

Beschluss Nr. 483/2023
Schwyz, 27. Juni 2023 / ju

Kantonales Gesetz über Velowege (KVWG)
Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Das Schweizer Stimmvolk und alle Stände haben am 23. September 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Im Kanton Schwyz befürworteten rund 62.5 % (CH: 73.6 %) die Vorlage. Damit wurde in Art. 88 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) die Kompetenz des Bundes, für Fuss- und Wanderwegnetze Grundsätze festzulegen, entsprechend auf Velowegnetze ausgeweitet. Damit sollen übergeordnete Grundsätze statuiert werden können, um das Velofahren einheitlich und über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg zu fördern.

Das Velofahren erfreut sich in der Schweiz wachsender Beliebtheit und es leistet einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der zunehmenden Mobilität. Viele nutzen das Velo in der Freizeit, immer häufiger aber auch im Alltag, etwa um zur Arbeit zu fahren. Mit dem Aufkommen von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung (E-Bikes) hat sich dieser Trend verstärkt. Velowege und andere für die Velofahrer reservierte Verkehrsflächen helfen nicht nur, den Verkehr zu entflechten und zu verflüssigen, sondern leisten auch einen Beitrag an die Verkehrssicherheit. Wer mit dem Velo statt mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr fährt, senkt den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen. Velofahren verursacht zudem weder Lärm noch Abgase und leistet einen Beitrag an die persönliche Gesundheit. Schliesslich fallen die Anschaffungs- und Betriebskosten eines Velos relativ niedrig aus. Dementsprechend trägt der Kanton den Anliegen des Langsamverkehrs denn auch schon seit längerem verstärkt Rechnung, insbesondere auch in Zusammenhang mit konkreten Strassensanierungs- und -ausbauvorhaben.

Am 19. Mai 2021 hatte der Bundesrat seine Botschaft zum Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) zuhanden des Parlamentes verabschiedet. Ab September 2021 wurde das Gesetz im Bundesparlament behandelt und schliesslich am 18. März 2022 vom National- und Ständerat in der Schlussabstimmung angenommen. Es ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Mit dem neuen Gesetz wird die dem Bund zugestandene Möglichkeit umgesetzt, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure subsidiär zu unterstützen und zu koordinieren. Um das Potenzial des Veloverkehrs verstärkt zu nutzen, zielt

das Veloweggesetz schwergewichtig darauf ab, dass ein zusammenhängendes und durchgehendes sowie sicheres Velowegnetz geschaffen werden soll.

Das vorliegende kantonale Gesetz über Velowege (im Folgenden als «KVWG» bezeichnet) setzt das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (im Folgenden als «Veloweggesetz» bezeichnet) bzw. die darin statuierten Aufträge auf Kantonsstufe um. Mit der kantonalen Anschlussgesetzgebung werden die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze, die Aufgaben des Kantons, der Bezirke und Gemeinden sowie weiterer Strassenträger umschrieben und die Finanzierung geregelt. Das Gesetz vereinigt und ergänzt bereits bestehende kantonale Regelungen und passt diese soweit erforderlich an.

2. Ausgangslage

Das Velofahren im Kanton Schwyz ist vielfältig: Es gibt anspruchsvolle Biketrails, beispielsweise im Ingenbohrer Wald, Panoramastrassen wie bei der Ober Nas in Gersau, Passstrassen, Bike Parks für Kinder und Einsteiger (z. B. Kabi Bike Park Oberiberg), ruhige Waldwege oder Triathlon-Trainingsstrecken wie rund um den Zugersee. Aber nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag wird das Velo mehr und mehr genutzt, sei es für den Einkauf, den Weg zur Schule, zur Arbeit oder an die nächstgelegene ÖV-Haltestelle. Hierfür werden laufend Veloinfrastrukturen geplant, verbessert oder neu geschaffen. Sowohl der Kanton als auch die Gemeinden und Bezirke sind dabei oftmals mit vielfältigen Herausforderungen konfrontiert. So muss etwa mit schwierigen topografischen Verhältnissen, wenig Platz insbesondere bei bestehenden Ortsdurchfahrten, Schutzinteressen seitens des Natur- und Heimatschutzes sowie der Denkmalpflege, Verzögerungen aufgrund von Rechtsmittelverfahren oder mit Fragen nach den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen umgegangen werden.

Die Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) sieht in § 24 vor, dass der Staat sein Gebiet mit bedarfsgerechten Infrastrukturen für den öffentlichen und den privaten Verkehr erschliesst, wobei er Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu nehmen hat. Bestimmungen zum Veloverkehr, zu seiner Infrastruktur und der Planung finden sich derzeit im Weiteren in mehreren kantonalen Gesetzen und Verordnungen:

- Strassengesetz vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110);
- Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (StraV, SRSZ 442.111);
- Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100).

Der Veloverkehr ist ferner in verschiedenen Konzepten, Strategien und Plänen verankert:

- Gesamtverkehrsstrategie 2040 (RRB Nr. 403/2017);
- kantonaler Richtplan (RRB Nr. 289/2019, vom Bundesrat genehmigt am 26. Juni 2020);
- kantonales Radroutenkonzept (RRB Nr. 945/2015);
- Agglomerationsprogramme (3. Generation: Agglo Obersee, Agglomeration Talkessel Schwyz, Agglomeration Luzern);
- Strassenbauprogramm (Aktualisierung alle zwei Jahre);
- Mountainbike-Konzept (RRB Nr. 94/2022);
- Regierungsprogramm 2020-2024;
- diverse Gesamtkonzepte für bestimmte Strassenzüge.

Der Regierungsrat hat im Regierungsprogramm für die Legislatur 2020 bis 2024 Schwerpunkte bei der Digitalisierung sowie der Nachhaltigkeit gesetzt. Im Bereich Verkehr und Mobilität besteht die Zielsetzung darin, dass alle Verkehrsträger zweckmässig aufeinander abgestimmt und bedarfs-

gerecht weiterentwickelt werden. Ein Fokus liegt dabei auf den Velowegen. Als Massnahmen sollen mit einer effizienten Organisation die Ansprüche aller Verkehrsträger koordiniert und zuverlässige, nachfrageorientierte Verbindungen im Fuss- und Veloverkehr sichergestellt werden. Dies soll massgeblich dazu beitragen, das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Folgerichtig wurde die Thematik ab dem Aufgaben- und Finanzplan 2021-2024 auch explizit aufgenommen und danach weiter konkretisiert.

Am 19. September 2019 reichte die Kommission für Raumplanung, Umwelt und Verkehr (seit 2020 Kommission für Raumplanung, Umwelt, Energie und Verkehr [RUVEKO]) drei parlamentarische Vorstösse ein: Das Postulat P 17/19 «Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Organisationsstruktur», die Motion M 18/19 «Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung» und die Motion M 19/19 «Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Massnahmenplan Radrouten». Gestützt auf RRB Nr. 231/2020 erklärte der Kantonsrat diese Vorstösse an seiner Sitzung vom 25. Juni 2020 als erheblich. Das Postulat P 17/19 konnte in der Folge mit dem Jahresbericht 2020 (RRB Nr. 254/2021) und die Motion M 19/19 mit dem Bericht an den Kantonsrat vom 22. März 2022 (RRB Nr. 220/2022), welcher einen breiten Überblick über die bestehende und geplante Veloinfrastruktur im Kanton geliefert hat, als erledigt abgeschlossen werden. Die Motion M 18/19 verlangt eine gesetzliche Grundlage für die (Mit-)Finanzierung weiterer Radwege oder Bike-Routen, damit nicht nur direkt an Kantonsstrassen angrenzende Radrouten über die Strassenrechnung finanziert werden können. Vorgeschlagen wird eine Anpassung des StraG mit dem Ziel, die Kantonsbeiträge an die Verbindungsstrassen von derzeit maximal 8 % auf maximal 12 % zu erhöhen und gleichzeitig den Verwendungszweck so zu erweitern, dass nicht nur an Verbindungsstrassen, sondern auch an überörtliche Radrouten Kantonsbeiträge ausgerichtet werden können. Mit dem vorliegenden Gesetz werden nunmehr auch die Finanzierung und die Beiträge an die Bezirke, Gemeinden und weiteren Strassenträger bei Aus- und Neubauten von Velowegen geregelt, so dass damit auch die Motion M 18/19 erfüllt wird und als erledigt abgeschlossen werden kann.

