

§ 5 Kantonales Veloweggesetz

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 die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege zu. Der Bund erliess in der Folge das Bundesgesetz über Velowege. 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 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. Dabei wird zwischen Velowegnetzen für den Alltag und solchen für die Freizeit unterschieden. Der Fokus ist ein gesamtheitlicher; er bezieht auch kommunale Aufgaben mit ein. Das bisherige Radroutengesetz kann aufgehoben werden. Dieses regelte bisher hauptsächlich die Zuständigkeiten und die Finanzierung der sogenannten kantonalen Hauptroute 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 für die Netzplanung 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.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, dem Kantonalen Veloweggesetz zuzustimmen.

1. 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 besser 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 stimmte 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege zu. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Das neue Bundesgesetz über Velowege (VWG) 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. Es ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Das neue Gesetz verpflichtet die Kantone zum Erlass einer Anschlussgesetzgebung. 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 zur 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 (vgl. Memorial für die Landsgemeinde 2018, S. 5–10). Die Landsgemeinde 2018 lehnte den Memorialsantrag schliesslich ab.

Eine im August 2021 vom Landrat überwiesene Motion verlangte einen Gesetzentwurf, mit dem eine Strategie für das Velo-/Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus nachhaltig weiterentwickelt werden könne. Andere Kantone wie etwa Graubünden sind bereits mit der Planung von Velowegnetzen, wie sie die Motionäre auch für den Kanton Glarus forderten, beschäftigt. Im Gegensatz zum Kanton Glarus verfügt Graubünden über einen ausdrücklichen gesetzlichen Auftrag für die Sachplanung Radwegnetz; er hat zudem die Zuständig-

keiten von Kanton und Gemeinden bereits gesetzlich geregelt. Der Kanton Glarus zieht nun in Form des neuen Kantonalen Veloweggesetzes (KVWG) mit einer gesetzlichen Grundlage für die Velowegnetzplanung nach.

2. 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 Gesetz erlassen und nicht etwa das bestehende Radroutengesetz revidiert. Dieses kann aufgehoben werden. Die kantonale Gesetzgebung wird damit an die heutigen Regelungsbedürfnisse bezüglich Alltags- und Freizeitverkehr angepasst. Die Anliegen der Motion wurden geprüft und soweit sinnvoll und erforderlich umgesetzt. Im neuen Gesetz werden auch die bundesrechtlichen Vorgaben berücksichtigt.

3. Velowegnetzplanung / Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr

Kernstück der Vorlage ist die Pflicht für Kanton und Gemeinden, Velowegnetzpläne zu erstellen. Diese zeigen die aktuell und künftig für den Veloverkehr vorgesehenen Routen auf. An ihnen orientieren sich der Kanton und die Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Das Gesetz unterscheidet dabei zwischen Velowegnetzen für den Alltags- und für den Freizeitverkehr. Es stützt sich dabei auf die Begriffsdefinitionen im Bundesgesetz. Velowegnetze für den Alltag dienen vor allem dem Pendlerverkehr (etwa zum Arbeits- oder Ausbildungsort) 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 – aber um Velowegnetze für den Alltag. Denn Velowege für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten und umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Radwege, Wege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen. Grundsätzlich handelt es sich um direkte Verbindungen mit Asphalt 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. Sie führen beispielsweise zu Sehenswürdigkeiten. Die Oberfläche kann mit Asphalt wie auch mit Kies ausgestaltet sein. Grundsätzlich findet hier keine Schneeräumung statt.

Betreffend die Ausgestaltung der Oberfläche der Velowege (Asphalt oder Kies) ist jedoch im Einzelfall eine Interessenabwägung durchzuführen. Es besteht kein genereller Anspruch auf Einbau eines festen Belags, auch nicht bei Routen für den Alltagsverkehr. Die verschiedenen öffentlichen Interessen (Sicherheit, Schneeräumung, Naturschutz, Gewässerschutz usw.) sind gegeneinander abzuwägen.

