpflege, wird durch den Verkehr unverhältnismässig verteuert.“ „Es werden Ausbaustandards realisiert, welche eine Komfortbenutzung für die bewilligten Ausnahmen ermöglichen. Diese liegen jedoch weit über den Ansprüchen der Waldbewirtschaftung und treiben die Unterhalts- und Ausbaukosten für Waldstrassen unnötig in die Höhe.“ Dies alles hat nicht im Geringsten etwas mit dem Thema zu tun. Es braucht eine faire Lösung für beide Seiten. Man darf sich vom zuständigen Departement keinen Sand in die Augen streuen lassen.

Landammann *Röbi Marti* wirbt um Zustimmung zur unveränderten Vorlage. – Waldstrassen dienen hauptsächlich der Bewirtschaftung des Waldes. Sie werden mit forstlichen Geldern gebaut. Der Ausbaustandard ist einfach und nicht für touristisch motivierten Verkehr geeignet. Waldstrassen führen durch den Wald und sind eigentlich Bestandteil desselben. Wenn sie von weiteren Personengruppen genutzt werden, dann nur im Ausnahmefall. Niemals dienen Waldstrassen als Erschliessungsstrassen für die Allgemeinheit. Für das Befahren von Waldstrassen haben sich die Gemeinden auf gleichlautende Reglemente verständigt. Das macht Sinn, bei drei Gemeinden und 40'000 Einwohnern. Dass nicht alle früher praktizierten Ausnahmen in die Reglemente aufgenommen wurden, führte in Glarus Süd zu Unmut. Mit der Motion Gisler wird deshalb eine Änderung des kantonalen Waldgesetzes beantragt. Die Gemeinden sollen zusätzliche Ausnahmen gewähren und diese vom Erteilen einer Bewilligung abhängig machen können. Der Motionär findet, die gleichlautenden Reglemente der Gemeinden seien restriktiv und kompliziert. Seiner Meinung nach regle das kantonale Waldgesetz das Befahren von Waldstrassen strenger als das Bundesgesetz. Er will ein liberales Reglement ermöglichen. Der Regierungsrat – nicht nur das Departement – sieht dies anders. Mit der Revision müssen nicht weitere Ausnahmen, sondern mehr Klarheit geschaffen werden. Der Wildwuchs soll nicht weitere Blüten treiben. Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer sieht keinen Bedarf an weiteren individuellen Ausnahmen. Es wird eine einheitliche, kantonale Regelung gewünscht. Das Anliegen der Motion ist deshalb abzulehnen. Die Bestimmung im Waldgesetz soll jedoch punktuell geändert und konkretisiert werden. – Bedauerlicherweise kam die Kommission in ihren Beratungen vom rechten Weg ab. Sie liess sich von der Vergangenheit leiten, anstatt nach vorne zu blicken. Trotz verschiedener Hinweise unterbreitet die Kommission einen Vorschlag für eine zusätzliche Ausnahme, der im Grundsatz bundesrechtswidrig ist. Die landrätliche Kommission beantragt dem Landrat, der Vorlage des Regierungsrates mit einer Ergänzung in Artikel 11 Absatz 3 zuzustimmen, wonach der Kanton zusätzlich zu den vom Bund festgelegten Ausnahmen und jenen gemäss regierungsrätlicher Vorlage die Benützung von Waldstrassen als Verbindungsstrassen zu den Alpen genehmigen kann. Das Departement hat nachgerechnet, was dieser Vorschlag in Zahlen bedeutet. Im Kanton Glarus gibt es insgesamt 332 Kilometer Waldstrassen. Davon sind 138 Kilometer oder 41,5 Prozent als „Verbindungsstrassen zu den Alpen“ zu qualifizieren. Bei 41,5 Prozent kann aber nicht mehr von einer Ausnahme die Rede sein. Ausnahmeregelungen sollen Personenkreisen vorbehalten sein, die darauf angewiesen sind. Wenn ganze Strassen als Ausnahme bezeichnet werden, liegt der Schluss nahe: Es handelt sich nicht mehr um Waldstrassen, sondern die Strassen dienen der Allgemeinheit. – Der Vorschlag der Kommission wurde dem Bund zur Stellungnahme unterbreitet. Die Antwort des Bundesamtes für Umwelt fiel deutlich aus: „Der Regierungsrat hat die Ausnahmen