3. Grundzüge der Vorlage

3.1 Inhalt des Gesetzes

Unter dem ersten Haupttitel («Allgemeine Bestimmungen») werden der Zweck des Gesetzes und der Geltungsbereich sowie die für das Gesetz wichtigen Definitionen umschrieben (§§ 1 – 4).

Unter dem zweiten Haupttitel («Velowegnetzplanung») werden die Planungspflicht gemäss dem Bundesgesetz rechtlich statuiert und die Verankerung der Velowegnetze in einem Velowegnetzplan definiert, dies sowohl für Netze mit kantonaler als auch mit kommunaler Funktion (§§ 5 und 6). Die Velowegnetze zwischen Kanton und Gemeinden sind aufeinander abzustimmen und die Anliegen Dritter bei der Planung miteinzubeziehen (§§ 7 und 8). Die Velowegnetzpläne erlangen mit der Überführung der wesentlichen Inhalte in behördenverbindliche Pläne den vom Bundesrecht geforderten Verbindlichkeitsgrad (§ 9).

Unter dem dritten Haupttitel («Zuständigkeit») sind die besonderen Aufgaben des Kantons, der Bezirke und der Gemeinden sowie weiterer Strassenträger bei der Umsetzung der Velowegnetzpläne beschrieben. Dem Grundsatz nach ist jeder Strassenträger für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Velowege auf Strassen in seiner Trägerschaft verantwortlich; sind Genossenschaften des öffentlichen Rechts oder Private Strassenträger, können der Kanton bzw. die Gemeinden diese Aufgaben für in ihren Velowegnetzplänen aufgeführte Velowege übernehmen (§ 10). Eine einheitliche Signalisation des Velowegnetzes stellt einen wichtigen Bestandteil der Veloinfrastruktur dar. Damit dies gewährleistet werden kann, obliegt die Signalisation aller im

kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten Velowege dem Kanton (§ 11). Der Kanton berät die weiteren Leistungserbringer – die Bezirke, Gemeinden sowie Dritte (§ 12) – und informiert die Öffentlichkeit (§ 13). Die kantonale Fachstelle für Velowege übernimmt verschiedene Aufgaben im Bereich Grundlagenerarbeitung, Velonetzplanung, Beratung und Koordination (§ 14).

Unter dem vierten Haupttitel («Kosten und Finanzierung») sind die Eckpunkte für die (Mit-)Finanzierung der Velowegnetze geregelt. Grundsätzlich ist der jeweilige Strassenträger für die Finanzierung der Projektierung, des Baus und des Unterhalts zuständig (§ 15). Es wird jedoch eine Rechtsgrundlage geschaffen, gestützt auf die der Kanton und die Gemeinden für die in ihren Netzplänen aufgeführten, aber nicht in ihrer Trägerschaft befindlichen Velowege Beiträge an die Projektierungs- und Baukosten auszurichten sowie den Unterhalt (dieser aber nur gegenüber betroffenen Genossenschaften des öffentlichen Rechts sowie Privaten) abzugelten haben (§ 16). Die Finanzierung der Kantonsbeiträge an Velowege des Alltagsverkehrs erfolgt durch Erträge der Spezialfinanzierung Strassenwesen, die Beiträge an Velowege des Freizeitverkehrs werden dem ordentlichen Staatshaushalt belastet (§ 17).

Der fünfte Haupttitel («Weitere Bestimmungen») umfasst alle weiteren Regelungen, die bei der Realisierung und beim Betrieb der Velowege zu beachten sind. Dazu werden neben dem Kanton auch die Bezirke und Gemeinden verpflichtet, die Interessen des Veloverkehrs bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu berücksichtigen und die Zusammenarbeit zu pflegen (§ 18). Bereits bestehende Velowege oder künftige Ergänzungen des Netzes sind wo erforderlich rechtlich zu sichern (§ 19). Dem Kanton und den Gemeinden wird die Möglichkeit eingeräumt, die Haftung bei in den Netzplänen aufgeführten Velowegen ausserhalb ihrer Trägerschaft zu übernehmen (§ 20). Ferner soll explizit statuiert werden, dass Fuss- und Wanderwege mit Velos befahren werden dürfen, sofern dies nicht durch die Rechtsordnung untersagt ist (§ 21). Schliesslich werden die Zuständigkeiten bei der Aufhebung oder beim Ersatz von Velowegen (§ 22), die Aufgabenerfüllung durch Dritte (§ 23) und die anwendbaren Verfahren für die Erstellung oder die Änderung von Velowegen geregelt (§ 24).

Der sechste Haupttitel umfasst Übergangs- und Schlussbestimmungen. Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes haben der Kanton und die Gemeinden fünf Jahre Zeit für die Erstellung der Velowegnetzpläne und 20 Jahre für die Umsetzung der Pläne (§ 25). Mit dem Erlass des KVWG müssen sodann zwei Gesetze geringfügig angepasst werden (§ 26).

3.2 Velowegnetzplanung

Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festgehalten und diese Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Als Velowegnetz wird dabei die Gesamtheit der einzelnen Velowege inklusive Nebenanlagen verstanden. Die Planung der kommunalen Velowegnetze kann von Bundesrechts wegen zwar an die Gemeinden delegiert werden, diesfalls trifft den Kanton aber eine gewisse Aufsichtspflicht (Art. 5 Veloweggesetz). Die vom Bundesrecht geforderte Behördenverbindlichkeit der Velowegnetzpläne spricht, zumindest auf Stufe Kanton, für eine Verankerung derselben im Richtplan. Die Pläne sind innert fünf Jahren zu erstellen (Art. 19 Veloweggesetz), wobei dies gestützt auf die entsprechenden Vollzugshilfen des Bundesamtes für Strassen erfolgen kann. Im Kanton Schwyz wird dabei auf das bestehende kantonale Radroutenkonzept aus dem Jahr 2015 aufgebaut werden können.

Nachdem wie erwähnt bereits das Bundesrecht explizit von kommunalen Wegnetzen spricht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz) und es insbesondere hinsichtlich der entsprechenden Zuständigkeiten auch sachliche Gründe hierfür gibt, macht es Sinn, in der kantonalen Ausführungsgesetzgebung zwischen einem Velowegnetz mit kantonaler Netzfunktion (das Velowege enthält, die von

kantonalem Interesse sind) und Velowegnetzen mit kommunaler Netzfunktion jeweils für den Alltags- und den Freizeitverkehr zu unterscheiden. Dabei ist jedoch die erforderliche körperschaftsübergreifende Koordination sicherzustellen.

Diese Systematik unterscheidet – für die Velowegnetzplanung – nicht danach, wer Träger oder Eigentümer eines Veloweges ist. Massgeblich ist vielmehr die Bedeutung des Velowegnetzes bzw. der einzelnen Velowege in einem gesamtheitlichen Kontext. Eine kantonale Netzfunktion liegt vor, wenn das Velowegnetz an ein wichtiges Netz von Nachbarkantonen anknüpft (Anknüpfungsargument), Ortschaften bzw. Ortskerne grösserer Ortschaften oder wichtige Ziel- und Quellpunkte miteinander verbindet (Verbindungsargument). Demgegenüber haben Velowegnetze eine kommunale Netzfunktion, wenn sie an Netze von Nachbarorten anknüpfen oder wichtige Ziel- und Quellpunkte innerhalb der Gemeinde miteinander verbinden, wie zum Beispiel Schul- oder Freizeitanlagen.