4. Vernehmlassung

Die Vorlage stiess in der Vernehmlassung auf breite Unterstützung. Aufgenommen wurde auf Forderung von verschiedenen Vernehmlassungsteilnehmenden die periodische Überprüfung der Velowegnetzpläne – auch im Sinne eines regelmässigen Monitorings der Zielerreichung. Überprüft wird mindestens alle zehn Jahre oder wenn es die Umstände gebieten. Beantragt wurde in der Vernehmlassung sodann, dass der kantonale wie auch die kommunalen Velowegnetzpläne durch dieselbe kantonale Behörde zu prüfen und zu genehmigen seien. Diesem Ansinnen kam der Regierungsrat in Artikel 5 Absatz 3 KVWG nach. Dasselbe gilt auch für das Verfahren bei Änderungen des kantonalen und der kommunalen Velowegnetzpläne nach Artikel 8 Absätze 2 und 3 KVWG.

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. Dass die Koexistenz von Biken und Wandern Konfliktpotenzial birgt, ist unbestritten. 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 hielt deshalb auch nach der Vernehmlassung an seinem Vorschlag fest, wonach das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos gestattet wird, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist (Art. 13 KVWG).

Unterschiedlich aufgenommen wurde in der Vernehmlassung die angekündigte personelle Aufstockung der kantonalen Fachstelle Velowege. Der Regierungsrat wird die Notwendigkeit und das Ausmass im Hinblick auf

das Budget 2025 nochmals im Detail prüfen. Keine oder eine bloss geringe 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.

Entgegen der Forderung einer Mehrzahl der Vernehmlassungsteilnehmenden hielt der Regierungsrat am vorgesehenen Inkraftsetzungsdatum anfangs 2025 fest. Einerseits ist im Anschluss an die Landsgemeinde noch die Vollzugsverordnung zu erlassen. Andererseits ist vorgesehen, nach dem Landsgemeindebeschluss die notwendigen personellen Ressourcen im Rahmen des Budgets 2025 aufzubauen.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Der Erlass des KVWG 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 besser 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 Erhalt gesorgt werden.

Artikel 2; Gegenstand

Als Anschlussgesetzgebung zum VWG regelt das KVWG die Grundlagen für die Planung, die Anlage und den Erhalt 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. Ein wichtiges Element stellt die Signalisation dar. Dies gilt insbesondere im Freizeitverkehr, zunehmend aber auch für Alltagsverkehrsrouten, die nicht entlang der einschlägigen Haupttrouten des motorisierten Verkehrs verlaufen. 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 KVWG 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 die bestehenden wie auch die geplanten Velowegnetze in Plänen festzuhalten.

Artikel 3; Kantonaler Velowegnetzplan

Als Velowegnetz von kantonaler Bedeutung, für das der Kanton zuständig ist, gilt beispielsweise die bereits heute im Radroutengesetz definierte kantonale Radroute. 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 – kantonal oder regional wichtige Ziele und Quellen zu erschliessen. Dabei ist die Eigentümerschaft bzw. die Trägerschaft der Strassenbaulast nach dem Strassengesetz (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 KVWG).

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 als wichtige Velowegverbindung für den Alltags- sowie den Freizeitverkehr in den kantonalen Velowegnetzplan aufzunehmen. Weitere Freizeitverkehrsverbindungen von kantonalen 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, die 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 Alltagsverkehr (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 Veloparkieranlagen.

Artikel 5; Verfahren

Eine Abstimmung der Velowegnetze zwischen den für die Velowege zuständigen Behörden (Kanton und Gemeinden; vgl. auch Art. 7 VWG) sowie mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ist notwendig. 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 Kantongrenze auch die Netze der Nachbarkantone weiterzuführen, sofern dies sinnvoll und zweckmässig ist. Anpassungen, welche Auswirkungen auf die Netze anderer Kantone haben, sind zu identifizieren und frühzeitig mit diesen Kantonen abzugleichen.

