

An den Landrat

Glarus, 31. Oktober 2023

Kantonales Veloweggesetz

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

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Die Vorlage im Überblick

Das Velofahren wird immer beliebter – als Fortbewegungsmittel im Alltag, etwa für den Arbeitsweg, wie auch als Freizeitbetätigung. Um das Potenzial des Velos besser nutzen zu können, ist ein zusammenhängendes und durchgehendes sowie sicheres und attraktives Velowegnetz mit direkten Verbindungen entscheidend. Erhofft wird dadurch ein vermehrtes Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln auf das Velo und damit ein positiver Effekt auf Klima und Umwelt.

2018 stimmte das Schweizer Stimmvolk dem Bundesbeschluss über Velowege zu. Der Bund erliess in der Folge das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, VWG). Dieses verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen. Diese haben bis Anfang 2028 eine Anschlussgesetzgebung zu erlassen. Diesem Auftrag kommt der Kanton Glarus mit dem vorliegenden Kantonalen Veloweggesetz (KVWG) nach. Dieses schafft auch im Kanton Glarus Klarheit über Zuständigkeiten, die Finanzierung sowie die Umsetzung von konkreten Projekten zur einheitlichen Förderung des Velofahrens über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg. Kern der Vorlage ist die Pflicht zur Erstellung von kantonalen und kommunalen Velowegnetzplänen. Der Fokus ist ein gesamtheitlicher; er bezieht auch kommunale Aufgaben mit ein. Das bisherige Radroutengesetz kann dadurch aufgehoben werden. Dieses regelte bisher hauptsächlich die Zuständigkeiten und die Finanzierung der sogenannten kantonalen Hauptradroute Linthal–Bilten. Mit der Vorlage werden zudem die Anliegen einer Motion zum Thema soweit sinnvoll und erforderlich umgesetzt.

Auf Stufe Kanton ist für die Umsetzung des neuen Gesetzes eine personelle Aufstockung der Fachstelle Velowege zu prüfen. Ausserdem ist mit einem Initialaufwand von rund 200'000 Franken zu rechnen. Längerfristig dürften sich zudem Mehrkosten im Zusammenhang mit dem Ausbau des Velowegnetzes ergeben. Auch die Gemeinden werden in die Förderung des kommunalen Veloverkehrs investieren müssen.

2. Ausgangslage

Das Velofahren erfreut sich im Alltag und auch in der Freizeit wachsender Beliebtheit. Dies ist auch der technischen Entwicklung und damit insbesondere dem Aufkommen von E-Bikes

geschuldet. Um das Potenzial des Veloverkehrs verstärkt zu nutzen, ist ein zusammenhängendes und durchgehendes sowie sicheres und attraktives Velowegnetz mit direkten Verbindungen entscheidend. Ein solches Velowegnetz soll insbesondere Pendler und Pendlerinnen zum Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln auf das Velo motivieren, was schliesslich einen positiven Effekt auf das Klima und die Umwelt mit sich bringt.

Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden (GL: 63,1 %; CH: 73,6 % Zustimmung). Das neue Bundesgesetz über Velowege sorgt für bessere und sicherere Velowege, indem die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet werden und der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben darauf Rücksicht nimmt. Das neue Gesetz ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Die Kantone werden mit dem Bundesgesetz zur Anschlussgesetzgebung verpflichtet. Die Umsetzungsfrist beträgt fünf Jahre ab Inkrafttreten.

Bereits in der Vergangenheit waren die Velowege und Velowegnetze im Kanton Glarus Thema der Politik. So beschloss die Landsgemeinde 1983 das Radroutengesetz und damit einhergehend das bestehende Radroutenkonzept. 2016 reichte der Verein Pro Velo Linth einen Memorialsantrag betreffend die Anpassung des Radroutengesetzes ein. In der Folge wurden die kantonalen Radrouten überprüft. Der Regierungsrat erachtete ein stärkeres Engagement für die kantonale Radroute als sinnvoll und zweckmässig. Die Entwicklung des Langsamverkehrs als wichtiger Bestandteil der Mobilität, insbesondere zur Entlastung anderer Mobilitätszweige, werde in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Allerdings seien radikale und auch sehr teure Massnahmen wie eine vollständige Trennung von Rad- und Fusswegen nicht notwendig. Erste Schätzungen rechneten damals bei einer vollständigen Umsetzung des Memorialsantrags mit Investitionskosten von rund 18 Millionen Franken und zusätzlich jährlich wiederkehrenden Kosten von 300'000 Franken. Die Landsgemeinde 2018 lehnte den Memorialsantrag schliesslich ab (vgl. Memorial für die Landsgemeinde 2018, S. 5–10).

Die im August 2021 überwiesene Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie» verlangt einen Gesetzentwurf, mit dem eine Strategie für das Velo-/Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus nachhaltig weiterentwickelt werden kann (s. Beilage). Andere Kantone wie etwa Graubünden sind bereits mit der Sachplanung von Velowegnetzen, wie sie die Motionäre auch für den Kanton Glarus fordern, beschäftigt. Im Gegensatz zum Kanton Glarus verfügt Graubünden über einen ausdrücklichen gesetzlichen Auftrag für die Sachplanung Radwegnetz; er hat zudem die Zuständigkeiten von Kanton und Gemeinden bereits gesetzlich geregelt. Der Kanton Glarus zieht nun mit einer gesetzlichen Grundlage für die Velowegnetzplanung nach.

3. Stossrichtung der Vorlage

Wie bereits im Memorial für die Landsgemeinde 1983 zum Erlass des Radroutengesetzes festgehalten, stellen Radrouten keine eigene Strassenkategorie dar. Radrouten führen vielmehr meist über Nebenstrassen, Güterwege oder private Strassen und damit über unterschiedliche Strassenkategorien. Da das Radroutengesetz bis anhin überwiegend die kantonale Hauptradroute regelt, neu aber sämtliche Velowege flächendeckend über alle drei Gemeinden und damit über das gesamte Kantonsgebiet erfasst werden sollen, wird ein neues kantonales Veloweggesetz erlassen und nicht etwa das Radroutengesetz revidiert. Die kantonale Gesetzgebung wird damit an die heutigen Regelungsbedürfnisse bezüglich Alltags- und Freizeitveloverkehr angepasst. Die Anliegen der Motion Martin Zopfi wurden geprüft und soweit sinnvoll und erforderlich umgesetzt. Mit der Vorlage werden auch die bundesrechtlichen Vorgaben berücksichtigt.

4. Velowegnetzplanung

Das KVWG stützt sich bezüglich der Velowegnetze für den Alltag und denjenigen für die Freizeit auf die Begriffsdefinitionen des Bundesgesetzes (Art. 2–4 VWG). Velowegnetze für den Alltag dienen vor allem dem Pendlerverkehr für Beruf und Ausbildung sowie dem Einkaufsverkehr. Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung sowie als touristische Angebote für Feriengäste.