3.3 Zuständigkeiten für die Realisierung der Velowege

Bezüglich der Zuständigkeit für die Umsetzung und Realisierung der Velowegnetze bzw. der Velowege als Teile davon wird an die Trägerschaft der betreffenden Strasse oder Anlage angeknüpft:

- Der Kanton ist vorab zuständig für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten Velowege, die über Strassen (oder anderweitige Anlagen) verlaufen, deren Träger er ist (§ 10 Abs. 1 KVWG).
Um den öffentlichen Interessen gebührend Rechnung tragen zu können, soll der Kanton diese Aufgaben bei Bedarf und im Einzelfall aber auch bei Velowegen auf Strassen in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts (siehe zu diesen sogleich unten) oder von Privaten übernehmen können (§ 10 Abs. 2 KVWG).
- Die Bezirke und die Gemeinden sind zuständig für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der im kantonalen oder in den kommunalen Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege, soweit sie Träger der entsprechenden Strasse sind (§ 10 Abs. 1 KVWG).
Bei in den kommunalen Velowegnetzplänen aufgeführten Velowegen auf Strassen in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts oder Privaten können Gemeinden analog zur Regelung auf Stufe Kanton diese Aufgaben ebenfalls übernehmen (§ 10 Abs. 2 KVWG).
- Andere Strassenträger, also Genossenschaften des kantonalen öffentlichen Rechts im Sinn von § 18 des Einführungsgesetzes zum schweizerischen Zivilgesetzbuch vom 14. September 1978 (EGZZGB, SRSZ 210.100; insbesondere Korporationen und Flurgenossenschaften) oder Private sind zuständig für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der im kantonalen oder in den kommunalen Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege in ihrer Trägerschaft (§ 10 Abs. 1 KVWG). Vorbehalten bleibt die einzelfallweise Übernahme dieser Aufgaben durch den Kanton bzw. die Gemeinden (§ 10 Abs. 2 KVWG).

Eine Besonderheit betrifft die Signalisation. Aus Gründen der Einheitlichkeit und Durchgängigkeit übernimmt der Kanton die Signalisation und den Unterhalt der Signalisation für alle im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten Velowege, also auch für solche, für deren Projektierung, Bau und Unterhalt Dritte zuständig sind (§ 11 Abs. 1 KVWG). Die Signalisation von kommunalen Velowegnetzen obliegt wie bisher den Gemeinden (§ 11 Abs. 2 KVWG).

3.4 Kosten und Finanzierung

Die Projektierung, der Bau und der Unterhalt von Veloinfrastrukturen kosten Geld. Bislang obliegt die Verantwortung hierfür dem jeweiligen Strassenträger bzw. Eigentümer, über dessen Land ein Veloweg führt. Massnahmen für den Veloverkehr werden oft im Rahmen von ordentlichen Stras-

sensanierungen oder zusammen mit grösseren Ausbauten realisiert. Das hat zur Folge, dass Verbesserungen für den Veloverkehr oftmals nur schleppend umgesetzt werden können, da sie denselben Planungsverfahren und Rechtsmitteln unterliegen. Der Kanton ist zwar dafür besorgt, auf oder entlang seiner Strassen das Velo gebührend zu berücksichtigen und für dieses, je nach den örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten, eine attraktive und sichere Infrastruktur zu schaffen. Erfolgt dies auf einer Kantonsstrasse, werden hierfür bereits heute Mittel der Strassenkasse verwendet. Wichtige Veloverbindungen verlaufen aber nicht durchwegs auf bzw. entlang von Kantonsstrassen, sondern auch abseits von solchen. Es ist daher sachgerecht, dass Velowege, denen zwar eine kantonale Netzfunktion zukommt, die aber auf Strassen und Wegen ausserhalb der Trägerschaft des Kantons verlaufen, ebenfalls durch diesen mitfinanziert werden.

Der Kanton wird mit dem KVWG verpflichtet, auch die Projektierungs- und Baukosten von Velowegen mit kantonaler Netzfunktion in der Trägerschaft Dritter zu tragen, wobei sich diese Pflicht im Verhältnis nur soweit erstreckt, als die betreffenden Anlagen durch den Veloverkehr beansprucht werden (§ 16 Abs. 1 Bst. a KVWG). Gleichermassen soll er sich auch am Unterhalt bestehender Velowege von Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten (nicht jedoch von Bezirken und Gemeinden) beteiligen. Analoges gilt für die Gemeinden in Bezug auf Velowege mit kommunaler Netzfunktion.

Hierfür stehen dem Kanton zwei unterschiedliche Finanzierungsgefässe zur Verfügung:

- Einerseits die sogenannte «Strassenkasse», also die Spezialfinanzierung Strassenwesen, welche u. a. mit zweckgebundenen Einnahmen aus den Steuern und Gebühren der Fahrzeuge, durch die zweckgebundenen Beiträge und Anteile des Bundes und Dritter sowie durch Gebühreneinnahmen gespeisen wird. Da eine zeitgemässe und leistungsfähige Veloinfrastruktur für den Alltagsverkehr einen massgeblichen Beitrag an die Entlastung der Strassen leisten kann, sollen die kantonalen Kosten von Velowegen des Alltagsverkehrs und die entsprechenden Kantonsbeiträge aus der Strassenkasse finanziert werden.
- Andererseits die ordentliche Staatskasse, aus welcher Investitionen für Velowegnetze des Freizeitverkehrs getätigt werden sollen.

3.5 Eigenständiges Gesetz

Die grundsätzlich bestehende Möglichkeit, die erforderlichen Regelungen zur Umsetzung des eidgenössischen Veloweggesetzes in bestehende kantonale Gesetz einzubauen, wurde zugunsten eines eigenständigen Erlasses verworfen. Dies, weil die Gefahr bestünde, dass diese in der Praxis seit Jahrzehnten bewährten Gesetze und Verordnungen mit neuen Einschüben und Ergänzungen an Klarheit verlieren. Mit der Zusammenführung aller velorelevanten Bestimmungen in einem eigenständigen Gesetz sollen der Vollzug wie auch allfällige künftige Anpassungen vereinfacht werden. Ferner besteht mit dem kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz vom 18. Mai 2004 (KFWG, SRSZ 443.210) bereits seit 2004 ein eigenständiges Gesetz für diesen Bereich des Langsamverkehrs, auf dessen Konzeption das neue Gesetz aufbaut. Und nicht zuletzt soll damit die Bedeutung der Thematik gebührend zum Ausdruck gebracht werden.

4. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss vom 17. Januar 2023 hat der Regierungsrat das Baudepartement ermächtigt, den Entwurf des kantonalen Gesetzes über Velowege (KVWG) in die öffentliche Vernehmlassung zu geben. Alle Bezirke, Gemeinden und entsprechend registrierten politischen Parteien (10) wurden schriftlich zur Stellungnahme eingeladen. Zudem erhielten 11 Verbände und Organisationen, vorab aus den Bereichen Verkehr, Tourismus und Umwelt, eine Einladung zur Stellungnahme. Die

entsprechenden Unterlagen waren auch auf der Homepage des Kantons abrufbar und öffentlich zugänglich. Die Vernehmlassung dauerte vom 19. Januar bis zum 21. April 2023.

4.1 Ergebnisse

Insgesamt gingen 46 Stellungnahmen ein (davon vier Verzichte): 6 von politischen Parteien, 5 von Bezirken (davon 1 Verzicht), 18 von Gemeinden (davon 2 Verzichte) und von 17 Verbänden oder anderen Organisationen (davon 1 Verzicht), mit welchen eine Vielzahl von Anträgen oder Hinweisen formuliert wurden.

7 Stellungnahmen waren zustimmend oder enthielten verstärkende Feststellungen, 34 wünschten Präzisierungen oder Änderungen. Eine Organisation äusserte sich weitgehend ablehnend.

4.2 Würdigung

Die Vorlage geniesst insgesamt eine breite Unterstützung. Seitens vieler Vernehmlassungsteilnehmer wird ausdrücklich begrüsst, dass ein eigenständiges Gesetz zu den Velowegen erarbeitet worden ist. Dieses sei ausgewogen und enthalte die notwendigen Regelungen. Die Unterscheidung zwischen kantonalem und kommunalen Velowegnetzen resp. -netzplänen sei zweckmässig. Die Finanzierung des Veloverkehrs und dabei insbesondere des Alltagsverkehrs aus der Strassenkasse sowie die Mitfinanzierung von Velowegen auf Privatstrassen werden in mehreren Stellungnahmen positiv gewürdigt. Die Klarstellung, dass das Befahren von Fuss- und Wanderwegen erlaubt sein soll, wird von mehreren Organisationen ausdrücklich befürwortet. Die meisten Änderungsanträge betreffen die Regelungen zu den Velowegnetzen, zu den Beitragszahlungen sowie zur Befahrbarkeit von Fuss- und Wanderwegen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass mit dem KVWG die bisherigen Zuständigkeiten der jeweiligen Strassenträger grundsätzlich gewahrt bleiben. Mit dem Gesetz werden auch keine spezifischen Infrastrukturen oder Ausbaustandards vorgegeben, die Herleitung der «richtigen» Veloinfrastruktur am «richtigen» Ort erfolgt vielmehr im Rahmen der jeweiligen Projekte, basierend auf den geltenden einschlägigen Normen und Standards sowie den konkreten Umständen. Sodann gelten das eidgenössische Veloweggesetz und die darin definierten Eckpunkte selbstredend auch für den Kanton, die Bezirke und die Gemeinden, weshalb auf Wiederholungen von Bestimmungen des Bundesgesetzes möglichst verzichtet werden soll.

