

An den Landrat

Glarus, 20. April 2021

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

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 21. Oktober 2020 reichten Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende die Motion «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie» ein (s. Beilage). Darin fordern sie einen Gesetzesentwurf, mit dem eine Strategie für das Velo- und Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus nachhaltig weiterentwickelt werden kann.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

Das Thema Mountainbikes auf Fuss- und Wanderwegen ist auch in anderen Kantonen aktuell und Gegenstand politischer Vorstösse. Im Kanton St. Gallen wurde am 15. September 2020 die fast gleichlautende Motion «St. Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» eingereicht. Die Motion wurde im Kantonsrat am 15. Februar 2021 mit 100 Ja- zu 3 Neinstimmen gutgeheissen. Im Kanton Bern wurde die Motion «Attraktive Mountainbike-Routen auch im Kanton Bern» am 5. März 2020 vom Grossen Rat ebenfalls deutlich angenommen.

2.1. Rechtliche Grundlagen

2.1.1. Bundesvorgaben

In der eidgenössischen Volksabstimmung vom 23. September 2018 haben die Stimmberechtigten mit 73,6 Prozent Jastimmen dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege und damit dem neuen Artikel 88 der Bundesverfassung (BV) zugestimmt. Von Mai bis September 2020 führte der Bund eine breite Vernehmlassung zu einem neuen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) durch. Die Auswertung der Resultate dieser Vernehmlassung sowie die Bereinigung der Differenzen sind aktuell auf Bundesebene ausstehend. Die Verabschiedung der Botschaft zuhanden des Parlaments erfolgt voraussichtlich im zweiten Quartal 2021.

Mit dem Veloweggesetz werden Grundsätze im Bereich der Veloinfrastruktur für die konkrete Umsetzung in den Kantonen geschaffen. Im erläuternden Bericht zum Veloweggesetz wird festgehalten, dass mit dem neuen Gesetz der Grundsatz der Subsidiarität in der Rechtsetzung gewahrt und den Kantonen im Rahmen der Bundesgesetzgebung eine Rechtsetzungs-

kompetenz von substanziellem Gewicht verbleiben soll. Den Kantonen soll die Pflicht übertragen werden, im Rahmen der Vorgaben des Bundes Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz im Kanton zu sorgen.

2.1.2. Kantonale Vorgaben

Mit dem Radroutengesetz von 1983 wurde die kantonale Radroute Linthal–Bilten beschlossen. Sie verläuft auf einer Strecke von 43 Kilometern vorwiegend auf dem Netz der bestehenden Strassen und Wege. Die Linienführung basiert auf einem Radroutenkonzept im Anhang zum Radroutengesetz. Im Radroutengesetz sind neben der Linienführung die Zuständigkeiten für Ausbau und Signalisation, den Unterhalt, das Eigentum und die Finanzierung festgelegt. Die generelle Linienführung ist im kantonalen Geoportal abrufbar.

Im (vom Bundesrat noch nicht genehmigten) Richtplan 2018 sind die richtungsweisenden Festlegungen und Handlungsanweisungen im Kapitel V4, Fuss- und Veloverkehr, festgehalten. Sie stehen im Einklang mit dem Entwurf des Veloweggesetzes. Bei der richtungsweisenden Festlegung V4-B/1 wird ebenfalls zwischen Alltagsverkehr und Freizeitnutzung unterschieden: «Das Veloroutennetz ist periodisch den neuen Anforderungen von Pendlerverkehr sowie Freizeit- und Tourismusnutzungen anzupassen. Das Velowegnetz ist zusammenhängend, direkt, schnell und sicher zu gestalten. Schwachstellen sind zu beheben».

2.2. Bestehendes Angebot im Kanton Glarus

2.2.1. Schweizmobil

Im Kanton Glarus gibt es verschiedene Angebote von Schweizmobil. Schweizmobil ist ein nationales Netzwerk für den Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus, das in Zusammenarbeit mit Bund, Kantonen und Tourismusorganisationen im Rahmen von «Veloland Schweiz» und «Mountainbikeland Schweiz» Routenangebote konzipiert, die unter www.schweizmobil.ch zugänglich sind. Das Angebot im Kanton Glarus umfasst folgende Routen:

Velolandrouten

4	Alpenpanorama-Route	40 km
9	Seen-Route	8 km
32	Rhein–Hirzel–Linth	8 km
83	Suworow-Route	36 km
<i>Total Strecken Kanton Glarus</i>		<i>92 km</i>