Bei Planfestlegungen hat ein Mitwirkungsverfahren stattzufinden, in welchem die kantonalen Stellen, die betroffenen Gemeinden sowie die Fachorganisationen (vgl. 15 Abs. 2 KVVWG) 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 Anspruch darauf.

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 Aufsicht über die Erfüllung dieser Aufgaben obliegt (Art. 5 Abs. 2 VWG). 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

DBU/Gemeinderat	Betroffene *	Verwaltungsstellen, interessierte Organisationen	Regierungsrat
Entwurf	Koordination Abstimmung		
1. Bereinigung		Mitwirkung	
2. Bereinigung			Genehmigung

* 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 über- wie 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 Bundesstellen ebenfalls frühzeitig in das 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 (z. B. die Aufnahme neuer oder die Aufhebung bestehender Velowegverbindungen) wie der Erlass der Planung vom Regierungsrat zu genehmigen sind, sind untergeordnete Änderungen (z. B. 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. 4 KVWG

kantonale/kommunale Fachstelle	Direktbetroffene	DBU
Änderungsantrag	Abstimmung	
allfällige Bereinigung		Genehmigung

Bestehende Velowege dürfen nur aufgehoben werden, wenn höher zu gewichtende öffentliche Interessen vorliegen. Wenn bestehende Velowege aufgehoben werden, hat die zuständige Behörde einen angemessenen Ersatz gemäss Artikel 9 VWG zu schaffen. Die Gründe für einen erforderlichen Ersatz können vielfältig sein (nicht abschliessend):

- 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.
- Es liegt ein bewilligtes Hochwasserschutz- oder Revitalisierungsprojekt vor.
- 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 gemäss Radroutengesetz und 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, die 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 des Radroutengesetzes. Wo die Zuständigkeit der Velowegnetzplanung und die Strassenbaulast (d. h. Strasseneigentümerschaft) auseinanderfallen, sind angemessene Lösungen für die Zusammenarbeit zu finden.

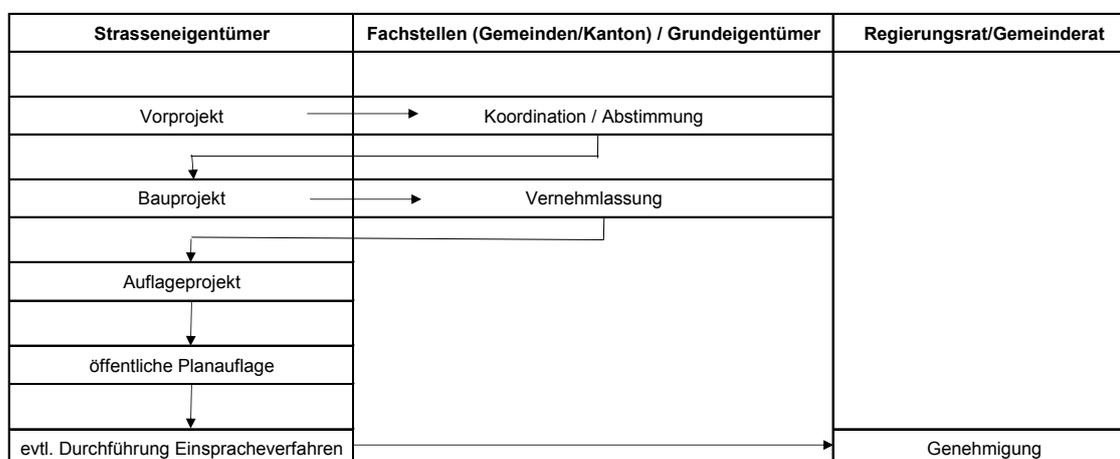
Eine einheitliche, verständliche und aussagekräftige Signalisation ist ein wesentlicher Qualitätsfaktor für ein attraktives und sicheres Velowegnetz. Sie soll das einfache Auffinden und Befahren von Velowegen sicherstellen. Routen für den Freizeitverkehr im Netz von SchweizMobil sind grundsätzlich immer 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 640829a geregelt. Diese wird vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute 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 des Radroutengesetzes kann der Regierungsrat für die kantonale Radroute vom Enteignungsrecht Gebrauch machen. Mit dem KVWG 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, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen. Als diese Gesetzgebung im Jahr 1958 in Kraft trat, waren Velos für Wanderwege grossmehrheitlich ungeeignet. Aufgrund der technischen Entwicklung der Fahrräder trifft dies heute nicht mehr zu; Mountainbikes eignen sich mittlerweile auch in schwierigem Terrain zum Velofahren. So werden Wanderwege bereits seit längerer Zeit auch mit Mountainbikes (auch mit solchen mit Tretunterstützung, sog. E-Mountainbikes) befahren. Heute ist praxisgemäss nicht mehr davon auszugehen, dass Wanderwege grundsätzlich für Mountainbikes gesperrt sind. Ausnahmen ergeben sich dann, wenn sich Wege absolut nicht für das Befahren eignen (z. B. schmaler 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 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 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 KVWG 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 KVWG 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 kantonale Fachorganisationen ausgeweitet.