4.3 Umgang mit den wichtigsten Anträgen

Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wurden einzelne Paragraphen angepasst, die Ausführungen im Bericht und Antrag an den Kantonsrat präzisiert und Missverständnisse und Unklarheiten erläutert.

Insbesondere folgende Anträge führten im Nachgang zur Vernehmlassung zu Anpassungen:

- Beim in § 1 Abs. 2 formulierten Auftrag, dass der Kanton, die Bezirke und Gemeinden für ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz zu sorgen haben, wird nicht mehr explizit davon gesprochen, dass dies nur «wo möglich» gilt. In den Netzplänen soll dieser Vorgabe denn auch umfassend nachgekommen werden. Dies ändert freilich nichts daran, dass in der Praxis tatsächliche oder rechtliche Hindernisse zutage treten können, welche der Durchgängigkeit des Velowegnetzes an bestimmten Stellen entgegenstehen.
- Der in mehreren Vernehmlassungen aufgestellten Forderung, dass Bau und Betrieb von Veloparkierungsanlagen eingehender geregelt werden, wird dadurch nachgekommen, dass diese nicht mehr bei der Velowegnetzplanung, sondern in der Bestimmung zu den Velowegen explizit

genannt werden, was zur Folge hat, dass diese (subsidiär) auch auf die Veloparkierungsanlagen Anwendung finden.

- Dem Antrag, dass für die Signalisation kommunaler Velowegnetze ebenfalls der Kanton zuständig sein soll, wird zur Wahrung der geltenden und bewährten Zuständigkeiten nicht nachgegeben. Gleichzeitig soll dem Kanton – neben seiner allgemeinen Aufsichtspflicht gegenüber Bezirken und Gemeinden gemäss § 61 KV – nur dort eine spezifische Aufsichtsfunktion zugewiesen werden, wo dies im Sinne der Wichtigkeit auch zweckmässig erscheint. Aus diesem Grund werden die §§ 11 und 14 entsprechend angepasst.
- Im Kontext der Unterhaltsregelungen wurde mehrfach gefordert, dass sich die Beiträge des Kantons und der Gemeinden nicht auf den baulichen Unterhalt der in der Trägerschaft von Körperschaften des kantonalen öffentlichen Rechts und von Privaten befindlichen Velowegen beschränken, sondern auch den betrieblichen Unterhalt umfassen sollen (also insbesondere die Reinigung der Fahrbahnoberfläche und die Schneeräumung). Diesen Anträgen wird durch eine Anpassung von § 16 Abs. 1 Bst. b stattgegeben, indem allgemein von Unterhalt gesprochen wird, wobei auch in diesem Zusammenhang zu beachten bleibt, dass eine Beteiligung am betrieblichen Unterhalt nur soweit möglich ist, als seine Notwendigkeit auf den öffentlichen Veloverkehr zurückzuführen ist und diese neben den anderen Ursachen von einer gewissen eigenständigen Bedeutung ist.

Verschiedenen Vernehmlassungsteilnehmern ist nicht klar, wie das Verfahren und die Bemessung der Beitragszahlungen ablaufen soll. Zudem werden Präzisierungen hinsichtlich der beitragsberechtigten Bestandteile der Velowege sowie der Regelung des Unterhalts gefordert. Nachdem dazu aus der Praxis bislang noch keinerlei Erfahrungen bestehen, werden entsprechende, vollzugstaugliche und soweit möglich allgemein geltende Richtlinien oder Vollzugshilfen gestützt auf erste konkrete Anwendungsfälle erst noch zu erarbeiten sein. Wie auch in den Erläuterungen zu § 16 ausgeführt, werden dabei aller Voraussicht nach Pauschalisierungen Anwendung finden; das ändert aber nichts daran, dass sich gemäss gesetzlicher Vorgabe auch diese nach dem Mass der tatsächlichen Beanspruchung durch den Veloverkehr richten müssen.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer verlangen, dass verbindliche Zwischenschritte für die Realisierung des Velowegnetzes definiert werden, damit die Umsetzung sofort angegangen und nicht hinausgezögert wird. Dazu ist einerseits auf Art. 19 Abs. 1 Bst. b des Veloweggesetzes hinzuweisen, der eine zwanzigjährige Umsetzungsfrist für die Velowegnetzpläne vorsieht, andererseits aber insbesondere auf die Tatsache, dass eine rasche Umsetzung von Infrastrukturvorhaben in der Praxis häufig an den langwierigen Planungs- und Landerwerbsverfahren scheitert. An diesen würde auch eine zeitliche Vorgabe im vorliegenden Gesetz nichts ändern, was umso mehr gilt, als der Bundesgesetzgeber seinerseits davon abgesehen hat, im Hinblick auf die Umsetzung seiner Vorgaben irgendwelche rechtliche Massnahmen zu beschliessen, welche die angesprochenen Verfahren zu beschleunigen vermöchten.

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer stellen schliesslich Anträge, welche nicht das vorliegende Gesetzgebungsvorhaben betreffen, sondern sich etwa auf die Behebung von Defiziten bei bestehenden Strassen oder anderweitige Einzelmassnahmen, die Ausweitung auf kommunale Baureglemente, die Umsetzung von Schwierigkeitsstufen bei Mountainbikerouten oder die Aufhebungen von bestehenden Fahrverbotsregelungen auf ausgewiesenen Routen beziehen. Darauf wird hier nicht weiter eingegangen.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck

Mit Abs. 1 dieses Paragraphen wird der Zweck des Gesetzes beschrieben. Dieser besteht wie bei den bereits bestehenden Strategien, Konzepten und Plänen zu diesem Thema in der Förderung des Veloverkehrs. Daraus ergibt sich sogleich der Brückenschlag zu einer sicheren Verkehrsinfrastruktur.

Die Förderung des Veloverkehrs kann über verschiedene Wege erfolgen. In der Praxis haben sich fünf Handlungsfelder etabliert:

- Datengrundlagen: Gezielte Daten zum Veloverkehr helfen, die Wirkung von Massnahmen darzustellen und dienen dem Controlling.
- Netzkonzeption: Diese umfasst die Bezeichnung des Velowegnetzes in Plänen, die Eruiierung von Schwachstellen und ein griffiges Umsetzungscontrolling.
- Qualität: Bei der Entscheidung, ob das Velo im Alltag vermehrt genutzt wird oder nicht, spielt die Qualität des Velowegnetzes eine wichtige Rolle. Es ist somit von Bedeutung, dass die Veloinfrastruktur möglichst nach einheitlichen Standards, welche dem aktuellen Stand des Wissens entsprechen, geplant und realisiert wird.
- Wissenstransfer: Die zuständigen Mitarbeitenden bei der kantonalen Verwaltung, den Bezirken und Gemeinden sowie bei Raum- und Verkehrsplanungsbüros sind mit dem erforderlichen Grundlagenwissen zu bedienen.
- Kommunikation ergänzt den Wissenstransfer und zielt darauf ab, das Velofahren der Bevölkerung mit adressatengerechten Mitteln näherzubringen.

Zur Gewährleistung der Sicherheit ist in erster Linie eine fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur anzustreben, während Massnahmen zur Symptombekämpfung wie Fahrsicherheitskurse, Helm tragen, gute Erkennbarkeit durch permanentes Licht am Velo usw. als Ergänzung dienen können.