Mountainbike-Routen

2	Panorama Bike	12 km
25	Heidiland Bike	24 km
301	Kerenzerberg Bike	23 km
302	Fronalp Bike	28 km
304	Längenegg Bike	41 km
306	Fryberg Bike	20 km
307	Bächi Bike	34 km
<i>Total Strecken Kanton Glarus</i>		<i>182 km</i>

Die einstelligen Nummern bezeichnen nationale Routen, zweistellige Nummern regionale Routen und dreistellige Nummern lokale Routen. Die Velolandrouten verlaufen auf einer Strecke von rund 40 Kilometern (44 %) zusammen mit Wanderwegen. Sie befinden sich mehrheitlich auf Strassen mit einer Breite von mehr als zwei Metern. Eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen durch Wandernde und Velo-/Mountainbikefahrende wird bei Wegen mit einer Breite von weniger als zwei Metern als kritisch beurteilt. Bei der Suworow-Route gibt es einzelne solcher Stellen, welche jedoch bisher kaum zu Konflikten führten.

Die Mountainbike-Routen verlaufen ebenfalls vorwiegend auf Strassen- und Weginfrastrukturen mit einer Breite grösser als zwei Meter, zum Beispiel auf Alp- und Forststrassen. Auf rund 88 Kilometern (48 %) dieser Routen sind gleichzeitig Wanderwege signalisiert. Auf einer Strecke von rund 5 Kilometern (3 %) teilen sich Wandernde und Mountainbiker den Weg mit einer Breite von weniger als zwei Metern.

2.2.2. Mountainbike-Routen

Im Internet wird auf den einschlägigen Websites eine Vielzahl von Mountainbike-Routen fernab von den offiziellen Schweizmobil-Routen publiziert. Diese Routen führen häufig über Wanderwege oder schmale Pfade, die anspruchsvoll zu befahren sind (sog. Singletrail-Routen). Diese Routen sind im Gelände nicht signalisiert. Sie werden auf Webkarten publiziert und können zum Teil über Apps heruntergeladen werden. Über vergleichbare Kanäle werden auch Routen-Vorschläge speziell für E-Mountainbikes publiziert. Die Angebote im Internet zeigen, dass ein grosses Bedürfnis nach alternativen Mountainbike-Routen besteht, welche bis jetzt nicht offiziell signalisiert sind.

Im Herbst 2020 konnte mit dem Flowtrail in Glarus eine weitere Attraktion für Mountainbiker eröffnet werden. Die rund 7 Kilometer lange Abfahrt erstreckt sich von der Schwammhöhe bis zum Kalkbühl. Bei dieser speziell gebauten Mountainbike-Anlage sind die Radfahrer und Wanderer räumlich getrennt.

Der Pumptrack beim Spielplatz Wydeli in Mollis ist eine spezielle Strecke bestehend aus Wellen und Steilwandkurven. Er kann mit Bikes, Inline Skates, Skateboards und Scootern benutzt werden. Im Sommer 2021 soll in Engi ein weiterer Pumptrack erstellt werden.

Anlagen wie Flowtrails und Pumptracks unterscheiden sich von den gewöhnlichen Mountainbike-Routen, indem sie für bestimmte Nutzergruppen gebaut sind. Sie werden nicht gemäss der VSS-Norm 40 829a «Strassensignale. Signalisation Langsamverkehr» als Bestandteil von Langsamverkehrsrouten signalisiert.

2.3. Planungen und Praxis in anderen Kantonen

2.3.1. Praxis Signalisation Radfahren

Nach Artikel 43 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes dürfen Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Durch die rasante Entwicklung der technischen Möglichkeiten stellt sich die Frage nach der Eignung von Wegen für Fahrräder neu. Hier liegt es in der Kompetenz der Kantone, entsprechende Vorschriften zu erlassen sowie Signalisationen vorzunehmen. Die aktuelle Praxis zeigt unterschiedliche Lösungen bei den Kantonen und Gemeinden. Das Spektrum reicht vom äusserst restriktiven Kanton Appenzell Innerrhoden, wo sich Mountainbiker nur auf eigens signalisierten Bike-Routen bewegen dürfen, bis zu liberalen Kantonen wie etwa Graubünden, Wallis, St. Gallen oder Glarus. Mehrere Kantone verbieten das freie Radfahren im Wald und auf Weiden. Der Kanton Glarus kennt keine solche Bestimmung. Im Kanton Glarus ist die Nutzung von Wanderwegen durch Mountainbikes gestattet, soweit ein Weg nicht mit einem rechtsgültigen (Fahr-)Verbot signalisiert ist oder übergeordnete Bestimmungen dies verbieten. So ist beispielsweise in den eidgenössischen Jagdbanngebieten die Benützung von Fahrzeugen jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen (Strassentyp 5. Klasse gemäss Swisstopo) verboten (Art. 5 Abs. 1 Bst. h Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete).