in seiner Vorlage in für uns nachvollziehbarer Weise vorgeschlagen. Wenn nun die vorbereitende Kommission zusätzlich eine vollständige Öffnung gewisser Waldstrassen ermöglichen möchte, so ist dies unseres Erachtens nicht mehr mit dem grundsätzlichen Verbot für den Motorfahrzeugverkehr auf Waldstrassen in Einklang zu bringen. Wir teilen die Vorbehalte, dass die beantragte Ergänzung, wenn sie einen Teil der Waldstrassen generell für den Besucherverkehr öffnet, der Walderhaltung und weiterer öffentlichen Interessen wie Ruhe- und Erholungswert des Waldes, Wildtierschutz usw. widerspricht und daher bundesrechtswidrig ist.“ – Es gilt, die Vergangenheit ruhen zu lassen und zu akzeptieren, dass die frühere Praxis an einzelnen Orten nicht bundesrechtskonform war. Diese Fehler mit einer erneut bundesrechtswidrigen Regelung zu zementieren, hilft niemandem. Dies bietet höchstens Anlass für weiteren Rechtsstreit. Der Regierungsrat hat die Regelung mit der Möglichkeit von Kollektivtransporten gelockert. Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer will eine einheitliche Regelung – keine weiteren Ausnahmen auf Stufe Gemeinde. Der Landrat ist nicht dazu da, für einige wenige Privilegierte das Recht zu beugen. Die Mitglieder schworen schliesslich einen Eid darauf, die Verfassung und die Gesetze zu befolgen. – Es gibt eine korrekte Möglichkeit, die Befahrbarkeit von Strassen, die faktisch eben keine Waldstrassen sind, sicherzustellen. Mit einer Streichung aus dem Waldstrassenverzeichnis gibt es jedoch kein Geld mehr aus der Forst-Kasse. Beides wollen jene haben, welche glauben, sich über das Gesetz hinwegsetzen zu können. – Die Vorlage des Regierungsrates beinhaltet alle sinnvollen Ausnahmezwecke. Weitere Ausnahmen sind unnötig und stellen den Zweck als Waldstrasse in Frage.

Detailberatung

Artikel 11 Absatz 3; Motorfahrzeugverkehr

Toni Gisler hält an seinem in der Eintretensdebatte gestellten Antrag fest. Artikel 11 des kantonalen Waldgesetzes soll um einen weiteren Absatz ergänzt werden, der folgendem Wortlaut entspricht: „*Die Gemeinden können zusätzliche Ausnahmen zulassen und diese vom Erteilen einer Bewilligung abhängig machen.*“ – Mit dem vorliegenden Satz erhielten die Gemeinden ein Instrument, um innerhalb des gesetzlichen Rahmens flexibel auf verschiedene Gegebenheiten und Situationen reagieren zu können. Eine pauschale Regelung auf Stufe Kanton, wie sie die Kommission vorschlägt, wäre falsch. Schliesslich gibt es auch eine Gemeinde, die solche Probleme nicht kennt. – Im Vorfeld der Kommissionsberatungen meinte ein Landratskollege, die Lösung des Problems sei egal, solange es sich um eine kantonale Regelung handle. Solche Aussagen geben zu denken. Eine gute Lösung sollte im Vordergrund stehen. – Der Regierungsrat schreibt zum nächsten Traktandum im Stil eines Lehrmeisters: „Gemäss Artikel 5a der Bundesverfassung sollen Aufgaben möglichst auf der tiefsten geeigneten Verwaltungsebene erledigt werden.“ Es stellt sich nun die Frage, ob dies für dieses Geschäft nicht zutreffen soll. Mit Zustimmung zur Motion kann die Grundlage für ein faires und liberales Glarner Waldgesetz gelegt werden.

Myrta Giovanoli, Ennenda, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, spricht für jenen Teil der Grünen Fraktion, welcher die Regelung auf kantonaler Ebene als richtig erachtet. – Es gibt im Kanton Glarus nur drei Gemeinden – der Kanton Graubünden besteht hingegen aus rund 150 Tälern. Aufgrund des beschränkten Raumes macht eine kantonale Regelung Sinn. – Die Rednerin will auf den von der Kommission beantragten neuen Buchstaben f zu sprechen kommen. Der *Vorsitzende* weist darauf hin, dass zunächst über den Wortlaut der Motion debattiert werde. Die Rednerin wird sich später zu Buchstabe f äussern.