Abs. 2: Gemäss Art. 6 des Veloweggesetzes sorgen die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden dafür, dass die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind. Eine solche Qualität der Velowege kann zur Förderung des Veloverkehrs beitragen. Der Auftrag richtet sich auch an die Bezirke und Gemeinden. Der Klarheit halber wird dieser Grundauftrag der neuen Veloweggesetzgebung im kantonalen Gesetz wiederholt.

§ 2 Geltungsbereich

Velowege müssen einerseits auf übergeordneter Ebene geplant, andererseits konkret projiziert, gebaut und dann unterhalten werden. Wichtiges Element insbesondere im Freizeitverkehr, zunehmend aber auch bei Alltagsverkehrsrouten, welche nicht entlang der einschlägigen Hauptrouten des motorisierten Verkehrs verlaufen, stellt die Signalisation dar. Mit dem sukzessiven Aufbau des Routennetzes von SchweizMobil ab Ende der 1990-er Jahre hat die Bedeutung einer eigenständigen und nur für die jeweiligen Verkehrsmittel geltenden Signalisation zugenommen. Im ganzen Gesetz wird deshalb mit den Begriffen Planung (im Sinn der Velowegnetzplanung), Projektierung, Bau, Unterhalt sowie Signalisation operiert.

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts kennen die Schwyzer Gemeinden den so genannten Wegrodel. Der Wegrodel hält unter anderem fest, wo öffentliche Fahrwege mit privater Unterhaltungspflicht verlaufen. Eine Vielzahl der Freizeitvelowege führt über Wege, welche in den kommunalen Wegrodel-

verzeichnissen eingetragen sind. Die Regelung dieser bestehenden Fahrwegrechte und Unterhaltungspflichten gemäss dem Gesetz über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltungspflicht vom 26. Februar 1958 (WegrodelG, SRSZ 443.110) gilt grundsätzlich weiterhin, ausser dass die Unterhaltungsbeteiligungspflicht des Kantons und der Gemeinden gemäss § 16 Abs. 1 Bst. b KVWG bei in den Netzplänen aufgeführten Velowegen auch bezüglich solcher gilt, die (gleichzeitig) in einem Wegrodel aufgeführt sind (siehe dazu auch die Ausführungen zu § 16).

§ 3 Velowegnetze

Dieser Paragraph legt im Grundsatz fest, was unter Velowegnetzen zu verstehen ist. Die Definition gilt sowohl für Velowegnetze für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr.

Abs. 1: Zusammenhängende und durchgängige Wege sind zentrale Eigenschaften von Velowegnetzen. Damit wird unterstrichen, dass die wichtigen Ziele und Quellen des Veloverkehrs erschlossen werden sollen, die Wege durchgehend sein sollen und die Netze möglichst miteinander verbunden sind. Daneben sollen die Velowegnetze auch sicher und attraktiv sein und in der Regel möglichst direkt verlaufen (mit Ausnahmen beim Freizeitverkehr). Velowegnetze im Sinn dieses Gesetzes umfassen alle Infrastrukturen, die eine Erschliessungsfunktion für den Veloverkehr ausüben.

Abs. 2: Das Bundesgesetz unterscheidet explizit zwischen Velowegnetzen für den Alltag und Velowegnetzen für die Freizeit. Velowegnetze für den Alltag erschliessen primär Ziele und Quellen des Veloverkehrs in Agglomerations- und Siedlungsgebieten. Sie dienen vor allem dem Pendlerverkehr für Beruf und Ausbildung sowie dem Einkaufsverkehr. Entsprechend sollen durch dieses Netz die für diese Verkehrszwecke wichtigen Ziele und Quellen erschlossen werden: Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit. Diese Umschreibung führt jedoch nicht dazu, dass ein Anspruch auf die Erschliessung einer bestimmten Anlage besteht. Und es bedeutet auch nicht, dass inskünftig sämtliche Strecken, die mit Velos befahren werden können, in einen Velowegnetzplan aufgenommen werden müssen.

Velowegnetze für die Freizeit umfassen Wege und Routen, die für Ausflüge am Wochenende und am Feierabend, folglich für die Naherholung, befahren werden, sowie touristische Angebote für Feriengäste zum Velowandern und Mountainbiken. Bei diesen Wegnetzen steht die Erholungsqualität im Vordergrund, häufig stellt der Weg das Ziel dar. Im Vordergrund stehen das Landschafts- und Naturerlebnis, beim Mountainbiken werden zudem fahrtechnische Herausforderungen angestrebt. Im Weiteren sollen Freizeitrouten Sehenswürdigkeiten und touristische Einrichtungen wie Bikeparks oder Übernachtungsmöglichkeiten erschliessen und im Sinne des sanften Tourismus Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleisten.

Netze des Alltags- sowie des Freizeitverkehrs können durchaus Überlappungen aufweisen. In diesem Fall gelangen hinsichtlich des Ausbaustandards und der Finanzierung grundsätzlich die Bestimmungen, welche für die Alltagsrouten gelten, zur Anwendung.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Anzahl von E-Bikes rücken auch längere Velostrecken stärker in den Fokus der Planung. Velowegnetze sind entsprechend nicht mehr nur lokal, sondern nach Möglichkeit auch zwischen Siedlungsgebieten zu planen. Neben den E-Bikes sind auch weitere elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge (z. B. E-Trottinette) im Aufwind. Diese sind immer weiter verbreitet und werden über öffentliche Verleihsysteme angeboten. Derzeit ist noch nicht absehbar, wie gross das Potenzial solcher Fahrzeuge ist und welche sich in signifikanter Zahl dauerhaft auf öffentlichen Strassen etablieren. Die zunehmende Anzahl an Kleinfahrzeugen mit unterschiedlichen Fahreigenschaften, Geschwindigkeiten und Abmessungen erhöht aber den Druck insbesondere auf die Veloinfrastruktur, was bei deren Planung mitzubedenken ist.

Im Hinblick auf die Sicherheit kommt wie bei den Wanderwegen der Eigenverantwortung der Nutzer ein grosses Gewicht zu. An die Ausbauqualität und den Unterhalt namentlich von Strecken ausserhalb des Siedlungsgebietes können selbstredend nicht die gleichen (hohen) Anforderungen gestellt werden wie an jene des Alltagsverkehrs. Dies gilt im besonderes Mass für eigentliche Mountainbikestrecken.

§ 4 Velowege

Abs. 1: Unter Velowegen sind nicht nur eigenständige, abgetrennte Infrastrukturen für den Veloverkehr zu verstehen, sondern auch kombinierte Rad-/Gehwege, markierte Radstreifen oder eine Führung im Mischverkehr. Auch wenn separate Velowege dem Zweck des Gesetzes bzw. den Interessen des Veloverkehrs wohl häufig am besten entsprechen würden, lassen sich solche in der Realität als Folge der gegebenen Platzverhältnisse, der Topografie oder anderweitig entgegenstehender Interessen, etwa des Natur- und Landschaftsschutzes oder der Ressourcenschonung, sehr häufig nicht realisieren. Der Entscheid darüber, in welcher Art und Weise den Bedürfnissen des Veloverkehrs gebührend Rechnung getragen werden kann, muss daher jeweils im Einzelfall gefällt werden, dies anhand der verkehrlichen Situation, der örtlichen Verhältnisse sowie der weiteren rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse oder – allgemeiner ausgedrückt – einer Verhältnismässigkeitsprüfung. Anders als in Städten finden sich im Kanton Schwyz auch kaum mehrspurige Strassen oder durchgehende Parkplatzreihen entlang von Strassen, die zugunsten neuer Velowege aufgehoben werden könnten.

Nachdem der Bundesgesetzgeber davon abgesehen hat, den Interessen des Veloverkehrs bzw. der hierfür notwendigen Infrastruktur gegenüber anderen geschützten Rechtsgütern ein erhöhtes Gewicht beizumessen, ändert die neue Veloweggesetzgebung nichts daran, dass im Einzelfall eine Abwägung der verschiedenen auf dem Spiel stehenden Interessen erforderlich ist. Dies hat etwa zur Folge, dass sich beim angestrebten Ausbau der Velowege auch in Zukunft aufwändige und langwierige Landerwerbsverfahren ergeben können.

