

An den Landrat

Glarus, 15. November 2023

**Kommissionsbericht zur Vorlage
Kantonales Veloweggesetz**

(Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie»)

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte das Kantonale Veloweggesetz (Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie») an ihrer Sitzung vom 15. November 2023 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz: LR Christian Marti, Glarus

Mitglieder: LR Mathias Vögeli, Rüti
LR Franz Freuler, Glarus
LR Martin Baumgartner, Engi
LR Hans Rudolf Forrer, Luchsingen
LR Kaj Weibel, Mollis
LR Andrea Bernhard, Glarus
LR Kaspar Krieg, Niederurnen

Ersatzmitglied: LR Martin Zopfi, Schwanden (für LR Roland Goethe, Glarus)

An der Sitzung nahmen weiter teil:

- LS Kaspar Becker, Vorsteher DBU
- Martina Rehli, Departementssekretärin DBU
- Christof Kamm, DBU, HAL Mobilität und Tiefbau

Das Sitzungsprotokoll wurde von Frau Melinda Boshtraj, Departement Bau und Umwelt, geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

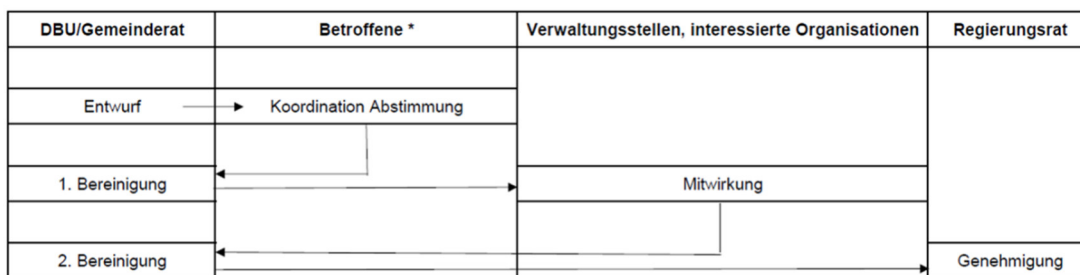
- Antrag des Regierungsrates an den Landrat vom 31. Oktober 2023
- Motion Zopfi
- SBE KVWG
- Entwurf SBE VV KVWG
- Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben

1. Grundsätzliches

Die Kommission liess sich die Vorlage durch das Departement präsentieren. Das Departement ging auf die Ausgangslage mit dem Bundesgesetz über die Velowege (VWG) ein, welches neue Aufgaben für die Kantone vorsieht. Bislang verfügt der Kanton mit der Verbindung Linthal bis Bilten über eine Hauptlinie für den Radverkehr, aber noch nicht über ein zusammenhängendes, durchgehendes Velowegnetz über den ganzen Kanton. Mit SchweizMobil existiert zudem ein gutes touristisches Angebot von Velo- und Mountainbikerouten. Die mit einer Ziffer bezeichneten Routen sind nationale Routen, zwei Ziffern zeigen eine regionale Route an und drei Ziffern bezeichnen eine lokale Route.

In seinen Arbeiten zum Kantonalen Veloweggesetz hat sich der Kanton an seinen Nachbarkantonen Schwyz und Graubünden bzw. ihren rechtlichen Grundlagen orientiert. Die Vorlage wurde bewusst schlank gestaltet. Das Gesetz bezweckt vor allem klare Regelungen hinsichtlich Zuständigkeiten, Verfahren und Finanzierung. Vollzugsfragen sind nicht auf Gesetzesstufe zu regeln.