Mathias Zopfi, Engi, vertritt seine persönliche Meinung und spricht sich für die Annahme der Motion Gisler aus. – Dass die Gemeinden in dieser Angelegenheit gewisse Kompetenzen erhalten, ist demokratiepolitisch geboten. Die Gemeinden – das zeigte auch das Votum des Landammanns – sind in diesen Fragen näher am Geschehen. Wenn im regierungsrätlichen Bericht vorgeschlagen wird, dass „im Sinne einer moderaten Öffnung“ auch Kleinbusse zu

einzelnen Betrieben fahren dürften, so ist der Ärger von Landrat Toni Gisler für einmal verständlich. Dies als moderate Öffnung zu bezeichnen zeugt von Unkenntnis der heutigen Praxis. – In Glarus Süd wurden über 1000 Unterschriften gesammelt. Dieser Unmut muss ernst genommen werden. Es steht dem Gemeinderat gut an, dass er sich auf Gemeindeebene für eine adäquate Lösung einsetzt. Es wurde mehrfach argumentiert, dass in einem Kanton mit 40'000 Einwohnern keine unterschiedlichen Regelungen gelten sollen. Es ist jedoch die Vielfalt zu berücksichtigen. Aus gutem Grund gilt in der Schweiz und im Kanton das Prinzip, dass die Dinge dort zu regeln sind, wo sie der Bevölkerung am nächsten, aber dennoch kontrollierbar sind. In diesem Fall ist das eindeutig die Gemeinde. – In den Gemeinden herrschen sehr unterschiedliche Situationen. Wenn man die geografischen Gegebenheiten nicht berücksichtigt, verkennt man die Vielfalt der Regelungsnotwendigkeiten. Selbst innerhalb der Gemeinden gibt es unterschiedliche Situationen. In gewissen Dörfern, etwa in Matt, beginnen die Waldstrassen praktisch im Dorf. Wer von Matt aus über den Risetenpass gelangen will, startet in Matt auf einer Waldstrasse auf rund 870 Metern über Meer. Auf der anderen Bergseite, auf Obersiez, finden sich Autos: Man darf ohne weiteres bis auf 1600 Meter über Meer fahren. – Der Landammann erklärte, eine weitergehende Lösung sei nicht bundesrechtskonform. Er äusserte den Vorwurf, man würde das Recht beugen. Das ist eine happige Unterstellung. Wenn die Gemeinde zusätzliche Ausnahmen zulässt, hat das mit Rechtsbeugung nicht im Geringsten zu tun. Die Mitglieder des Landrates schworen zudem nicht nur, die Gesetze zu befolgen, sondern auch die Rechte und Freiheiten des Volkes und der Bürger zu achten. Wenn die über 1000 Unterschriften ernst genommen werden sollen, darf die Regelung nicht strenger ausfallen als vom Bundesrecht vorgegeben. – Auf Seite 3 des regierungsrätlichen Berichts finden sich Beispiele aus zahlreichen Kantonen, die ebenfalls eine bundesrechtswidrige Lösung kennen. Dies zeigt, dass es möglich ist, auf Stufe Gemeinde Ausnahmen zu definieren. Es liegt dabei im Interesse der Gemeinden, Bundesrecht einzuhalten. Die Strassen gehören den Gemeinden. Sie bewirtschaften den Wald. Würde man bei der Erteilung von Ausnahmegewilligungen über die Stränge schlagen, wären die Gemeinden eingeschränkt. Wer glaubt, Bundesrecht werde nicht mehr eingehalten, sobald eine Aufgabe in der Kompetenz der Gemeinden liegt, hat eine komische Vorstellung von deren Arbeit: Sie halten Bundesrecht in jedem Fall und in zahlreichen Bereichen ein. Es ist nicht einzusehen, weshalb dies nun gerade in diesem Bereich nicht so sein soll. Ziel muss sein, dass die Gemeinden eine bundesrechtskonforme Regelung umsetzen können, die von den Menschen verstanden wird und angemessen ist. – Wenn der Bund angefragt wurde, ob eine grundsätzliche Öffnung der Verbindungsstrassen zu den Alpen zulässig ist, ist es selbstverständlich richtig, dass das Bundesamt dies verneint. Darum geht es aber auch nicht. Die Gemeinden wollen Ausnahmen festlegen können. Ausnahmen, die im Sinne des Bundesrechts zulässig sind. – Als Gemeindevertreter müsste man eigentlich zufrieden sein, wenn die Sache auf Stufe Kanton geregelt würde. Dann hätte dieser die Probleme. Angesichts der über 1000 Unterschriften verbietet sich eine solche Haltung jedoch.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, an der Kommissionssitzung abwesendes Mitglied, spricht sich für den regierungsrätlichen Antrag aus. – In Glarus Süd sind frühere Waldstrassen in die Siedlungen gewachsen. Sie sind heute eigentlich Siedlungsstrassen. Um diese Problemfälle geht es. Sie können ganz einfach aus dem Waldstrassenverzeichnis entfernt werden. Die Konsequenzen, etwa in Bezug auf die Subventionierung, sind zu tragen. Auch wenn die Kritik der Bürger nachvollziehbar ist: Aufgrund einzelner Probleme in Glarus Süd sollte nicht gleich das Gesetz, sondern das Waldstrassenverzeichnis angepasst werden. So kann man auch den unterschiedlichen Situationen gerecht werden.