Abs. 2: Für das Velofahren in der Freizeit eignen sich insbesondere Strassen, Wege und Radwege abseits des motorisierten Verkehrsgeschehens. Zum Mountainbiken sind auch sogenannte Singletrails, schmale Wege und Pfade in hügeligem oder bergigem Gelände ohne Hartbelag geeignet. Die Anforderungen an diese Wege sind somit wesentlich von den örtlichen Verhältnissen abhängig, auch hinsichtlich des Unterhalts. Die Veloinfrastrukturen für die Freizeit können lokale, regionale und nationale Netze bilden, wie sie heute schon geplant und betrieben sowie auf der Plattform von SchweizMobil mit dem Veloland und dem Mountainbikeland kommuniziert werden. Nicht zu den Velowegnetzen gehören eigentliche Sportanlagen für Velos wie beispielsweise Pumptracks oder Velorennbahnen.

Das Strassenverkehrsrecht des Bundes definiert in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS, SR 741.41), was ein Fahrrad (Art. 24 VTS) respektive ein Motorfahrrad (Art. 18 VTS) ist. Fahrräder sind demnach «Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden. Kinderräder und Rollstühle gelten nicht als Fahrräder». Velos mit elektrischer Tretunterstützung, die sogenannten E-Bikes, sind Motorfahrräder. Unterscheiden lassen sich hierbei:

- a) Leicht-Motorfahrräder (Art. 18 Bst. b Ziff. 1 VTS), sog. langsame E-Bikes mit höchstens 500 W Motorleistung, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie einer allfälligen Tretunterstützung, welche bis max. 25 km/h wirkt;
- b) übrige Motorfahrräder (Art. 18 Bst. a Ziff. 2 VTS), sog. schnelle E-Bikes mit höchstens 1000 W Motorleistung, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis max. 45 km/h wirkt.

Das ASTRA hat mit der Beantwortung des Postulats 18.4291 Burkart «Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich» den Auftrag erhalten, eine Neukategorisierung der «Motorfahräder» vorzunehmen. Gegenwärtig steht die Vorstellung im Raum, dass es inskünftig drei Kategorien geben wird: Leichtmotorfahräder (max. 25 km/h, ≤ 250 kg), schwere Motorfahräder (max. 25 km/h, ≤ 450 kg) und schnelle Motorfahräder (max. 30 km/h resp. 45 km/h mit Tretunterstützung, ≤ 200 kg).

Für das KVWG zählen gemäss Definition im Bundesrecht sowohl muskelbetriebene Fahrräder wie auch alle Motorfahräder mit elektrischem Antrieb zu den Velos.

Das Bundesrecht gibt auch die Verkehrsregeln und die Signalisation vor. So haben beispielsweise die Führer von Motorfahrädern die Vorschriften für Radfahrer zu beachten (Art. 42 Abs. 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, VRV, SR 741.11). Dem Strassenverkehrsrecht des Bundes unterstehen auch Infrastruktureinrichtungen, die umgangssprachlich nicht als Strassen bezeichnet werden. So gilt das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) auch auf Feld- und Waldwegen und weiteren Wegen, sofern es sich um öffentliche Strassen im Sinn von Art. 1 SVG handelt. Darum hat beispielsweise eine Person, die Mountainbike fährt, ihr Fahrzeug jederzeit zu beherrschen, die Geschwindigkeit anzupassen, das Rechtsfahrgebot einzuhalten und beim Kreuzen und Überholen insbesondere auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen. Die Haftung richtet sich gemäss Art. 70 SVG nach dem Obligationenrecht.

Das Veloweggesetz wie auch das KVWG gehen auf solche Fragen nicht ein. Sie regeln insbesondere nicht, wo Mischverkehr mit anderen Verkehrsträgern zulässig ist (Beispiel: Velowege auf Trottoirs). Die Regelung dieser strassenverkehrsrechtlichen Fragen wird wie dargelegt vielmehr dem SVG und dem zugehörigen Ausführungsrecht überlassen, insbesondere der VRV und der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21).

Abs. 3: Jede Velofahrt beginnt und endet auf einem Veloabstellplatz. Eine wirkungsvolle Veloförderung bedeutet somit auch, dass für Velofahrer neben einem guten Velowegnetz auch Abstellplätze an den Start- und Zielorten zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen nach Möglichkeit und den örtlichen Gegebenheiten sinnvoll platziert und fahrend erreichbar sein, Schutz vor Diebstahl bieten und ein platzsparendes, geordnetes Abstellen der Velos ermöglichen. Es wird somit festgehalten, dass Velowege auch bedarfsgerechte Veloparkieranlagen umfassen. Diese sind insbesondere an den Quell- und Zielpunkten frequentierter Bauten und Anlagen sowie Verkehrsdrehscheiben gefragt. Sie liegen auch im Interesse der Betreiber von publikumsintensiven Anlagen (z. B. Einkaufszentrum, Freizeitanlage), von öffentlichen Einrichtungen (z. B. öV-Haltestelle, Schule) oder der Eigentümer von Liegenschaften für das Wohnen und Arbeiten. Für Veloparkieranlagen im Umfeld von solchen Bauten und Anlagen obliegt die Verantwortlichkeit daher grundsätzlich den jeweiligen Eigentümern bzw. Betreibern, was teilweise in den kommunalen Baureglementen sowie in § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (SRSZ 781.100) entsprechend geregelt ist. Besteht kein derartiger Anknüpfungspunkt, was insbesondere bei Freizeitvelowegen vorkommen kann, knüpft die Zuständigkeit für die Errichtung und den Betrieb der nach den konkreten örtlichen Umständen erforderlichen Veloabstellplätze gemäss § 10 Abs. 1 KVWG primär an die Trägerschaft des betreffenden Veloweges an, subsidiär kommen nach § 10 Abs. 2 KVWG die Errichtung und der Betrieb (auch) von Veloparkieranlagen durch den Kanton und die Gemeinden anstelle von Körperschaften des kantonalen öffentlichen Rechts oder von Privaten in Betracht. Auch das Beitragswesen gemäss § 16 KVWG findet auf Veloparkieranlagen (subsidiär) Anwendung, allerdings wiederum nur, wenn diese nicht zu Bauten oder Anlagen gehören, bei denen eine Erstellungspflicht bereits aus dem Baurecht oder § 7 Abs. 1 GöV resultiert.

Zur Konkretisierung der in kommunalen Baureglementen enthaltenen Vorgaben können die einschlägige Normen und Richtwerte, wie sie etwa seitens des Schweizerischen Verbandes der Stras-

sen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) und mit den Vollzugshilfen des ASTRA bestehen, angewendet werden. Letztere empfiehlt beispielsweise bei Wohnbauten 1 Veloparkplatz pro Zimmer, bei Dienstleistungsbetrieben je nach Kundenintensität zwischen 2.5 und 4.5 Veloparkplätzen pro 10 Arbeitsplätze, bei Gewerbe- und Industriebetrieben 2.5 Veloparkplätze pro 10 Arbeitsplätze und für die Kundschaft von Verkaufsgeschäften zwischen 1 und 3 Veloparkplätze pro 100 m² Verkaufsfläche. Sofern keine solchen Richtwerte bestehen, müssen die erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen, deren Anordnung sowie bauliche Ausgestaltung nach den konkreten Umständen sowie rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten des Einzelfalls beurteilt werden. Insbesondere bei Freizeitvelowegen, die ausserhalb der Bauzone verlaufen, können Bestimmungen des Raumplanungsrechts der Realisierung von Veloparkierungsanlagen entgegenstehen.

Als Bestandteile der Velowege sind bedeutende Veloparkierungsanlagen in den Velowegnetzplänen darzustellen.

II. Velowegnetzplanung

Im zweiten Kapitel wird die im Bundesrecht statuierte Planungspflicht im kantonalen Recht ausgeführt. Damit die Planung die nötige Verbindlichkeit erhält, wird eine Verankerung im Richtplan (auf kantonaler Stufe) bzw. in einem behördenverbindlichen kommunalen Plan vorgesehen.