5.1. Aufhebung weiterer Erlasse

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

5.2. Inkraftsetzung

Vorgesehen ist ein Inkrafttreten am 1. Januar 2025.

6. Umsetzung Motion

Mit der Überweisung einer Motion beauftragte der Landrat im August 2021 den Regierungsrat, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem eine Strategie für das Velo-/Mountainbike-Angebot im Kanton Glarus nachhaltig weiterentwickelt werden kann. Die Motionäre forderten grundsätzlich, dass im Kanton Glarus – ähnlich wie in anderen Kantonen – die Sachplanung von Velowegnetzen im Allgemeinen sowie Velowegnetzen für den Frei-

zeitverkehr (insb. den Mountainbike-Verkehr) überarbeitet und vorangetrieben wird. Im Gegensatz zu anderen Kantonen verfügt der Kanton Glarus derzeit – mit dem aktuell geltenden Radroutengesetz – dazu jedoch noch nicht über hinreichende gesetzliche Grundlagen. So sind heute insbesondere auch die Zuständigkeiten von Kanton und Gemeinden unzureichend geregelt. Bevor mit der Sachplanung (kantonale und kommunale Velowegnetzplanung) begonnen werden kann, müssen 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 in der Motion 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 KVWG 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 dem vorliegenden Gesetz wird den Anliegen der Motionäre Rechnung getragen. Der Landrat schrieb die Motion deshalb im Zusammenhang mit der Beratung dieser Gesetzesvorlage im Februar 2024 als erfüllt ab.

7. 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 etwa 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 etwa bei der Querung Sernftalstrasse und dem Steinschlagerschutz Gäsi. 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 des kantonalen Velowegnetzplans – je ein Teil 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 Ende 2027) vorliegen.

Ab 2028 wird der finanzielle Aufwand für die Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen mutmasslich 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.

8. Beratung der Vorlage im Landrat

8.1. Kommission

Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte die Vorlage unter der Leitung von Landrat Christian Marti, Glarus. Eintreten war unbestritten, nachdem Befürchtungen über eine mit der Vorlage einhergehende massive Kostensteigerung entkräftet werden konnten. Ein Antrag, wonach zwischen langsamen und schnellen – d. h. für schnelle E-Bikes geeigneten – Velowegen zu unterscheiden ist, wurde abgelehnt. Die Unterscheidung zwischen Routen für den Alltags- und für den Freizeitverkehr reiche aus. Ausserdem sei es Sache der Velofahrenden, den Verhältnissen angepasst zu fahren.

Beantragt wurde weiter, die Genehmigung der kommunalen Velowegnetzpläne den Gemeinderäten zu überlassen. Befürchtet wurde, dass der Kanton den Gemeinden via die vorgesehene Genehmigungskompetenz beim Regierungsrat Vorgaben machen könnte, welche die Gemeinden mangels Ressourcen nicht erfüllen könnten. Das Argument, dass die kantonale Genehmigung kommunaler Netzpläne für einheitliche Qualität Sorge, überwog schliesslich; der Antrag wurde abgelehnt.