Christian Marti, Glarus, will die Haltung des Gemeinderates Glarus in die Diskussion einbringen und unterstützt ebenfalls den Antrag des Regierungsrates. – Es ist verständlich, dass sich die Vertreter der Gemeinde Glarus Süd um eine Lösung bemühen, die den politischen Druck abbaut. Dieser ist durch die Unterschriftensammlung entstanden. Tatsächlich ist die Situation in den Gemeinden unterschiedlich. Die für den Vollzug des Waldstrassenreglements zuständigen Personen in der Gemeinde Glarus machen gute Erfahrungen mit

der bestehenden Lösung. Die Regelung wird von der Bevölkerung akzeptiert. Der Gemeinderat Glarus ist deshalb grundsätzlich der Ansicht, dass es keiner Änderung der kantonalen Einführungsgesetzgebung und am kommunalen Waldstrassenreglement bedarf. – Man versucht nun, Lösungen zu finden, indem man Ausnahmen schafft, für welche die Gemeinden zuständig sind. Dadurch wächst eine andere Art von Druck auf die Gemeindebehörden: nämlich da und dort, am Ende fast überall zusätzliche Ausnahmen gewähren zu müssen. So wird also der eine politische Druck durch einen anderen ersetzt. Gänzlich zu verhindern ist die Zunahme des Druckes auf die Waldstrassen. Jede Fahrt kostet. Investitionen und Unterhalt von Waldstrassen müssen finanziert werden – von Bund, Kanton und Gemeinden. Mehr Ausnahmen und mehr Verkehr erhöhen den Druck seitens des Kantons, gewisse Waldstrassen aus dem Verzeichnis zu löschen und zu ganz normalen Gemeindestrassen zu machen. An zusätzlichen Ausnahmen besteht deshalb auch aus finanzpolitischen Überlegungen kein Interesse.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, beantragt Zustimmung zur Motion Gisler. Der heutigen Praxis sei eine Rechtsgrundlage zu verschaffen. Diese Forderung unterstreicht er mit einem Beispiel. – Wer schon einmal auf dem Tödi war, ist vielleicht froh gewesen, mit dem Kleinbus von Hintersand nach Linthal fahren zu können. Seit Jahren funktioniert dieser Busbetrieb schon. Der Betreiber hat eine Erlaubnis für touristische Fahrten. Akribisch hält er diese fest und liefert der Gemeinde pro Fahrt ein Entgelt ab. Die Gemeinde will damit kein Geld verdienen – sie will aber auch keinen Verkehr im erwähnten Gebiet. Es besteht aber nun einmal ein echtes Bedürfnis. Es handelt sich hier um einen Einzelfall. Die zuständige kantonale Verwaltungsbehörde würde hier mit der KLL, der Gemeinde und den Bodenbesitzern Kontakt aufnehmen und eine befristete Bewilligung erteilen. Eigentlich sollte das aber die Gemeinde selbst machen dürfen. Die Behauptung, man wolle die Waldstrassen für den Verkehr freigeben, trifft nicht zu. Das will in Glarus Süd gar niemand, am wenigsten die Behörden. Ziel ist eine kontrollierbare und koordinierte Lösung.

Fridolin Staub hält am Antrag der Kommission fest. – Der Schlüssel zur Lösung der genannten Probleme liegt nicht in der Motion Gisler, sondern im Waldstrassenverzeichnis. Die Strasse Linthal–Hintersand ist darin mit einer Länge von 8 Kilometern aufgeführt. Der Gemeinderat Glarus Süd kann die Strasse, die für vier verschiedene Nutzungen vorgesehen ist, aus dem Verzeichnis löschen. Dann sind die Probleme gelöst.