§ 5 Kantonaler Velowegnetzplan

Das Kernstück der bundesrechtlichen Grundsatzgesetzgebung stellt die Verpflichtung der Kantone zur Planung von Velowegnetzen dar. Dieser Auftrag lässt den Kantonen die Freiheit, über die konkrete Ausgestaltung des Netzes zu entscheiden. Für die Erarbeitung der Velowegnetze wird auf die bestehenden Grundlagen wie beispielsweise das Radrouten- oder Mountainbike-Konzept zurückgegriffen. Der Begriff des Netzkonzepts ist geläufig und mit den Vollzugshilfen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bestehen gute Arbeitshilfen für die Entwicklung der Velowegnetze unter Berücksichtigung der entsprechenden Qualitätsanforderungen. Schliesslich soll ein Netz von Velowegen entstehen, welches eine gesamtkantonale Funktion übernimmt. Damit wird vorweggenommen, dass bei der Festlegung des Netzes eine entsprechende Flughöhe zu wahren ist.

Abs. 1: Die Kantone werden durch das Bundesgesetz verpflichtet, sowohl die bestehenden als auch die geplanten Velowegnetze in Plänen festzuhalten. Es versteht sich von selbst, dass bestehende, aber nicht oder nicht mehr zur Aufnahme in den Netzplan vorgesehene Velowege nicht festzuhalten sind.

Abs. 2: Nicht alle bestehenden Strassen und Wege eignen sich gleich gut zur Benützung mit dem Velo, und bisweilen ist der direkteste Weg nicht unbedingt der beste. Bei der Planung der Velowegnetze können die einschlägigen Vollzugshilfen beigezogen werden, daneben ist aber insbesondere den konkreten kantonalen, regionalen bzw. lokalen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Das KVWG definiert allgemein, welche Bedingungen Velowegnetze zu erfüllen haben, damit sie eine kantonale Netzfunktion einnehmen. Für die Netzfunktion von Strassen und Wegen ist deren Zusammenhängen und Lückenlosigkeit zentral. Für Velowege bedeutet dies, dass alle wichtigen Ziele und Quellen des Veloverkehrs untereinander verbunden sind und die Wege durchgehend genutzt werden können. Dafür können auch bereits bestehende Strassen und Wege genützt bzw. entsprechend qualifiziert werden.

Im Sinn der Funktion des kantonalen Velowegnetzes sind – analog zum Kantonsstrassennetz – nur kantonal oder regional wichtige Ziele und Quellen zu erschliessen. Dabei ist die Eigentümer- bzw. Trägerschaft der Strasse 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 berechtigten Interessen nach Möglichkeit selbstverständlich Rechnung zu tragen ist.

Wichtige Ziele für den Alltagsverkehr sind (nicht abschliessend): Ortszentren, grössere Wohngebiete, kantonale Entwicklungsschwerpunkte, kantonale Bildungsstätten, regional bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, bedeutende Arbeitsgebiete, Einkaufszentren, Bahnhöfe, wichtige Bushaltestellen, Bike+Ride-Anlagen, Park+Ride-Anlagen, Spitäler und kulturelle Einrichtungen. Wichtige Ziele für den Freizeitverkehr sind (nicht abschliessend): Etappenorte/Ortszentren mit Bahnhöfen, Talstationen von Bergbahnen, Naherholungsgebiete, Sehenswürdigkeiten/Attraktionen und besondere Landschaften, z. B. entlang eines Flusses.

§ 6 Kommunale Velowegnetzpläne

Den Gemeinden kommt bei der Velowegnetzplanung eine grosse Bedeutung zu. Sie kennen ihre Bevölkerung sowie deren Bedürfnisse und Wünsche am besten, und sie haben unter Umständen bereits eigene Strategien, Konzepte oder Leitbilder erstellt, welche auf eine Förderung des örtlichen Veloverkehrs abzielen, oder an Agglomerationsprogrammen mitgewirkt.

Die Bezirke, die nur vereinzelt Träger eigener Strassen sind, sind von der Pflicht zur Erstellung eigener Velowegnetzpläne ausgenommen, zumal eine dritte Planungsebene die Koordination der Planungen unnötig erschweren würde.

Abs. 1: Das Bundesgesetz verlangt, dass bei einer Delegation der Planung kommunaler Wegnetze an die Gemeinden der Kanton dafür zu sorgen hat, dass die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden. Die Gemeinden haben deshalb, analog zum Kanton, die Velowegnetze mit kommunaler Netzfunktion in einem Plan darzustellen. Abschnitte, die bereits im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführt sind, können auch kommunale Netzfunktion haben; an den Zuständigkeiten für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt ändert sich dadurch nichts.

Wenn eine Gemeinde auf das strategische Instrument des kommunalen Richtplans verzichtet, kann sie die Behördenverbindlichkeit direkt in einem (kommunalen) Nutzungs- bzw. Erschliessungsplan erreichen (ein solcher ist dann allerdings auch grundeigentümerverbindlich).

Abs. 2: Wie der Kanton sind die Gemeinden bis zu einem gewissen Grad frei, welche Strecken sie in die Pläne aufnehmen wollen. Grundsätzlich gelten dieselben Anforderungen wie für die kantonalen Velowegnetze, jedoch adaptiert auf die innerörtlichen Verhältnisse. Kommunale Velowegnetze schliessen an das kantonale Netz an und verfeinern dieses. Wichtige kommunale Ziel- und Quellpunkte können Wohngebiete oder -quartiere, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete, öffentliche Gebäude (Gemeindeverwaltung, Spital), Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof, Bushaltestelle Regionallinie) oder öffentliche Veloparkieranlagen sein.

§ 7 Koordination

Es versteht sich von selbst, dass die kommunalen Pläne mit dem kantonalen Velowegnetzplan zu koordinieren und aufeinander abzustimmen sind. Wege, die im (übergeordneten) kantonalen Velowegnetzplan figurieren, müssen nicht gleichzeitig als kommunale Velowege klassiert werden, vielmehr soll das kommunale Netz das kantonale nach Möglichkeit verfeinern.

Auf der anderen Seite sind auch die Netze der Nachbarkantone zu übernehmen bzw. weiterzuführen. Allfällige Anpassungen, welche Auswirkungen auf die Netze anderer Kantone haben, sind entsprechend zu identifizieren und frühzeitig mit den zuständigen Stellen dieser Kantone abzugleichen.

§ 8 Beteiligung Dritter an der Planung

Zweckmässige Velowegnetze verlaufen bereits heute über Strassen und Wege verschiedener Träger der Verkehrsinfrastruktur. Die (kantonale) Velowegnetzplanung als Grundlage bzw. Bestandteil

der Richtplanung unterliegt den einschlägigen Verfahren gemäss PBG. Der Kanton ist bereits dadurch gehalten, die Bezirke und Gemeinden in geeigneter Art und Weise an der Planung zu beteiligen (§ 6 PBG). Da die Velowege unabhängig von der Eigentümer- bzw. Trägerschaft geplant werden, müssen die betroffenen Strassenträger (Bezirke, Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts, Private), weitere betroffene Grundeigentümer und interessierte Körperschaften und Organisationen schon bei der Netzplanung angehört werden. Weiter kann es sich als angezeigt erweisen, das vorhandene Wissen durch den Einbezug der Bevölkerung oder von Kommissionen, speziell zusammengesetzten Arbeitsgruppen, betroffenen Korporationen, Tourismusorganisationen, Veloclubs und anderen Interessenverbänden abzuholen. Dadurch lässt sich auch das Verständnis für die konkrete Netzplanung erhöhen. Die Einladung zur Mitwirkung unterliegt keiner bestimmten Form und kann im Rahmen einer allgemeinen öffentlichen Anzeige erfolgen. Neben diesem Anhörungsrecht im Rahmen der Netzplanung bleiben den betroffenen Grundeigentümern die ihnen aus ihrer Eigentumsstellung zukommenden Rechte vorbehalten.

§ 9 Verbindlichkeit

Abs. 1: Damit die gewünschte Netzwirkung erzielt werden kann, müssen die Pläne für die Behörden verbindlich sein (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz). Das ist vor allem für die Koordination mit anderen raumwirksamen Vorhaben und für den Anschluss an die Netze benachbarter Körperschaften bedeutsam. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zum Veloweggesetz darauf hingewiesen, dass für die Festlegung von Velowegnetzen die Richtplanung ein geeignetes Instrument sei. Die behördenverbindliche Festlegung des kantonalen Velowegnetzes erfolgt mittels Überführung seiner wesentlichen Inhalte in den kantonalen Richtplan. Den Gemeinden ist es überlassen, ob sie ihren Velowegnetzplan ebenfalls im (kommunalen) Richtplan oder in einem anderen, mindestens behördenverbindlichen Plan verankern.