Das bisherige Radroutengesetz unterscheidet nicht zwischen Velowegnetzen für den Alltagsverkehr und demjenigen für den Freizeitverkehr. Faktisch handelt es sich bei den Radrouten nach Radroutengesetz – Verbindung von Linthal bis Bilten sowie Verbindungen innerhalb und zwischen den Gemeinden (Art. 1 Abs. 2) – aber um Velowegnetze für den Alltag nach Artikel 3 des Veloweggesetzes des Bundes. Denn Velowege für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten und umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen (Art. 3 Abs. 1 und 2 VWG). Grundsätzlich handelt es sich um direkte Verbindungen mit Belag als Oberfläche. Im Winter wird der Schnee auf diesen Velowegen geräumt.

Demgegenüber dienen Velowegnetze für die Freizeit vorwiegend der Erholung, liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete und umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen (Art. 4 Abs. 1 und 2 VWG). Sie führen beispielsweise zu Sehenswürdigkeiten. Die Oberfläche kann mit Belag wie auch mit Kies ausgestaltet sein. Grundsätzlich findet hier keine Schneeräumung statt.

Aufgrund einer berechtigten Rückmeldung aus der Vernehmlassung ist für die Ausgestaltung der Oberfläche der Velorouten (Belag oder Kies) festzuhalten, dass im Einzelfall jeweils eine Interessenabwägung durchzuführen ist. Es besteht kein genereller Anspruch auf Einbau eines festen Belages, auch nicht bei Routen für den Alltagsveloverkehr. Die verschiedenen öffentlichen Interessen (Sicherheit, Schneeräumung, Naturschutz, Gewässerschutz usw.) sind gegeneinander abzuwägen.

5. Vernehmlassung

5.1. Vorgehen und Rücklauf

Die Vernehmlassung wurde vom 30. Juni 2023 bis am 30. August 2023 durchgeführt. Sie fand im Rahmen eines Pilotprojekts zur Erprobung einer digitalen Lösung zur Mitwirkung online statt (E-Mitwirkung). Alternativ konnten die Stellungnahmen aber auch schriftlich eingereicht werden.

Verwaltungsintern hat sich das Departement Finanzen und Gesundheit geäussert. Daneben gingen von den Absendern gemäss Tabelle 1 detaillierte Rückmeldungen ein.

Tabelle 1. Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Kategorie	#	Vernehmlassungsteilnehmende
Gemeinden	3	Glarus Nord, Glarus, Glarus Süd
Politische Parteien	6	Die Mitte, FDP, GLP, Grüne, SP, SVP
Verbände/ Organisationen	11	Glarner Wanderwege, IG Bike Glarnerland, KlimaGlarus.ch, Netzwerk Glarus zukünftig mobil, Pendlerverein, Pro Natura, Schweizerischer Alpen-Club (Sektion Tödi), Stiftung Schweiz-Mobil, VCS, VISIT Glarnerland AG, WWF
Privatpersonen	3	

5.2. Wesentliche Vernehmlassungsergebnisse

Im Grossen und Ganzen erachteten die Vernehmlassungsteilnehmenden die Vorlage als wichtig und begrüßten diese ausdrücklich. Die Förderung des Veloverkehrs und die Schaffung klarer Zuständigkeiten, Verfahren und Finanzierungsregelungen wurden mehrheitlich unterstützt. Der Regierungsrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Stossrichtung der Vorlage in der Vernehmlassung auf breite Unterstützung gestossen ist und die Notwendigkeit der Schaffung eines neuen Gesetzes anerkannt wurde.

Bei unterschiedlichen Aspekten (Erstellungsprozess der Velowegnetzpläne, Koordinations- und Mitwirkungsverfahren, Arbeits-/Vollzugshilfen, Förderziele, Auflistung der wichtigen Ziel- und Quellpunkte, keine Ersatzpflicht in Härtefällen, Ausbaustandards, Signalisation, Winterdienst, Aufsichtsmittel, Umsetzungsfristen) wurde von einzelnen Vernehmlassungsteilnehmenden ein höherer Detaillierungsgrad im Gesetz oder auf Verordnungsstufe gewünscht. Viele dieser Detailfragen werden aber erst in den nachfolgenden Planungsschritten geprüft und beantwortet werden können. Die teilweise offene Formulierung in der Gesetzgebung soll den zuständigen Behörden einen gewissen Spielraum belassen. Mit den nachfolgenden Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen (vgl. Ziff. 6) und den darin ergänzten schematischen Darstellungen zu den Verfahrensabläufen sind nach Meinung des Regierungsrates genügend Materialien für die weiteren Arbeiten vorhanden.

Von verschiedenen Vernehmlassungsteilnehmenden wurde ein regelmässiges Monitoring zur Überprüfung der Zielerreichung gefordert. Zudem wurde eine regelmässige Überarbeitung der Velowegnetzpläne gefordert; eine solche soll nicht – wie ursprünglich vorgesehen – nur bei Bedarf erfolgen. Das geforderte Monitoring ist vom Bundesgesetz zwar nicht vorgesehen, wäre aber zulässig. Der damit verbundene Aufwand würde allerdings die vorgesehenen personellen und finanziellen Ressourcen sprengen bzw. diese müssten bei Einführung eines regelmässigen Monitorings massiv erhöht werden. Der Regierungsrat erachtet dies nicht als erforderlich. Jedoch kann die periodische Überprüfung der Velowegnetzpläne als Monitoring im weiteren Sinne betrachtet werden. Diese periodische Überprüfung wird auf Anregung mehrerer Vernehmlassungsteilnehmenden neu in Artikel 8 KVVWG aufgenommen. Beantragt wurden unterschiedliche Zeiträume für die periodische Überprüfung (alle 5, 8 oder 10 Jahre). Bei den Wanderwegen ist eine Anpassung alle zehn Jahre festgelegt (vgl. Art. 2 Abs. 2 Verordnung über die Fuss- und Wanderwege). In diesem Sinne wird vorliegend ebenfalls ein Überprüfungsrhythmus von zehn Jahren aufgenommen.