Martin Laupfer, Näfels, spricht sich gegen die Motion Gisler und für den regierungsrätlichen Antrag aus. – Auch in Glarus Nord gab und gibt es Unmut. Es ging dabei nicht um die Bewilligungserteilung, sondern um die Gebühren. Auch diese wurden unter den Gemeinden abgesprochen. Man wollte überall gleich hohe Gebühren. Kaum wurde Kritik laut, ist die Gemeinde Glarus Süd zurückgekrebst und hat die Gebühren gesenkt. Dadurch stieg der Druck auf Glarus Nord. Genau dasselbe würde nun wieder passieren, wenn die Gemeinden unterschiedliche Regelungen zum Befahren von Waldstrassen erlassen würden. Die Bevölkerung ist mehrheitlich wohl gegen das Befahren von Waldstrassen ohne Grund. Wald soll Erholungsraum sein. Dass in Glarus Süd eine andere Ausgangslage herrscht, mag sein. Aber die Gemeinde kann bereits jetzt handeln, indem sie Strassen aus dem Waldstrassenverzeichnis löscht.

Ernst Müller, Mollis, Kommissionsmitglied, unterstützt die Motion Gisler. – Was im Kanton Graubünden funktioniert, funktioniert ebenso im Kanton Glarus. Auch im Norden gibt es Strassen, für die Bewilligungen gefordert werden. Deshalb ist eine offene Formulierung im kantonalen Recht zu wählen. Die Rechte und die Freiheit der Bürger sind anzuerkennen.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, einst Präsident der Kommission Strassenverbindung Rütene/Weisswand, plädiert für eine kantonal einheitliche Regelung und damit für den Antrag des Regierungsrates. – Die Strasse Rütene/Weisswand konnte durch die neue Gemeinde Glarus Süd gebaut werden. Es handelt sich um eine Verbindung zugunsten von Alp- und Landwirtschaft. Der Druck steigt enorm, wenn neue Strassen vorhanden sind. Jeder

will eine Bewilligung, weil er etwa ein Häuschen im Gebiet hat oder nicht mehr allzu fit ist. Auch vonseiten Tourismus steigt der Druck. Der Oberblegisee kann dann auf einmal nicht mehr nur mit dem Velo, sondern auch mit anderen Fahrzeugen erreicht werden. Der Druck auf den Gemeinderat wird ebenso enorm sein. Es stellt sich die Frage, ob dieser – ist er doch sehr nah an der Bevölkerung dran – dem Druck stets standhalten kann.

Landammann *Röbi Marti* hält am regierungsrätlichen Antrag fest. – 1000 Unterschriften sind tatsächlich ernst zu nehmen. Dass auf dem Gemeinderat von Glarus Süd politischer Druck lastet, ist begreiflich. Er gründet aber im rechtswidrigen Vollzug früherer Gemeinden. Viele dieser Unterschriften wurden von Personen geleistet, die einstige Privilegien verloren haben. – Es hat nie geheissen, der Antrag Gisler sei bundesrechtswidrig. Der von der Kommission beantragte Buchstabe f ist es.

Abstimmung: Der Antrag des Regierungsrates obsiegt über den Antrag Gisler.

Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe f; Verbindungsstrassen zu den Alpen

Myrta Giovanoli spricht sich gegen die von der Kommission beantragte Aufnahme eines neuen Buchstabens f aus. – Gemäss aktuellem Informationsstand ist der beantragte Buchstabe f schlicht bundesrechtswidrig. Man nahm das Musterreglement im Kanton Graubünden zum Vorbild. Darin heisst es: „Waldstrassen, welche der Funktion von Verbindungsstrassen nahekommen, können ganz vom Fahrverbot ausgenommen werden.“ Dabei handelt es sich jedoch nicht um die „Verbindungsstrassen zu den Alpen.“ – In Artikel 15 Absatz 2 des Bundesgesetzes über den Wald heisst es, dass Kantone das Befahren von Waldstrassen zu weiteren Zwecken erlauben können. Es dürfen aber die Walderhaltung und andere öffentliche Interessen nicht dagegensprechen. Eine derart starke Liberalisierung, welche dieser Buchstaben f zur Folge hätte, spricht jedoch gegen die Walderhaltung wie auch gegen das öffentliche Interesse an einer sinnvollen Verwendung von öffentlichen Mitteln. Sie entspricht zudem nicht dem Bedürfnis von Mensch und Tier nach Ruhe. – Wie der Chefjurist des Bundesamtes für Umwelt festhält, ist die vorgeschlagene Ergänzung bundesrechtswidrig. Deshalb können Zahlungen an Programme zur Erhaltung und Pflege des Schutzwaldes gekürzt oder gar gestrichen werden. Der Forst würde also weniger Geld für den Erhalt und die Bewirtschaftung von Schutzwäldern erhalten. Somit wäre nicht mehr der Schutz an erster Stelle, sondern die Freiheit von ein paar Wenigen, die mit dem Auto auf den Waldstrassen fahren wollen.