Auf eine detaillierte Regelung des Winterdienstes verzichtete die Kommission, die das Gesetz schlank halten wollte. Deren grosse Mehrheit sprach sich schliesslich – auch aus Kostengründen – für die Koexistenz der Partner im Langsamverkehr, also die gemeinsame Nutzung von Fuss- und Wanderwegen durch Fussgänger, Wanderer und Velofahrer, aus.

Die Kommission beantragte dem Landrat kleinere redaktionelle Anpassung, befürwortete die Vorlage inhaltlich aber mit grossem Mehr.

8.2. Landrat

Im Landrat war Eintreten ebenfalls unbestritten. In der Beratung entsprachen die Themen weitgehend denjenigen in der Kommissionsdebatte. Deutlich abgelehnt wurde ein Antrag, der die nähere Definition der in den Artikeln 3 und 4 KVWG erwähnten wichtigen Zielpunkte im Alltags- und Freizeitverkehr in der regierungsrätlichen Verordnung forderte. Diese dienten als Vorgabe für die Velowegnetzpläne und müssten geklärt sein. Die Mehrheit des Landrates erachtete eine solche Definition in der Verordnung als nicht notwendig, weil sie direkt in den Planungen erfolgen könne. Ausserdem würden bereits die Materialien sehr ausführlich aufzeigen, was solche Zielpunkte sein könnten.

Der Antrag auf Unterscheidung zwischen normalen und schnellen Velorouten wurde auch im Plenum deutlich abgelehnt. Die Antragstellerin argumentierte mit der zunehmenden Bedeutung schneller E-Bikes im Alltagsverkehr, etwa fürs Pendeln. Die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmer seien zu berücksichtigen. Die Mehrheit sah jedoch keine Notwendigkeit für eine solche Unterscheidung. Schnelle E-Bikes könnten auch auf den bestehenden Strassen und Wegen verkehren; die Nutzer würden die Routen und deren Verhältnisse kennen. Zusätzliche Signalisationen seien nicht zielführend. Für explizit für schnelle E-Bikes vorgesehene Routen würden die Ressourcen – Platz und Geld – fehlen.

Ein Antragsteller wollte schliesslich, dass die Umsetzung der Velowegnetzpläne alle vier Jahre durch den Regierungsrat überprüft wird. Er befürchtete, dass die Pläne sonst zu Papiertigern würden. Der Landrat lehnte ab; die bestehenden Instrumente seien ausreichend. Insbesondere könne der Landrat über das Strassenbauprogramm jährlich von den Fortschritten Kenntnis nehmen und über das Budget steuernd eingreifen.

Auch im Plenum wurde auf die Problematik der Schneeräumung der Velowege hingewiesen. Diese sei nicht ohne Weiteres zu bewerkstelligen. Das Offenhalten von Kantons- und Gemeindestrassen und Zufahrten zu bewohnten Liegenschaften müsse Priorität haben. Im Zusammenhang mit der regierungsrätlichen Verordnung müsse der Winterdienst auch mit Blick auf die Sicherheit der Benutzer der Velorouten geregelt werden. Erneut wurde sodann im Landrat die Koexistenz der Partner im Langsamverkehr thematisiert. Die Rücksichtnahme auf die Fussgänger, die schwächsten Verkehrsteilnehmer, funktioniere nicht so problemlos, wie es sollte.

Dem wurde entgegengehalten, dass die Vollzugsverordnung grundsätzlich Sache des Regierungsrates sei. Die angesprochenen Problematiken seien insbesondere in den Velowegnetzplänen zu berücksichtigen. Sie würden somit in den Umsetzungsarbeiten eine Rolle spielen. Alle Teilnehmer des Langsamverkehrs seien gefordert. Aus der Strassengesetzgebung ergebe sich hinsichtlich des Winterdienstes eine klare Priorisierung. Auch in Zukunft würden die Velowege nicht erste Priorität geniessen.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde schliesslich mit grosser Mehrheit, dem Kantonalen Veloweggesetz zuzustimmen.

9. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, nachstehendem Gesetzentwurf zuzustimmen:

Kantonales Veloweggesetz (KVWG)

(Vom

Die Landsgemeinde,

gestützt auf Artikel 24 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Glarus und das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz),

erlässt:

I.

GS ? ?/?/? , Kantonales Veloweggesetz (KVWG), wird als neuer Erlass publiziert.

1. Zweck und Geltungsbereich

Art. 1 Zweck

¹ Das Gesetz bezweckt die Förderung des Veloverkehrs durch die Schaffung und Erhaltung eines zusammenhängenden und durchgehenden sowie sicheren und attraktiven Velowegnetzes mit direkten Verbindungen.

Art. 2 Gegenstand

¹ Das Gesetz regelt die Zuständigkeiten, das Verfahren und die Finanzierung für die Planung, die Projektierung, den Bau und Unterhalt sowie die Signalisation der Velowege für den Alltags- und den Freizeitverkehr, die in den Velowegnetzplänen aufgeführt sind.

2. Velowegnetzplanung

Art. 3 Kantonaler Velowegnetzplan

¹ Der Kanton ist für die Planung der Velowegnetze von kantonaler Bedeutung für den Alltags- und den Freizeitverkehr zuständig und erlässt hierfür einen kantonalen Velowegnetzplan.

² Als Velowegnetze von kantonaler Bedeutung gelten sie, wenn sie:

- a. an wichtige Netze von Nachbarkantonen anknüpfen;
- b. Ortschaften und Ortskerne grösserer Ortschaften erschliessen;
- c. oder andere, regional wichtige Ziel- und Quellpunkte miteinander verbinden.

Art. 4 Kommunale Velowegnetzpläne

¹ Die Gemeinden sind für die Planung der Velowegnetze von kommunaler Bedeutung für den Alltags- und den Freizeitverkehr zuständig und erlassen hierfür jeweils einen kommunalen Velowegnetzplan.

² Als Velowegnetze von kommunaler Bedeutung gelten sie, wenn sie:

- a. an Netze von Nachbarorten anknüpfen und nicht von kantonaler Bedeutung sind;
- b. oder wichtige Ziel- und Quellpunkte innerhalb der Gemeinde miteinander verbinden.

Art. 5 Verfahren

¹ Die Planungen der Gemeinden und des Kantons erfolgen koordiniert und in Abstimmung mit dem Bund, den Nachbarkantonen, den Trägern der Strassenbaulast und den betroffenen Grundeigentümern.

² Die zuständigen Verwaltungsstellen und interessierte Fachorganisationen sind im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens anzuhören.

³ Der kantonale Velowegnetzplan und die kommunalen Velowegnetzpläne bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Art. 6 *Wirkung*

¹ Mit der Genehmigung der Velowegnetzpläne durch den Regierungsrat werden diese für die Behörden verbindlich.

² Für Grundeigentümer begründen sie weder Rechte noch Pflichten.

Art. 7 *Einsicht*

¹ Velowegnetzpläne nach diesem Gesetz sind öffentlich einsehbar.

Art. 8 *Überprüfung und Änderung*

¹ Haben sich die tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse wesentlich geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist es aus wichtigen öffentlichen Interessen geboten, mindestens aber alle zehn Jahre, sind die Velowegnetzpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

² Für die Aufnahme neuer Velowegverbindungen in den kantonalen Velowegnetzplan oder in die kommunalen -pläne ist dasselbe Verfahren wie für den Erlass anwendbar.

³ Für die Aufhebung von Velowegverbindungen im kantonalen Velowegnetzplan oder in den kommunalen -plänen ist dasselbe Verfahren wie für den Erlass anwendbar.