2.3.2. Kanton Graubünden

Der Kanton Graubünden hat sich mit seiner konsequenten Strategie im Bereich Veloverkehr als eine der führenden Bikeregionen in der Schweiz etabliert. Dies zeigt sich nicht zuletzt am

Grundsatz, dass Biken im Kanton Graubünden auf jedem Weg erlaubt ist. Der Kanton verfolgte mit dem Projekt Graubündenbike 2010–2015 das Ziel, den Mountainbike-Tourismus nachhaltig zu fördern, die Wertschöpfung zu erhöhen und langfristig zu sichern. Ein wichtiger Teil des Projektes war es auch, möglichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und auf andere Wegbenutzer entgegenzuwirken. Es wurde ein Handbuch als Arbeitshilfe für den Bau und die Nutzung von Mountainbike-Routen und -anlagen erarbeitet. Das Projekt wurde unter anderem über die Neue Regionalpolitik (NRP) finanziert. Graubündenbike hat aufgezeigt, dass ein koordiniertes Vorgehen zwischen den Destinationen, Leistungsträgern und Interessenvertretern zum Erfolg führt. Mit dem Nachfolgeprojekt GraubündenE-MTB 2017–2020, ebenfalls ein Projekt im Rahmen der NRP, übernahm der Kanton Graubünden eine Vorreiterrolle im E-Mountainbike-Tourismus und führte die Massnahmen im Velobereich mit dem Projekt Fairtrail fort. Im Zentrum des Projekts steht eine gezielte Sensibilisierung der diversen Anspruchsgruppen des Wander- und Bikewegnetzes und damit verbunden eine Minimierung des Konfliktpotenzials. Die Regierung gewährt für das Projekt Fairtrail Graubünden 2021–2023 einen Beitrag von insgesamt 514'000 Franken im Rahmen der NRP.

Mit dem Sachplan Velo schafft der Kanton Graubünden zudem die planerischen Grundlagen für die nachhaltige Förderung des Velos als umweltfreundliches, effizientes und gesundes Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr. Der Sachplan Velo ist das Führungsinstrument der Regierung für die Förderung des Veloverkehrs. Er ist Grundlage für die Festlegung der Kantonsbeiträge an das kantonale Velowegnetz und dessen Signalisation, für die regionalen Richtplanungen und lokalen Nutzungsplanungen, zur Erarbeitung des Teiles Langsamverkehr im Strassenbauprogramm sowie zur Beurteilung von Baugesuchen. Die Realisierung und der Betrieb der Velowegnetze «Alltagsverkehr» und «Freizeitverkehr» ist gemäss Strassengesetz in Graubünden die Aufgabe der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit dem kantonalen Sachplan Velo als Arbeitshilfe, kantonalen Beiträgen gemäss Strassengesetzgebung und mit der fachlichen Beratung durch das Tiefbauamt Graubünden.

2.3.3. *Kanton St. Gallen*

Der Kanton St. Gallen hat zusammen mit der Ostschweizer Fachhochschule 2016 das Kompetenzzentrum für Fuss- und Veloverkehr aufgebaut. Dieses erbringt Beratungs- und Vernetzungsleistungen und richtet sich an alle Regionen, Städte und Gemeinden im Kanton St. Gallen, die Lösungen im Bereich Fuss- und Veloverkehr suchen. Es erstellte 2017 auch die Analyse und Bewertung des Glarner Radroutennetzes im Zusammenhang mit dem Memorialsantrag des Vereins Pro Velo Linth betreffend die Änderung des Radroutengesetzes.