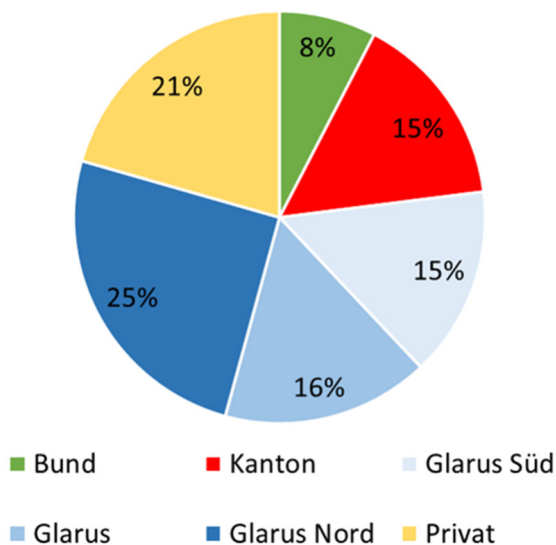
In einem ersten Schritt werden kantonale und kommunale Netzpläne zu erarbeiten sein. Zum Verfahren der Netzplanung wird eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten angestrebt. Der gegenseitige Einbezug Kanton und Gemeinden sowie der Einbezug der Strasseneigentümer ist von grosser Bedeutung.



* Fachstellen (Gemeinden/Kanton) / Nachbarkantone/-gemeinden / Strassen-/Grundeigentümer

Das Departement wies auch nochmals darauf hin, dass Velowege keine eigene Strassenkategorie darstellen. Sie führen in der Regel über bestehende Strassen. Am Beispiel der bisherigen Hauptlinie Linthal bis Bilten wurde aufgezeigt, dass mehr als die Hälfte der Radroute auf Gemeindestrassen verläuft, ein Fünftel sogar auf privatem Boden.

Strassenträger bei der Kantonalen Radroute Linthal–Bilten:



Für das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos will der Kanton Glarus den Weg der Koexistenz gehen, wenn auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht ein ausdrückliches Fahrverbot ausgesprochen wurde.

Die Motion Martin Zopfi zielt ebenfalls auf diese Thematik. Die Anliegen der Motion wurden deshalb in das Rechtsetzungsvorhaben eingebunden.

2. Eintreten

Andere Kantone sind bereits daran Strategien, Sachpläne o. Ä. zu erarbeiten. Das Departement erläuterte auf Nachfrage aus der Kommission, dass mit dem Gesetz die rechtliche Grundlage und der Rahmen für die Netzpläne und Massnahmenkataloge geschaffen werden.

Aus der Kommission wurden mehrfach Befürchtungen zu Verantwortlichkeiten und Kostenfolgen geäussert. Das Departement wies darauf hin, dass Velowege hauptsächlich auf bereits bestehenden Strassen verlaufen. An den Verantwortlichkeiten des Strasseneigentümers bei öffentlichen Strassen wird sich aufgrund einer zusätzlichen Signalisation nichts ändern. Bei Privatstrassen werden die Verantwortlichkeiten in einem Dienstbarkeitsvertrag geregelt. Auch bezüglich der Kostenfolgen ist davon auszugehen, dass die Velowege vorwiegend im Siedlungsgebiet auf bestehenden Strassen verlaufen. Sollten Ausbauwünsche bestehen oder solche notwendig sein, wird von der zuständigen Behörde eine Abwägung zu treffen sein, welche unter anderem Fragen des Ausbaustandards, der zeitlichen Planung und Finanzaspekte miteinbezieht. Die Weichen werden massgeblich mit den Netzplänen gestellt. Velowege mit neuer Infrastruktur sind teuer, die reine Signalisation auf bestehenden Strassen dagegen nicht. Es ist deshalb wichtig, sich bereits in der Netzplanung grobe Überlegungen zu machen, welche Konsequenzen bzw. Massnahmen daraus erfolgen. Die Umsetzung der Netzpläne erfolgt aufgrund einer Massnahmenplanung bzw. im Rahmen der finanzpolitischen Prozesse. Tempo der Umsetzung sowie Kostenfolgen werden auch in dieser Phase gesteuert werden können.