Fridolin Staub hält am Antrag der Kommission fest. – Im Waldstrassenverzeichnis sind Strassen zu finden, die gar nie subventioniert wurden. Für andere gab es 1918 oder 1939 Subventionen. Einige Strassen wurden subventioniert, sind aber nicht mit einem Fahrverbot belegt – und umgekehrt. Der neue Buchstabe f ist ein Kompromiss. Man nimmt die Anliegen aus der Bevölkerung ernst. Die Lösung erfolgt jedoch wie bisher auf Stufe Kanton. Die Gemeinden werden anfragen, ob gewisse Ausnahmen gemacht werden könnten. Der Kanton wird darüber entscheiden. Beim Departement liegen bereits Anträge auf Anpassung der Reglemente vor. Das macht Sinn. Es gibt schliesslich auch Waldstrassen, die nicht einmal durch bewaldetes Gebiet führen. – Dass der Bund mit einer generellen Öffnung dieser Verbindungsstrassen nicht einverstanden ist, versteht sich von selbst. Aber das entspricht auch nicht der Meinung der Kommission. Der Buchstabe f soll es ermöglichen, auf Stufe Gemeinde allfällige Problemfälle anzugehen. Der Kanton kann dann Ausnahmen erlauben, wo es vernünftig erscheint.

Mathias Zopfi votiert für die Annahme des Ergänzungsantrags der Kommission. – Es gibt Waldstrassen, die das eindeutig sind, für die eine Ausnahmeregelung aber dennoch Sinn macht. Diese aus dem Waldstrassenverzeichnis zu löschen, nur weil sie vielleicht zu 5 Prozent touristisch genutzt werden, ist aus finanzieller Sicht unverantwortlich. Schliesslich gehen dadurch Subventionen verloren. Eine solche Löschung wäre aber auch sonst nicht ange-

zeigt. Über eine Anpassung der Reglemente können nicht alle Probleme behoben werden. Vor dieser Ausgangslage muss den Gemeinden mit der Ergänzung um den von der Kommission vorgeschlagenen Buchstaben f Spielraum gegeben werden. Er ist unter Umständen grösser als jener, welcher die Motion Gisler einräumen würde. Diese beinhaltet die elegantere Lösung.

Landammann *Röbi Marti* beantragt Zustimmung zur regierungsrätlichen Fassung. – Die Kommission suchte nach einer Möglichkeit, den Unmut der Leute aufzunehmen, ohne die Motion Gisler gutheissen zu müssen. Im letzten Moment kam ihr in den Sinn, dass es noch Verbindungsstrassen gibt. Irgendwo im Bündnerland sei das auch so geregelt. Man überlegte sich dann noch, was man miteinander verbinden könnte. Man kam auf die Alpen. Wenn dieser Regelung zugestimmt würde, sind 41,5 Prozent aller Waldstrassen aus dem Verzeichnis zu löschen. Sonst wäre dieser Antrag wirklich widerrechtlich. – Im Kanton Graubünden betreffen die Verbindungsstrassen Wege vom einen Weiler in den anderen. Dass solche Waldstrassen vom Fahrverbot ausgenommen werden können, ist begreiflich. Bei Strassen zu den Alpen ist dem nicht so.

Der *Vorsitzende* bittet um den Versand des Antwortschreibens des Bundesamtes für Umwelt an das Departement Bau und Umwelt an die Mitglieder des Landrates zuhanden der zweiten Lesung.

Abstimmung: Der Antrag des Regierungsrates obsiegt über den Antrag der Kommission. Der von der Kommission beantragte neue Buchstabe f betreffend die Verbindungsstrassen zu den Alpen soll keine Aufnahme finden.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.