Weiter ersuchten mehrere Vernehmlassungsteilnehmende um schematische Darstellung des Genehmigungsprozesses für ein besseres Verständnis des Verfahrens. Diese wurden wie oben erwähnt in den Erläuterungen ergänzt. Während gewisse Vernehmlassungsteilnehmende die Genehmigung der kommunalen Velowegnetzpläne durch eine kantonale Stelle komplett ablehnten, beantragten andere, dass der kantonale wie auch die kommunalen Velowegnetzpläne durch dieselbe kantonale Behörde zu prüfen und zu genehmigen seien. Weiter beantragten gewisse Vernehmlassungsteilnehmende, dass das Verfahren für Änderungen der kommunalen Velowegnetzpläne gleich auszugestalten sei wie jenes für den kantonalen Velowegnetzplan. Mit dem Instrument der Genehmigung nimmt der Kanton die bundesrechtlich auferlegte Aufsichtspflicht über die Erfüllung der Aufgaben im Bereich der Velowegnetzplanung wahr. Aufgrund dessen kann auf eine kantonale Genehmigung der kommunalen Velowegnetzpläne nicht verzichtet werden. Allerdings ist die von einigen Vernehmlassungsteilnehmenden geforderte einheitliche Genehmigungsinstanz sowohl für den kantonalen als auch für die kommunalen Velowegnetzpläne rechtlich zulässig. Daher wird Artikel 5 Absatz 3 KVVWG angepasst, sodass der Regierungsrat alle Velowegnetzpläne genehmigt. Dasselbe gilt auch für das Verfahren bei Änderungen des kantonalen und der kommunalen Velowegnetzpläne nach Artikel 8 Absatz 2 KVVWG.

Eine Mehrzahl der Vernehmlassungsteilnehmenden wünschte sich schliesslich ein früheres Inkrafttreten des KVVWG. Dieses ist jedoch nicht realistisch. Einerseits hat der Regierungsrat

im Anschluss an die Landsgemeinde noch die Ausführungsverordnung zu erlassen. Andererseits ist vorgesehen, nach dem Landsgemeindebeschluss die notwendigen personellen Ressourcen im Rahmen des Budgets 2025 aufzubauen.

Unter den Vernehmlassungsteilnehmenden war die Bestimmung, wonach das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos gestattet ist, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist, am umstrittensten. Während sich vier Vernehmlassungsteilnehmende für diese neue Bestimmung aussprachen, äusserten sich drei dagegen und fünf eher kritisch. Dass die Koexistenz von Biken und Wandern Konfliktpotenzial birgt, ist dem Regierungsrat bekannt. Gerade deshalb braucht es, um tragfähige Lösungen zu finden, eine sorgfältige Planung und den Einbezug aller Beteiligten (Biker, Wanderer, Grundeigentümer usw.). In der Folge sind auch planerische und bauliche Massnahmen notwendig. Ausserdem muss eine Kultur entstehen und Koexistenz gelebt werden. Dazu gehören auch kommunikative Massnahmen (z. B. ein Verhaltenskodex für Wanderer und Velofahrer). Der Regierungsrat hält nach wie vor an seiner Vorlage fest, wonach das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos gestattet wird, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist (Art. 13 KVVWG).

Auch die angekündigte personelle Aufstockung der kantonalen Fachstelle Velowege ist unter den Vernehmlassungsteilnehmenden umstritten, wobei sich etwa die Hälfte dafür und die andere Hälfte dagegen aussprach. Der Regierungsrat wird die Notwendigkeit und das Ausmass im Hinblick auf das Budget 2025 nochmals im Detail prüfen. Keine oder eine geringere Aufstockung ist nicht ausreichend. Damit wäre etwa eine Unterstützung der Gemeinden bei der Netzplanung nicht möglich und es müssten auch Abstriche bei der Umsetzung von Verbesserungsmassnahmen gemäss kantonalem Velowegnetzplan gemacht werden.

Aufgrund des rechtsetzungstechnischen Mitberichts der Staatskanzlei wurden insbesondere die Artikel 5, 7 und 8 KVVWG nach der Vernehmlassung neu gegliedert und umstrukturiert. In der Folge wurde auch die Nummerierung der darauffolgenden Artikel angepasst. Dies hatte keine materiellen Auswirkungen.

6. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Der Erlass des KVVWG stützt sich auf Artikel 24 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Glarus, wonach der Kanton und die Gemeinden Planung, Bau und Unterhalt der Strassen und Wege ordnen, sowie auf das Veloweggesetz des Bundes.

1. Zweck und Geltungsbereich

Artikel 1; Zweck

Das Velofahren erfreut sich im Alltag und auch in der Freizeit wachsender Beliebtheit. Um das Potenzial des Veloverkehrs verstärkt zu nutzen, ist ein zusammenhängendes und durchgehendes sowie sicheres und attraktives Velowegnetz mit direkten Verbindungen entscheidend. Zusammenhängende und durchgehende Velowege sind zentrale Eigenschaften von Velowegnetzen. Damit wird sichergestellt, dass die wichtigen Ziele und Quellen des Veloverkehrs erschlossen werden, die Wege durchgehend befahren werden können und die Netze für den Alltag und die Freizeit geeignet miteinander verbunden sind. Diese beiden Netze können auch Überlappungen aufweisen.

Im Vordergrund steht die Planung eines zusammenhängenden Netzes mit geeigneten Infrastrukturen. Darauf aufbauend kann das Netz erstellt, ergänzt und betrieben sowie für dessen Erhaltung gesorgt werden.

Artikel 2; Gegenstand

Als Anschlussgesetzgebung zum VWG regelt das KVVWG die Grundlagen für die Planung, Anlage und Erhaltung der Velowegnetze. Dabei werden insbesondere die Zuständigkeiten

von Kanton und Gemeinden definiert, die diesbezüglichen Aufgaben zugeteilt und das Verfahren sowie die Finanzierung festgelegt. Laut Bundesgesetz sollen die Kantone ihre Velowegnetzplanung in der Regel innert fünf Jahren erstellen. Zusätzlich bestimmt das Bundesgesetz eine Frist von 20 Jahren für die Umsetzung der Pläne.

Velowege müssen einerseits auf übergeordneter Ebene geplant, andererseits konkret projektiert, gebaut und unterhalten werden. Wichtiges Element insbesondere im Freizeitveloverkehr, zunehmend aber auch bei Alltagsverkehrsrouten, die nicht entlang der einschlägigen Hauptrouten des motorisierten Verkehrs verlaufen, stellt die Signalisation dar. Im vorliegenden Gesetz wird deshalb mit den Begriffen Planung (im Sinne der Velowegnetzplanung), Projektierung, Bau, Unterhalt sowie Signalisation operiert.

Hinsichtlich des Strassenverkehrsrechts sind auch bei Velowegen die Bestimmungen gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) anwendbar. Das KVVWG regelt keine diesbezüglichen Fragen – wie etwa der Zulässigkeit von Mischverkehr mit anderen Verkehrsträgern –, sondern überlässt diese Regelungen wie bis anhin dem Strassenverkehrsrecht (SVG und dazugehöriges Ausführungsrecht).

2. Velowegnetzplanung

Die Pflicht zur Planung der Velowegnetze basiert auf dem Bundesgesetz (Art. 5). Sie bindet den Kanton und die Gemeinden. Dabei sind sowohl die bestehenden als auch die geplanten Velowegnetze in Plänen festzuhalten.