Auf Nachfrage aus der Kommission betreffend die personellen und finanziellen Ressourcen betonte das Departement, der Regierungsrat habe aktuell bewusst auf konkrete Zahlen zu personellen Ressourcen verzichtet. Es sei Aufgabe des Landrats, im Rahmen der Budgetdebatte (voraussichtlich 2025) über die finanziellen und personellen Ressourcen zu entscheiden.

Die Kommission beschloss einstimmig, dem Landrat Eintreten auf die Vorlage zu beantragen.

3. Detailberatung

Die Kommission diskutierte die Vorlage thematisch in nachfolgender Hinsicht intensiver:

3.1. Kategorie Velowege

Die Kommission diskutierte eine weitere Unterteilung in normale und schnelle Velowege. Hintergrund dieser Überlegung ist das Bedürfnis, für schnelle E-Bikes Wege zu deklarieren, die für jene geeignet sind. Die Kommission kam allerdings zum Schluss, dass die Unterscheidung Alltags- und Freizeitverkehr diesem Anliegen bereits Rechnung trage. Zudem sei es Sache der Velofahrer, die Velowege den Verhältnissen angepasst zu nutzen.

Antrag auf Ergänzung von Artikel 3 KVWG mit einem neuen Absatz 3: «Das kantonale Velowegnetz unterscheidet zwischen normalen und schnellen Velorouten.».

Die Kommission lehnt diesen Antrag im Verhältnis 2 Ja- zu 7 Nein-Stimmen ab.

3.2. Genehmigungskompetenz

Aus der Kommission wurde eingebracht, die Kompetenz zur Genehmigung der kommunalen Velowegnetzpläne solle beim Gemeinderat liegen (Art. 5 Abs. 3 KVWG). Damit könne sichergestellt werden, dass der Regierungsrat die Gemeinden nicht zur «Vergoldung» von Velowegen zwingt, d. h. mit Aufgaben, die sie weder personell noch finanziell bewältigen können. Dagegen wurde aus der Kommission eingewendet, es sei wichtig, dass die Netzpläne eine gewisse qualitative Einheitlichkeit aufweisen. Das Departement wies ergänzend darauf hin, dass die Genehmigungspflicht ein Instrument der Aufsicht sei. Dieses sei im Übrigen der Regelung bei den Wanderwegen nachempfunden.

Antrag zu Artikel 5 Absatz 3 KVWG: Der kantonale Velowegnetzplan bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Die kommunalen Velowegnetzpläne bedürfen der Genehmigung durch den Gemeinderat.

Die Kommission lehnt diesen Änderungsantrag im Verhältnis 2 Ja- zu 7 Nein-Stimmen ab und bleibt dabei bei der Fassung des Regierungsrates.

3.3. Monitoring

Aus der Kommission wurde zur Diskussion gestellt, wie die Fortschritte bei der Umsetzung des Kantonalen Veloweggesetzes geprüft werden könne. Das Departement führte dazu aus, dass wichtige Informationen im Rahmen des jährlichen Tätigkeitsberichts des Regierungsrates vermittelt werden, allerdings könne der Fortschritt bei der Umsetzung in den nächsten Jahren am ehesten über das Budget verfolgt werden. Das Departement Bau und Umwelt berichtet zudem im Rahmen des Strassenbauprogramms auch über Massnahmen an den Velowegen.

Der Horizont für eine Überprüfung alle zehn Jahre erachtete die Kommission als sinnvoll. Allerdings wurde aus der Kommission das Bedürfnis geäussert, einmal pro Legislatur über das Monitoring unterrichtet zu werden. Uneinigkeit besteht, ob eine solche Berichterstattung zeitlichen und finanziellen Mehraufwand generiert. Es wurde aus der Kommission letztlich kein Antrag gestellt. Die Prüfung eines solchen Antrages während der Plenumsdebatte im Landrat wurde angekündigt.

3.4. Winterdienst

Aus der Diskussion der Kommission ergab sich mehrfach das Bedürfnis, Vollzugsthemen wie den Winterdienst breiter zu diskutieren. Die Kommission besann sich allerdings darauf zu achten, die Zielsetzung, auf Gesetzesstufe die Zuständigkeiten, das Verfahren und die Finanzen klar und schlank zu regeln. Aus der Kommission wurde eben diese schlanke Gesetzgebung ausdrücklich gelobt.