⁴ Untergeordnete Änderungen, wie die Verlegung einer Velowegverbindung, bedürfen nur der Genehmigung des zuständigen Departements.

⁵ Müssen bestehende Velowegverbindungen aufgehoben werden, besteht für die zuständige Planungsbehörde eine angemessene Ersatzpflicht. In Härtefällen kann der Regierungsrat auf eine Ersatzpflicht verzichten.

3. Zuständigkeiten**Art. 9** *Projektierung, Bau und Signalisation*

¹ Der Kanton und die Gemeinden sind grundsätzlich für die Projektierung, den Bau und die Signalisation der Veloweginfrastrukturen beziehungsweise Velorouten gemäss ihren Netzplänen zuständig.

² Für das Verfahren zur Projektgenehmigung gelangen die Bestimmungen von Artikel 58 bis 60 des Strassengesetzes sinngemäss zur Anwendung.

Art. 10 *Unterhalt*

¹ Der Träger der Strassenbaulast gemäss den Bestimmungen des Strassengesetzes ist für den baulichen Unterhalt von Veloweginfrastrukturen zuständig, die Bestandteil der Strasse sind.

² Für den baulichen Unterhalt der übrigen Veloweginfrastrukturen ist die jeweilige Behörde zuständig, in deren Zuständigkeit die Planungspflicht gemäss Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 1 liegt.

³ Für den betrieblichen Unterhalt kommen die entsprechenden Bestimmungen gemäss Artikel 54 bis 57 Strassengesetz zur Anwendung.

4. Finanzierung**Art. 11** *Finanzierung*

¹ Der Kanton und die Gemeinden tragen die Kosten für ihre Veloweginfrastrukturen beziehungsweise Velorouten gemäss ihren Netzplänen.

5. Weitere Bestimmungen**Art. 12** *Rechtliche Sicherung*

¹ Die öffentliche Benutzung der Velowege ist rechtlich zu sichern.

² Der Kanton und die Gemeinden können zur rechtlichen Sicherung der Velorouten und zum Zwecke des Aus- und Neubaus von Strassen und Wegen für die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer gemäss ihren Netzplänen nötigenfalls vom Enteignungsrecht Gebrauch machen.

³ Für das Enteignungsverfahren gelangen die Bestimmungen von Artikel 68 bis 69 Strassengesetz sowie die kantonalen Bestimmungen über die Enteignung sinngemäss zur Anwendung.

Art. 13 *Befahren von Fuss- und Wanderwegen*

¹ Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos ist gestattet, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist.

Art. 14 *Kantonale Aufsicht*

¹ Die kantonale Aufsicht über die in den Velowegnetzplänen enthaltenen Velowege für den Alltagsverkehr sowie den Freizeitverkehr obliegt dem zuständigen Departement.

Art. 15 *Kantonale Fachstelle, Fachorganisationen*

¹ Der Regierungsrat bezeichnet die kantonale Fachstelle für Velowege.

² Die Fachstelle kann einzelne Aufgaben geeigneten Fachorganisationen oder Dritten übertragen. Den Gemeinden steht dasselbe Recht zu.

6. Verfügungen und Rechtsschutz**Art. 16** *Verfügungen*

¹ Das Verfahren für den Erlass von Verfügungen richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz.

² Der Kanton eröffnet Verfügungen, soweit sie Velowege betreffen, auch den betroffenen Gemeinden.

Art. 17 *Rechtsschutz*

¹ Der Rechtsschutz gegen Verfügungen gestützt auf dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz.

² Soweit gegen Verfügungen oder Erlasse von Behörden des Kantons oder der Gemeinden Rechtsmittel zulässig sind, steht das Beschwerderecht auch den kantonalen Organisationen zu, welche sich statutengemäss mit Velowegen befassen.

II.

Keine anderen Erlasse geändert.

III.

GS VII C/11/8, Radroutengesetz vom 1. Mai 1983, wird aufgehoben.

IV.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.