Artikel 3; Kantonaler Velowegnetzplan

Als Velowegnetz von kantonaler Bedeutung, für welches der Kanton zuständig ist, gilt beispielsweise die bereits bestehende kantonale Radroute, wie sie heute im Radroutengesetz definiert ist. Sie verläuft von Linthal bis Bilten auf einer Strecke von 37,5 Kilometern. Mit der durch den Kanton verlaufenden SchweizMobil-Route 4 (Alpenpanorama-Route) wird die kantonale Radroute auf 28,5 Kilometern gemeinsam geführt. Weiter verläuft auch die SchweizMobil-Route 9 (Seen-Route) durch den Kanton. Auch ihr kommt eine kantonale Bedeutung zu. Insgesamt verlaufen die SchweizMobil-Routen auf 15,3 Kilometern unabhängig von der bestehenden kantonalen Radroute.

Entsprechend der Funktion des Velowegnetzes von kantonaler Bedeutung sind – analog zum Kantonsstrassennetz – kantonale oder regional wichtige Ziele und Quellen zu erschliessen. Dabei ist die Eigentümerschaft bzw. die Trägerschaft der Strassenbaulast nach StrG nicht relevant; entscheidend ist vielmehr, dass der Veloweg direkt, durchgängig und sicher ist. Entsprechend werden im Velowegnetzplan die Velowege unabhängig vom jeweiligen Eigentümer bzw. Träger aufgenommen, wobei deren berechnete Interessen selbstverständlich zu berücksichtigen sind (vgl. Art. 5 KVVWG).

Wichtige Ziele für den Alltagsverkehr können sein (nicht abschliessend):

- grössere Ortszentren;
- strategische Entwicklungsschwerpunkte;
- regional bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen;
- bedeutende Arbeitsgebiete;
- Einkaufszentren;
- wichtige Bahnhöfe;
- Spitäler; und
- kulturelle Einrichtungen.

Wichtige Ziele für den Freizeitverkehr können sein (nicht abschliessend):

- Etappenorte/Ortszentren mit Bahnhöfen;
- Talstationen von wichtigen Bergbahnen;
- Naherholungsgebiete;
- Sehenswürdigkeiten/Attraktionen; und
- besondere Landschaften, z. B. entlang eines Flusses.

In diesem Sinne beabsichtigt der Kanton, die bereits bestehende Radroute von Linthal bis Bilten im Sinne einer wichtigen Velowegverbindung für den Alltags- sowie den Freizeitveloverkehr in den kantonalen Velowegnetzplan aufzunehmen. Weitere Freizeitveloverkehrsverbindungen von kantonomer Bedeutung könnten z. B. die ebenfalls bereits bestehenden Routen vom Pragelpass via Glarus nach Elm (Teil der sogenannten Suworow-Route von SchweizMobil, Nr. 83) oder von Bilten nach Mühlehorn (Teil der sogenannten Rhein-Hirzel-Linth-Route von SchweizMobil, Nr. 32, sowie Teil der sogenannten Seen-Route von SchweizMobil, Nr. 9) darstellen. Diese und unter Umständen auch noch weitere Velowegverbindungen sind in den kantonalen Velowegnetzplan aufzunehmen, sofern sie die Kriterien von Artikel 3 Absatz 2 erfüllen.

Artikel 4; Kommunale Velowegnetzpläne

Den Gemeinden kommt bei der Velowegnetzplanung eine grosse Bedeutung zu. Sie kennen ihre Bevölkerung und deren Bedürfnisse und Wünsche am besten. Sie haben zudem unter Umständen bereits eigene Strategien, Konzepte oder Leitbilder erstellt, welche auf eine Förderung des örtlichen Veloverkehrs abzielen. Das bisher geltende Radroutengesetz legt keine Planungspflicht betreffend Velowegnetze für die Freizeit fest. Faktisch besteht gestützt auf das Radroutengesetz jedoch bereits heute eine Planungspflicht der Gemeinden für den Alltagsveloverkehr (Verbindungen innerhalb der Gemeinden gemäss Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 Abs. 2). Mit der vorliegenden Festlegung der Planungspflicht für die kommunalen Velowegnetzpläne sowie der Regelung der sonstigen Zuständigkeiten wird – auch hinsichtlich des Veloverkehrs für die Freizeit – Klarheit geschaffen.

Wichtige kommunale Ziel- und Quellpunkte können zum Beispiel sein:

- Wohngebiete oder -quartiere;
- Schulen;
- Sport- und Freizeitanlagen;
- Naherholungsgebiete;
- öffentliche Gebäude (Gemeindeverwaltung, Spital);
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof, Bushaltestelle); und
- öffentliche Veloparkierungsanlagen sein.

Artikel 5; Verfahren

Es bedarf einer Abstimmung der Velowegnetze durch die für die Velowege zuständigen Behörden (Kanton und Gemeinden; vgl. auch Art. 7 VWG) sowie mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Zudem ist die Koordination mit dem Bund sicherzustellen. Die Abstimmung hat insbesondere auch mit den raumwirksamen Aufgaben gemäss Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) zu erfolgen. Ferner sind an der Kantonsgrenze auch die Netze der Nachbarkantone weiterzuführen, sofern dies sinnvoll und zweckmässig ist. Allfällige Anpassungen, welche Auswirkungen auf die Netze anderer Kantone haben, sind entsprechend zu identifizieren und frühzeitig mit den zuständigen Stellen dieser Kantone abzugleichen.

Im Rahmen der Planfestlegungen hat ein Mitwirkungsverfahren stattzufinden, in welchem die kantonalen Stellen, die betroffenen Gemeinden sowie die Fachorganisationen (vgl. 15 Abs. 2 KWWG) angehört werden. Die Einladung zur Mitwirkung unterliegt keiner bestimmten Form und kann im Rahmen einer allgemeinen öffentlichen Anzeige erfolgen. Die im Mitwirkungsverfahren eingereichten Stellungnahmen sind – wo sinnvoll, zweck- und verhältnismässig – von den Planungsbehörden zu berücksichtigen. Es besteht aber kein Berücksichtigungsanspruch.