Die Kommission lehnte einen Grundsatzentscheid auf Ergänzung von Artikel 10 KVWG mit einem Absatz zur Regelung des Winterdienstes bzw. Priorisierung der Schneeräumung im Verhältnis 1 Ja- zu 5 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

3.5. Koexistenz von Wanderer und Velofahrer

Die Kommission diskutierte unter Artikel 13 KVWG die Bedürfnisse von Wanderern und Velofahrern bzw. die Möglichkeiten der Koexistenz.

Aus der Kommission wurde argumentiert, das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos soll nur gestattet sein, wenn parallel keine separaten Velowege bestehen. Sollte eine Trennung zwischen Veloweg und Fussweg/Wanderweg nicht möglich sein, sei mit flankierenden Massnahmen eine Verbesserung anzustreben. Dies können bauliche oder andere Massnahmen sein.

Das Departement führte in Bezug auf eine separate Führung des Veloverkehrs zwischen Schwanden und Engi aus, diese könnte 5 bis 10 Mio. Franken kosten. Am Kerenzberg habe man das gleiche Problem. Das Machbare werde durch das Finanzielle limitiert.

Der Regierungsrat setzt sich im Bericht an den Landrat mit dem Thema Koexistenz auseinander. Auch in der Kommission überwiegt die Haltung, dass eine Koexistenz anstatt eine Trennung anzustreben ist.

Antrag zu Artikel 13 KVWG: Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen soll mit Velos nur gestattet sein, wenn parallel keine separaten Velowege bestehen. Sollte eine Trennung zwischen Veloweg und Fussweg/Wanderweg nicht möglich sein, ist mit flankierenden Massnahmen eine Verbesserung anzustreben. Dies können bauliche oder andere Massnahmen sein.

Die Kommission lehnt diesen Antrag im Verhältnis 2 Ja- zu 7 Nein-Stimmen ab.

3.6. Redaktionelle Anpassungen

Die Kommission stimmte redaktionellen Anpassungen in den Artikeln 3, 4 und 8 (vgl. Synopse in der Beilage) einstimmig zu.

3.7. Rückweisung der Vorlage

Aus der Kommission wurde Rückweisung beantragt, mit dem Auftrag, alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem Veloweggesetz seien dem Kanton aufzuerlegen. Damit könne sichergestellt werden, dass alle Standards gut durchgesetzt werden. Das Bundesgesetz lasse dies zu.

Dagegen wurde ebenfalls aus der Kommission eingewendet, die Kantone Schwyz und Graubünden hätten bereits langjährige Erfahrung mit dem System der Aufgabenteilung. Die Angst für Kostenfolgen dürfe nicht dazu führen, dass man sich der Aufgaben und Verantwortung entziehe.

Die Kommission lehnte diesen Rückweisungsantrag im Verhältnis 2 Ja- zu 7 Nein-Stimmen ab.

3.8. Motion

Die Erfüllung bzw. Abschreibung der Motion mit der Vorlage des Kantonalen Veloweggesetzes war unbestritten.

4. Kommissionsentscheid

In der Schlussabstimmung beschliesst die Kommission mit 6 Stimmen und 3 Enthaltungen, dem Landrat die Zustimmung zur Vorlage mit den redaktionellen Anpassungen in Artikel 3, 4 und 8 (s. Synopse) zu beantragen.

5. Antrag

Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beantragt dem Landrat,

- 1. den beiliegenden Gesetzentwurf in der Kommissionsfassung der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten; und*
- 2. die Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie» als erfüllt abzuschreiben.*

Genehmigen Sie, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Landrätliche Kommission
Bau, Raumplanung und Verkehr**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Marti', written in a cursive style.

LR Christian Marti
Kommissionspräsident

Beilage:

- Synopse KVWG