Im Kanton St. Gallen legen die politischen Gemeinden nach Anhören der zuständigen Stellen des Kantons und der interessierten Fachorganisationen Fuss-, Wander- und Radwegnetze im Strassenplan fest (sog. Teilplan Fuss-, Wander- und Radwegnetze gem. Strassengesetz). Mit der Velowegnetzplanung wird das Veloverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr definiert und in Plänen dargestellt. Es werden Mängel, Schwachstellen und Netzlücken aufgezeigt und Massnahmenblätter erstellt.

Der Kanton ist für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung verantwortlich. Dabei handelt es sich unter anderem um die Routen von Schweizmobil. Da viele der kantonalen und regionalen Velorouten auf Gemeindestrassen verlaufen, liegt die Planung und der Unterhalt der Infrastrukturen in der Zuständigkeit der Gemeinden. Der Kanton beteiligt sich unter gewissen Voraussetzungen mit höchstens 65 Prozent an den Baukosten.

Das Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons St. Gallen hat im Sommer 2017 regionale Partner in der Tourismusregion Heidiland bei der Gründung der Bikernetzwerk AG unterstützt. Hierbei handelt es sich um das regionale Kompetenzzentrum für die touristische Nutzung von Bike-Angeboten. Dieses wird vom Bund und dem Kanton im Sinn einer Anschubfinanzierung für vier Jahre aus Mitteln der NRP unterstützt. Das Netzwerk bietet gebündelte

Produkte für Bike-Gäste an und funktioniert als Routenentwickler bzw. Impulsgeber sowie als Bindeglied zwischen Privatpersonen, der öffentlichen Hand und den touristischen Akteuren.

2.3.4. Zentralschweiz

Auch in der Zentralschweiz wird mit neuen Mountainbike-Angeboten zusätzliche Wertschöpfung in der Region generiert. Mit dem NRP-Projekt Mountainbike Zentralschweiz soll die Region Luzern-Vierwaldstättersee zu einer der attraktivsten und vielseitigsten Bike-Regionen werden. Die Kantone Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Uri haben dazu einen Product Manager beauftragt, um die lokalen Projekte zu koordinieren. Er fördert den Austausch zwischen den Tourismusorganisationen, den Fach- und Umweltverbänden und den Behörden, um in den fünf Kantonen eine möglichst ähnliche Grundlage für das Biken zu erarbeiten. Er entwickelt auch eine Strategie für den E-Mountainbike-Tourismus.

3. Schlussfolgerung

In den letzten Jahren erlebten das Velo und insbesondere das E-Bike im Alltag und in der Freizeit einen bemerkenswerten Aufschwung. Der Trend wird sich insbesondere im Bereich der E-Bikes und E-Mountainbikes fortsetzen. Das deutliche Ja der Schweizer Bevölkerung an der Urnenabstimmung Ende 2018 für das Velo in der Bundesverfassung zeigt: Das Velo genießt in der Schweiz einen hohen Stellenwert.

Grundsätzlich erachtet der Regierungsrat die Ausgangslage für ein attraktives und vielseitiges Velo-/Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus als gut. Die gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen durch Wandernde und Velo-/Mountainbikefahrende kann jedoch Konflikte hervorrufen. Die Koexistenz auf Wanderwegen bzw. eine sinnvolle Entflechtung der Wegnetze ist daher vermehrt zu beachten bzw. zu prüfen. Im Kanton Glarus existieren bereits spezifische Angebote für Velos und Mountainbikes. Sie sind jedoch nicht flächendeckend. Es gibt zudem nur wenige offizielle Mountainbike-Routen auf anspruchsvollen Wegen abseits der Strassen (sog. Single Trails).

Der Bundesrat schlägt in der Vernehmlassungsvorlage zum Veloweggesetz vor, dass die Kantone verpflichtet werden, Velowegnetze zu planen und zu bauen. Werden Velowege aufgehoben, müssen sie künftig durch neue ersetzt werden. Die Planungspflicht bezieht sich sowohl auf den Alltags- als auch Freizeitverkehr. Mit Inkrafttreten des neuen Veloweggesetzes muss der Kanton Glarus eine Anschlussgesetzgebung ausarbeiten und dabei die Verfahren, Zuständigkeiten und Finanzierung für den Bau und Unterhalt von Velowegnetzen regeln. Mit dem Gesetzentwurf des Bundesrates werden damit die gleichen Ziele wie mit der vorliegenden Motion verfolgt. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die Motion zu überweisen.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Motion zu überweisen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Marianne Lienhard, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:
- Motion