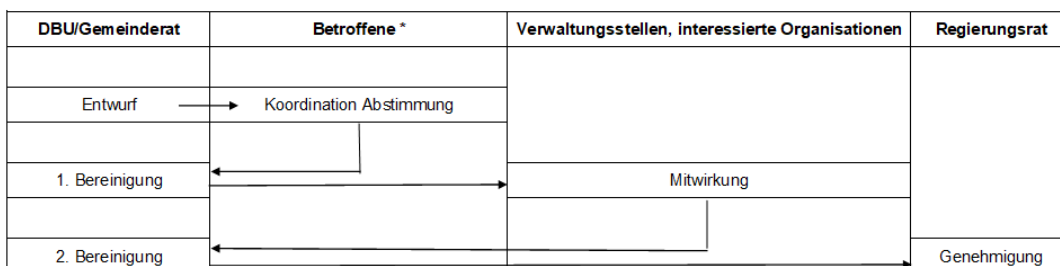
Das zuständige kantonale Departement arbeitet den kantonalen Velowegnetzplan aus, überprüft ihn und passt ihn bei Bedarf an. Genehmigt wird er durch den Regierungsrat. Der Gemeinderat ist analog für den kommunalen Velowegnetzplan zuständig. Auf Anregung aus der Vernehmlassung werden auch die kommunalen Velowegnetzpläne durch den Regierungsrat genehmigt, da dem Kanton die Aufsichtspflicht über die Erfüllung dieser Aufgaben obliegt (Art. 5 Abs. 2 VWG). Im Rahmen der Vernehmlassung wurde die Frage aufgeworfen, unter welchen Bedingungen der Regierungsrat die Velowegnetzpläne genehmige oder eben nicht.

Mit der Genehmigung werden Recht- und Zweckmässigkeit der Velowegnetzpläne geprüft. Die Genehmigung wird erteilt, wenn der Plan den gesetzlichen Vorschriften und der übergeordneten Planung entspricht und nicht als unzweckmässig erscheint.

Abbildung 1. Verfahren bei Erlass und wesentlichen Änderungen der Velowegnetzplanung

Verfahren Velowegnetzplanung

Erlass nach Art. 5 kVWG + wesentliche Änderungen nach Art. 8 kVWG



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

Artikel 6; Wirkung

Die sinnvolle Koordination aller Velowegnetze ist nur möglich, wenn die Netzpläne des Kantons sowie der Gemeinden als behördenverbindlich gelten. In diesem Sinne sind die überwie auch die nachgeordneten Behörden an die genehmigten Velowegnetzpläne gebunden. Da die Pläne über die Velowegnetze nach Artikel 13 VWG auch für die Bundesstellen verbindlich sind, der Bund selber aber die Pläne nicht zu genehmigen hat, ist es wichtig, dass die betroffenen Bundesfachstellen ebenfalls frühzeitig ins Verfahren einbezogen werden.

Artikel 7; Einsicht

Die Pläne sollen in elektronischer Form in geeigneter Weise (Geodaten) zugänglich sein.

Artikel 8; Überprüfung und Änderung

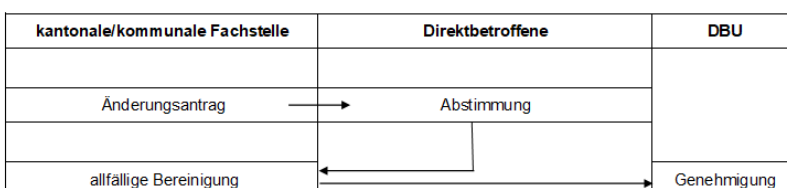
Planungsinstrumente legen keinen Endzustand fest. Sie müssen an veränderte Verhältnisse und Bedürfnisse angepasst werden können, im Sinne der Rechtssicherheit jedoch eine gewisse Beständigkeit aufweisen. Eine Änderung darf daher nicht leichthin erfolgen. Je neuer ein Planungsinstrument, desto gewichtiger müssen die Gründe für die Überprüfung oder Änderung sein. Eine Überarbeitung der Velowegnetzpläne erfolgt nach Bedarf bzw. wenn sich die Verhältnisse geändert haben, auf Anregung aus der Vernehmlassung aber mindestens alle zehn Jahre.

Während wesentliche Änderungen wie die Aufnahme neuer oder die Aufhebung bestehender Velowegverbindungen wie der Erlass der Planung einer Genehmigung durch den Regierungsrat bedürfen, sind untergeordnete Änderungen wie etwa die Verlegung einer kantonalen Velowegverbindung durch das zuständige Departement genehmigen zu lassen.

Abbildung 2. Verfahren bei untergeordneten Änderungen der Velowegnetzplanung

Verfahren Velowegnetzplanung

untergeordnete Änderungen nach Art. 8 Abs. 3 kVWG



Bestehende Velowege dürfen nur aufgehoben werden, wenn höher zu gewichtende öffentliche Interessen vorliegen. Wenn bestehende Velowege aufgehoben werden, hat die zuständige Behörde gemäss Artikel 3 oder 4 dieses Gesetzes einen angemessenen Ersatz gemäss Artikel 9 VWG zu schaffen. Die Gründe für einen erforderlichen Ersatz können vielfältig sein (keine abschliessende Aufzählung):

- Die Velowege sind nicht mehr frei und durchgehend befahrbar.
- Sicheres Befahren auf einer längeren Wegstrecke ist nicht mehr gegeben aufgrund hoher Frequenzen und Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.
- Es besteht ein hohes Konfliktpotenzial auf stark frequentierten Wanderwegen (wie in der Vernehmlassung angeregt).
- Es liegt ein bewilligtes Hochwasserschutz- oder Revitalisierungsprojekt vor (wie in der Vernehmlassung angeregt).
- Es bestehen hohe Risiken im Hinblick auf Naturgefahren wie Steinschlag oder Hochwasser.

Freizeitrouten können ihre Funktion verlieren, wenn die Erholungsqualität wie geeignete Wegoberflächen, schöne Landschaften sowie ein angenehmes Umfeld erheblich gestört sind. Für die Aufhebung von Velowegen hat die zuständige Behörde dasselbe Verfahren anzuwenden wie für den Erlass der Velowegnetze. Lediglich in Härtefällen kann basierend auf einer Verhältnismässigkeitsprüfung auf einen solchen Ersatz verzichtet werden.

3. Zuständigkeiten

Die vorliegende Gesetzesvorlage lehnt sich grundsätzlich stark an jener des Kantons Schwyz an. Hinsichtlich der nachfolgend aufgeführten Zuständigkeitszuordnung weicht sie jedoch davon ab und richtet sich vielmehr hauptsächlich nach der heute bereits geltenden Zuständigkeitsordnung des Radroutengesetzes und des StrG. Velorouten stellen lediglich Signalisationen auf öffentlichen bzw. rechtlich gesicherten Strassen und nicht etwa eine eigene Strassenkategorie gemäss Artikel 2 StrG dar. Mit der nachfolgenden Zuständigkeitsordnung soll diejenige des StrG nicht ausgehebelt werden.

Artikel 9; Projektierung, Bau und Signalisation

Der Kanton und die Gemeinden sind gemäss ihren Netzplänen (und unabhängig von der Strassenbaulast) für die Projektierung, den Bau (inkl. Anpassungen und Verbesserungen) und die Signalisation der Veloweginfrastrukturen bzw. Velorouten zuständig. Demnach ist der Kanton für die Veloweginfrastrukturen bzw. Velorouten, welche aus dem kantonalen Velowegnetzplan hervorgehen, zuständig; die Gemeinden für diejenigen in den kommunalen Velowegnetzplänen. Bei Überlappungen zwischen dem kantonalen und den kommunalen Velowegnetzplänen bleibt der Kanton zuständig. Diese Zuständigkeitsordnung gilt grundsätzlich bereits heute gemäss Artikel 2 Absätze 1 und 2 Radroutengesetz. Wo die Zuständigkeit der Velowegnetzplanung und die Strassenbaulast (d. h. Strasseneigentümerschaft) auseinanderfallen, sind angemessene Lösungen für die Zusammenarbeit zu finden.

Eine einheitliche, verständliche und aussagekräftige Signalisation ist ein wesentlicher Qualitätsfaktor für ein attraktives und sicheres Velowegnetz. Sie soll das einfache Auffinden und Befahren von Velowegen sicherstellen. Routen für den Freizeitverkehr im Netz von Schweiz-Mobil sind grundsätzlich immer zu signalisieren. Routen für den Alltagsverkehr sind zu signalisieren, wenn sie besonders sicher, attraktiv oder schnell sind, ohne Signalisation nicht einfach auffindbar sind oder auch durch Ortsunkundige benutzt werden sollen. Die Signalisation von Velorouten ist in der Schweizer Norm 640 829a geregelt. Diese wird vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) herausgegeben.

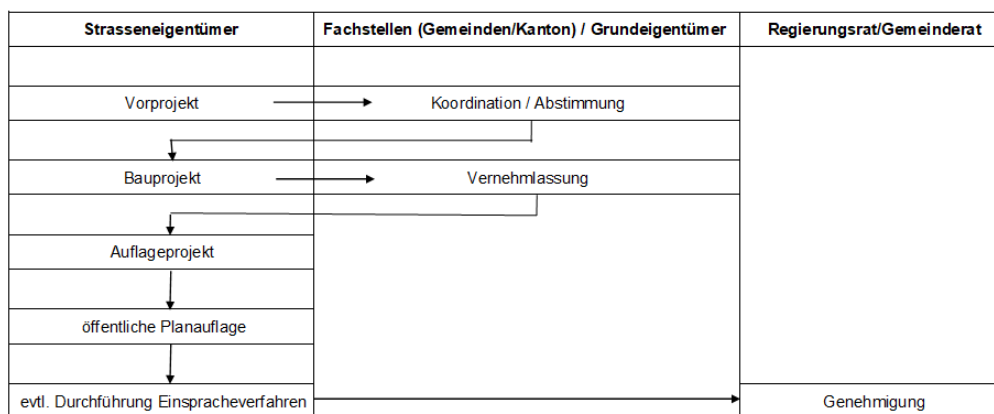
Zuständigkeit und Verfahren für die Projektgenehmigung richten sich nach Artikel 58 ff. StrG. Dies gilt insbesondere in denjenigen Fällen, in welchen die neue Veloweginfrastruktur als Teil von Strassen (z. B. bei Radstreifen) gelten. Wird beispielsweise ein neuer Radweg als Teil des kantonalen Velowegnetzplans unabhängig von einer Strasse gebaut, so stellt er grundsätzlich keine Kantonsstrasse gemäss StrG dar. Das Projekt wird von der für die Netzplanung zuständigen Behörde geplant und baulich umgesetzt. Die (Bau-)Projektgenehmigung dagegen richtet sich nach dem Strassengesetz. Dasselbe gilt für neue Radwege als

Teil des kommunalen Velowegnetzplans, welche unabhängig von einer Strasse gebaut werden und damit nicht als Gemeindestrassen gelten. In beiden Fällen gilt es, auch die für Strassen geltenden Finanzkompetenzen analog anzuwenden.

Abbildung 3. Verfahren bei Projektgenehmigung

Verfahren Projektgenehmigung

Art. 9 Abs. 2 kVWG + Art. 58 ff. StrG



Artikel 10; Unterhalt

Beim Unterhalt wird zwischen dem baulichen Unterhalt und dem betrieblichen Unterhalt unterschieden. Der bauliche Unterhalt (z. B. Reparieren von Schlaglöchern oder angrenzenden Zäunen) hat bei Veloweginfrastrukturen, die einen Bestandteil einer öffentlichen Strasse bilden (wie z. B. Radstreifen oder eine signalisierte Radroute), der Träger der Strassenbaulast gemäss Strassengesetz zu besorgen. Bei allen übrigen Veloweginfrastrukturen erfolgt der bauliche Unterhalt durch jene Behörde, in deren Zuständigkeit die Planungspflicht liegt.

Demgegenüber sind für den betrieblichen Unterhalt (z. B. Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung usw.) die Bestimmungen gemäss Artikel 54–57 StrG analog anwendbar.

Wie schon im Radroutengesetz (Art. 1) festgehalten, werden die Velowege grundsätzlich während der schneefreien Zeit offengehalten. Auf Velowegen für den Alltagsverkehr wird zudem im Winter Schnee geräumt. Auf Velowegen für den Freizeitverkehr findet demgegenüber keine Schneeräumung statt.

4. Finanzierung

Artikel 11; Finanzierung

Der Kanton und die Gemeinden tragen jeweils die Kosten, welche durch die Planung, die Projektierung, den Bau sowie die Signalisation ihrer Velowegrouten gemäss ihren Velowegnetzplänen entstehen. Zu den Baukosten zählen im Übrigen neben den eigentlichen Bauwerkskosten auch die Kosten für den Landerwerb.

5. Weitere Bestimmungen

Artikel 12; Rechtliche Sicherung

Laut Artikel 8 Buchstabe c VWG haben die für die Velowege zuständigen Behörden dafür zu sorgen, dass die öffentliche Benutzung rechtlich gesichert ist. Wenn immer möglich haben der Kanton sowie die Gemeinden das Grundeigentum an den Strassen und Wegen bzw. betroffenen Abschnitten entlang von Velorouten zu erwerben. Subsidiär ist die rechtliche Sicherung mittels Dienstbarkeitsverträgen (inkl. entsprechenden Grundbucheinträgen) zu gewährleisten.

Bereits gemäss Artikel 3 Radroutengesetz kann der Regierungsrat für die kantonale Radroute vom Enteignungsrecht Gebrauch machen. Mit dem KVVWG wird diese Kompetenz allgemein auf die zuständigen Behörden (Kanton oder Gemeinden) erweitert.

Für das Enteignungsverfahren kommen die bestehenden Vorschriften gemäss Artikel 68 f. StrG und Artikel 148–158 des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches im Kanton Glarus (Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch, EG ZGB) zur Anwendung.

Artikel 13; Befahren von Fuss- und Wanderwegen

Allgemein zugängliche Wege, so auch Fuss-, Wander- und Velowege, unterstehen dem Strassenverkehrsrecht. Artikel 43 Absatz 1 SVG hält fest, dass Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen. Als diese Gesetzgebung im Jahr 1958 in Kraft trat, waren Velos für Wanderwege grossmehrheitlich ungeeignet. Die technische Entwicklung der Fahrräder schaffte seither die Voraussetzung, dass Mountainbikes bestimmungsgemäss auch in schwierigem Terrain zum Velofahren geeignet sind. Aus diesem Grund werden Wanderwege bereits seit längerer Zeit mit Mountainbikes (auch mit solchen mit Tretunterstützung, sog. E-Mountainbikes) befahren. Heute ist praxismässig nicht mehr davon auszugehen, dass Wanderwege grundsätzlich für Mountainbikes gesperrt sind. Ausnahmen ergeben sich dann, wenn sich Wege absolut nicht für das Befahren eignen (schmäler und steiler Bergpfad; Weg, der durch absturzgefährliches Gelände führt) oder sie klarerweise nicht dafür bestimmt sind (z. B. weil nebenan ein ausdrücklich signalisierter Mountainbikeweg geführt wird). Daraus folgt, dass Velos (also Fahrräder und alle Motorfahrräder mit elektrischer Tretunterstützung) auf den für sie geeigneten Strassen und Wegen – auch auf Fuss- und Wanderwegen – grundsätzlich verkehren dürfen, soweit diese nicht mit einem entsprechenden rechtsgültigen (Teil-)Fahrverbot belegt sind. Verbote wie das Verlassen von Wegen und Routen in den Wildruhezonen während der Ruhezeiten (zonenabhängig) nach Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 4 der Verordnung über die Wildruhezonen (Wildruhezonenverordnung, WrZV) sowie die Benützung von Fahrzeugen jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen in den eidgenössischen Jagdbanngebieten nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (VEJ) bleiben bestehen. Zusammenfassend wird somit – wie in der Vernehmlassung angeregt – festgehalten, dass mit dem Begriff «Rechtsordnung» beispielsweise (Teil-)Fahrverbote mittels kantonaler oder kommunaler Schutzverordnungen sowie gegebenenfalls aus Nutzungsplänen (insb. aufgrund Umwelt-, Gewässer-, Natur- und Heimatschutz) abgedeckt werden. Die Rechtsordnung umfasst demnach Gesetze, Verordnungen, Planungsbeschlüsse, Allgemeinverfügungen oder auch die formlose Umwidmung.

Artikel 14; Kantonale Aufsicht

Gemäss Artikel 5 Absatz 2 VWG obliegt den Kantonen zumindest die Aufsicht über die Erfüllung der Aufgaben nach diesem Gesetz, ob diese nun von ihren Organen, von den Gemeinden oder allenfalls von privaten Organisationen erfüllt werden. Die Überwachung des Vollzugs bleibt demnach Sache des Kantons bzw. des zuständigen Departements.

So kann der Kanton bzw. der Regierungsrat beispielsweise bei der Ausübung seiner Aufsichtsfunktion in die Gemeindeautonomie eingreifen, indem er die Genehmigung der kommunalen Velowegnetzpläne nach Artikel 5 Absatz 3 KVVWG verweigert. Als weitere mögliche Aufsichtsmittel kann das zuständige Departement folgendermassen handeln: informatorische Aufsichtsmittel (Inspektion der Gemeindeverwaltung, Berichterstattungspflicht, Vorlegepflicht, Sitzungsteilnahmen), Weisungen, Aufhebung von Gemeindeakten, Ersatzvornahme und Gemeindebevormundung. Die kantonalen Weisungen können genereller Natur sein, indem das zuständige Departement zuhanden der Gemeindebehörden Richtlinien erlässt, wie eine bestimmte kantonale Regelung des KVVWG anzuwenden ist. Daneben kann das Departement den Gemeindebehörden aber auch für konkrete Einzelfälle Weisungen erteilen. Die Aufhebung oder Abänderung von rechtswidrigen Gemeindeakten kann aufsichtsrechtlich erfolgen.

Gemäss Artikel 19 Absatz 1 VWG haben die Kantone dafür zu sorgen, dass die Velowegnetzpläne innert fünf Jahren, also bis Ende 2027, erstellt werden (Bst. a) und diese Velowegnetzpläne innert zwanzig Jahren (bis 2042) umgesetzt werden (Bst. b). Ausnahmsweise können diese Fristen für einzelne Gebiete verlängert werden (Art. 19 Abs. 2 VWG).

Artikel 15; Kantonale Fachstelle, Fachorganisationen

Analog zu den Fuss- und Wanderwegen ist auch für die Velowege eine kantonale Fachstelle zu bezeichnen. Bei der Abteilung Mobilität des Departements Bau und Umwelt werden zurzeit mit 60 Stellenprozent Massnahmen zur Verbesserung der kantonalen Radrouten umgesetzt. Für den Aufbau einer kantonalen Fachstelle, wie dies die Bundesgesetzgebung verlangt, dürfte zumindest vorübergehend eine Aufstockung auf eine Vollzeitstelle zu prüfen sein. Die kantonale Fachstelle ist für planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen betreffend den Veloverkehr im kantonalen Zuständigkeitsbereich zuständig. Ferner nimmt sie Aufgaben in den Bereichen Beratung, Ausbildung und Information sowie Öffentlichkeitsarbeit wahr.

Der Kanton und die Gemeinden können zur eigenen Aufgabenerfüllung nicht nur Fachorganisationen und Dritte beiziehen, sondern, wo es sinnvoll und effizient ist, den Fachorganisationen und Dritten die Ausführung konkreter Aufgaben (z. B. Signalisation) ganz oder teilweise übertragen und sie dafür entsprechend entschädigen (vgl. auch Art. 10 VWG).

6. Verfügungen und Rechtsschutz

Artikel 16; Verfügungen

Insbesondere betreffend den Erlass von Verfügungen gestützt auf dieses Gesetz gelangen die Bestimmungen nach Artikel 102 ff. des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG) zur Anwendung. Der Kanton hat Verfügungen, soweit sie Velowege betreffen, auch den betroffenen Gemeinden zu eröffnen.

Artikel 17; Rechtsschutz

Auch betreffend den Rechtsschutz in Zusammenhang mit diesem Gesetz sind die Bestimmungen nach Artikel 102 ff. VRG anwendbar. Hinsichtlich des Verbandsbeschwerderechts wird das nach Bundesrecht geltende Verbandsbeschwerderecht für gesamtschweizerische Fachorganisationen, die nach ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs verfolgen, auf ebensolche kantonalen Fachorganisationen ausgeweitet.

6.1. Verordnung über den Vollzug des Kantonalen Veloweggesetzes

Mit der Verordnung über den Vollzug des Kantonalen Veloweggesetzes (VV KWWG) setzt der Regierungsrat die kantonalen Zuständigkeiten betreffend den Vollzug des KWWG fest. Als zuständiges Departement wird das Departement Bau und Umwelt festgelegt. Demnach genehmigt das Departement Bau und Umwelt untergeordnete Änderungen des kantonalen sowie der kommunalen Velowegnetzpläne gemäss Artikel 8 Absatz 3 KWWG. Ferner nimmt das Departement Bau und Umwelt die Funktion der kantonalen Aufsicht über die in den Velowegnetzplänen enthaltenen Velowege für den Alltags- und den Freizeitverkehr wahr (Art. 14 KWWG).

Der Regierungsrat bestimmt ferner, dass die Aufgabe der kantonalen Fachstelle (Art. 15 KWWG) von der Abteilung Mobilität des Departements Bau und Umwelt wahrgenommen wird.

6.2. Aufhebung weiterer Erlasse

Als Folge des Erlasses des neuen Kantonalen Veloweggesetzes ist das bisherige Radroutengesetz aus dem Jahr 1983 aufzuheben.

6.3. Inkraftsetzung

Vorgesehen ist ein Inkrafttreten am 1. Januar 2025.

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

Mit Beschluss des Landrates vom 25. August 2021 wurde der Regierungsrat beauftragt, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit welchem eine Strategie für das Velo-/Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus nachhaltig weiterentwickelt werden kann. Die Motionäre fordern grundsätzlich, dass im Kanton Glarus, ähnlich wie in anderen Kantonen, die Sachplanung bezüglich Velowegnetze im Allgemeinen sowie Velowegnetze für den Freizeitverkehr (insb. den Mountainbike-Verkehr) überarbeitet und vorangetrieben wird. Im Gegensatz zu anderen Kantonen verfügt der Kanton Glarus derzeit – mit dem aktuell geltenden Radroutengesetz – hierfür jedoch noch nicht über hinreichende gesetzliche Grundlagen. So sind momentan insbesondere auch die Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinden unzureichend geregelt. Bevor mit der Sachplanung (kantonale und kommunale Velowegnetzplanung) begonnen werden kann, müssen dazu hinreichende gesetzliche Grundlagen geschaffen werden. Nach Vorliegen der Velowegnetzplanung kann mit deren Umsetzung begonnen werden. Das neue Kantonale Veloweggesetz schafft Klarheit betreffend Zuständigkeiten und Finanzierung für die Velowegnetzplanung und deren Umsetzung.

Die geforderte Mountainbike-Strategie wird wohl überwiegend das kommunale Velowegnetz betreffen, da Mountainbike-Routen als Teil des Freizeitverkehrs grossmehrheitlich in die kommunalen Kompetenzen fallen werden. Ob die Gemeinden zusätzlich zu den Velowegnetzplanungen spezifische Mountainbike-Strategien für notwendig erachten, ist ihnen überlassen. Mit einer guten und intelligenten Netzplanung lassen sich viele Aspekte wie etwa gewünschte Verlagerungen durch Beschilderungen oder Verbote steuern. Als Teil einer Mountainbike-Strategie für den Kanton Glarus kann der neu in Artikel 13 KVVWG festgehaltene Grundsatz betrachtet werden, wonach das Befahren von Fuss- und Wanderwegen im Kanton Glarus mit Velos und Mountainbikes grundsätzlich gestattet ist, sofern dieses nicht mit einem entsprechenden rechtsgültigen Fahrverbot oder durch übergeordnetes Recht untersagt ist.

Mit der vorliegenden Vorlage werden den Anliegen der Motionäre Rechnung getragen. Die Motion kann damit als erfüllt abgeschrieben werden.

8. Personelle und finanzielle Auswirkungen

In der Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau sind zurzeit 60 Stellenprozent, unbefristet, bewilligt. Mit diesen personellen Ressourcen können kleine lokale Verbesserungsmaßnahmen vorangetrieben, jährlich ein grösseres Bauprojekt betreut und durchschnittlich 200'000 Franken pro Jahr umgesetzt werden. Kleinere lokale Verbesserungen beinhalten Anpassungen bei der Signalisation (inkl. Markierungen). Es sind Varianten auszuarbeiten und mit Betroffenen und der Kantonspolizei zu besprechen bzw. von der Kantonspolizei zu verfügen. Auch Unterhaltsarbeiten sind zu planen und die Umsetzung der Bauarbeiten zu organisieren (Projektplanung, Aufträge erteilen, Ausführungskontrollen, Abrechnungen usw.). Um ein grösseres Bauprojekt handelt es sich bei der Querung Sernftalstrasse und dem Steinschlagschutz Gäsli. Solchen Projekten geht eine umfangreiche Planung voraus. Die Herausforderung liegt im Spannungsfeld der Interessen und einem aufwendigen Variantenstudium. Zusätzlich gehört die Baugesuchsbearbeitung sowie der fachliche Austausch mit Gemeinden in Bezug auf ihre Verkehrsplanungen zum Aufgabenfeld der bisherigen Stelle.

Für den Aufbau einer kantonalen Fachstelle, wie dies die Bundesgesetzgebung verlangt, sind zusätzliche personelle Ressourcen notwendig, um die Projektleitung für die Erstellung

der kantonalen Velowegnetzpläne – je einer für den Alltags- bzw. Freizeitverkehr – zu übernehmen. Für die Fachplanung und das Bereitstellen der digitalen Pläne (Stichwort Geoinformation) wird ein externes Fachbüro benötigt. Es ist mit Kosten von einmalig 200'000 Franken zu rechnen. Zusätzlich kann die Fachstelle des Kantons auch die Gemeinden in ihren Planungen begleiten. Gemäss Bundesgesetz (Art. 19) müssen die Pläne innert fünf Jahren (d. h. bis Anfang 2028) vorliegen.

Ab 2028 wird der finanzielle Aufwand für die Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen masslich ansteigen, weil davon auszugehen ist, dass bei der Netzplanung zusätzliche Verbindungen gefordert werden.

Auch die Gemeinden werden in die Förderung des kommunalen Veloverkehrs investieren müssen. Es sind fachliche sowie finanzielle Ressourcen zur Verbesserung der organisatorischen, planerischen, baulichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Veloverkehr bereitzustellen. Für die Erstellung der Velowegnetzpläne, wie es das Gesetz verlangt, ist bei jeder Gemeinde mit einem ähnlichen Aufwand wie beim Kanton zu rechnen. Für die termingerechte Erstellung der Velowegnetzpläne sowie die Umsetzung der daraus abgeleiteten Massnahmen sollten entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden.

9. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,

- 1. den beiliegenden Gesetzentwurf 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.

Im Namen des Regierungsrates

*Benjamin Mühlemann, Landammann
Arpad Baranyi, Ratsschreiber*

Beilagen:

- SBE KWWG
- Entwurf SBE VV KWWG
- Motion