Abs. 2: Der kantonale Velowegnetzplan schafft eine konzeptionelle Grundlage für die langfristige und koordinierte Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton. Mit der Überführung der wesentlichen Inhalte in den kantonalen Richtplan erhält der Plan den Charakter eines behördenverbindlichen Planungsinstruments. Der Regierungsrat erhält den Auftrag, den kantonalen Velowegnetzplan zu erlassen, ihn periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Sinngemäss gilt das Gleiche für die kommunalen Velowegnetzpläne, bei denen die Zuständigkeit beim Gemeinderat liegt.

III. Zuständigkeit

In diesem Abschnitt geht es vorab um die Regelung der Zuständigkeiten für die Erstellung und den Betrieb der in den Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege (Projektierung, Bau, Unterhalt, Signalisation). Betreffend Veloparkieranlagen wird auf die Ausführungen zu § 4 Abs. 3 KVWG verwiesen.

«Projektierung» meint die Detailplanung im Hinblick auf das konkrete Bauvorhaben, dies im Gegensatz zur «Planung» im Sinne von § 5 ff. KVWG, bei der es um die übergeordnete Netzplanung geht. Unter dem Überbegriff «Bau» wird in Analogie zu § 22 StraG die Neuerstellung, der Ausbau oder die bauliche Änderung (unter Einschluss von grösseren Sanierungen) an Velowegen verstanden. Der «Unterhalt» unterteilt sich schliesslich in den baulichen und den betrieblichen Unterhalt.

§ 10 Projektierung, Bau und Unterhalt

Abs. 1: Heute verlaufen Velowege teilweise auf Kantonsstrassen, aber auch auf Strassen in der Trägerschaft von Bezirken, Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und von Private-

ten. Im Gegensatz zur Planung, die keine unmittelbaren Eingriffe in das Grundeigentum verursacht, soll für die Realisierung der Velowege an die Strassenträgerschaft angeknüpft werden, d. h. jeder Strassenträger ist auf seinen Strassen für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von darüber oder daneben verlaufenden Velowegen verantwortlich. Strassenträgerschaft bedeutet die Verantwortlichkeit für die jeweilige Strasse, die im StraG dem Kanton (für Hauptstrassen), den Bezirken und Gemeinden oder Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten zugewiesen wird (§§ 5-7 StraG). Eine andere Zuständigkeitsregelung würde eine Durchbrechung der Einheit von Trägerschaft und Strassenhoheit bedeuten und zu zusätzlichen Schnittstellen und Koordinationsaufwand, Schwierigkeiten bei der Abgrenzung der Verantwortlichkeiten und unnötigen Konflikten führen.

Die Zuständigkeitsregelung bezieht sich sowohl auf Velowegnetze des Alltags- wie des Freizeitverkehrs und auf Velowege im kantonalen wie auch in den kommunalen Velowegnetzplänen. Velowege im kommunalen Velowegnetzplan dienen entweder dem innerörtlichen Alltagsverkehr, indem sie die Wohngebiete und wichtigen Ziele innerhalb der Gemeinden erschliessen, oder dem Freizeitverkehr, beispielsweise als Rundroute in einem lokalen Naherholungsgebiet. Dabei mag es Überschneidungen geben, indem Velowege des Alltagsverkehrs gleichzeitig auch dem Freizeitverkehr dienen können oder umgekehrt.

Denkbar ist, vorab für den Freizeitverkehr, dass auch neue Velowege abseits von bestehenden Strassen erstellt werden. Für solche ist naturgemäss keine bestehende Trägerschaft vorhanden, weshalb sie von demjenigen Gemeinwesen (Kanton oder Gemeinde) zu erstellen sind, in dessen Velowegnetzplan sie aufgeführt sind. Demgegenüber dürfte es kaum vorkommen, dass Körperschaften des kantonalen öffentlichen Rechts oder Private in ihrer Verantwortung neue öffentliche Velowege bauen (müssen). Hingegen sind sie für den Unterhalt ihrer Strassen und Wege zuständig, auch wenn ein in einem Netzplan aufgeführter Veloweg darüber führt, wobei diese Aufgabe im Einzelfall wiederum durch den Kanton oder die Gemeinde übernommen (§ 10 Abs. 2) oder hierfür ein Unterhaltsbeitrag ausgerichtet werden kann (§ 16 Abs. 1 Bst. b).

Abs. 2: Im Einzelfall sollen der Kanton bzw. die Gemeinden die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von Velowegen in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten übernehmen können, wenn dies die Interessen des Veloverkehrs gebieten, beispielsweise weil die sach- oder zeitgerechte Aufgabenerfüllung vom betroffenen nichtstaatlichen Strassenträger nicht erwartet werden kann. Da die Finanzierung von Velowegen mit Netzfunktion ohnehin durch den Kanton oder die Gemeinden erfolgt (vgl. § 16 KVWG), kann es sich rechtfertigen, auch die Realisierung der finanzierenden öffentlichen Hand zu übertragen.

§ 11 Signalisation

Eine einheitliche, verständliche und aussagekräftige Signalisation ist ein wesentlicher Qualitätsfaktor für ein attraktives und sicheres Velowegnetz. Die Wegweisung 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 SN 640 829a geregelt.

Abs. 1: In § 9 Abs. 1 StraV ist festgehalten, dass für die Signalisation der Radrouten der Strassenträger zuständig ist und die Kosten dafür trägt. Bisher hat die Fachstelle Langsamverkehr im Baudepartement die Anbringung, die Kontrolle und den Unterhalt die Signalisation von allen nationalen und regionalen SchweizMobil-Routen übernommen und die Gemeinden, Bezirke oder allfällige Dritte bei der Signalisation lokaler Routen beraten und unterstützt. Erfahrungen zeigen, dass diese Lösung nur bedingt praktikabel ist, da bei den lokalen Velosignalisationen grossmehrerheitlich keine periodische Kontrolle und kein Unterhalt erfolgt. Dies ist der Qualität des Velowegnetzes abträglich. Mit der vorgesehenen Neuregelung soll daher die Signalisation des gesamten

Velowegnetzes gemäss kantonalem Velowegnetzplan dem Kanton übertragen werden, unabhängig von der Strassenträgerschaft.

Abs. 2: Falls Gemeinden ihre kommunalen Velowegnetze signalisieren wollen, sind sie für die ordnungsgemässe Signalisation und deren Unterhalt zuständig. Dies gilt ebenfalls bei Velowegen in der Trägerschaft der Bezirke oder Dritter.

Abs. 3: Die Umsetzung einer normgerechten und zweckmässigen Signalisation setzt voraus, dass diese gut sichtbar und auf die Bedürfnisse der Velofahrer ausgerichtet ist. Das heisst, dass Schilder und Markierungen so im Sichtfeld positioniert werden müssen, dass sie während der Fahrt ohne Sicherheitseinbussen, beispielsweise aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit, oder bei verkehrstechnisch anspruchsvollen Knoten frühzeitig erkannt werden können. Analog den Regelungen für die Strassensignalisation (§ 39 Abs. 1 StraG) und die Wanderwege (§ 16 KFWG) wird mit dem Veloweggesetz die Möglichkeit geschaffen, dass Signalisationen und Markierungen auf privatem Grund aufgestellt oder an privaten Bauten und Anlagen angebracht werden dürfen. Dabei sind jedoch die berechtigten Interessen von Grundeigentümern und Anstössern zu berücksichtigen, d. h. nachvollziehbaren Wünschen hinsichtlich Grösse, Form und Platzierung der Signalisationen aufgrund von Bewirtschaftungs-, Denkmalschutz- oder weiteren Aspekten ist Rechnung zu tragen. Angesichts der Geringfügigkeit des Eingriffs in das private Eigentum wird hierfür keine Entschädigung vorgesehen. Sollte allerdings durch die Beanspruchung von Grundeigentum Schaden entstehen, so ist er zu beheben oder Entschädigung zu leisten.

§ 12 Beratung

Diese Bestimmung regelt die Unterstützung durch den Kanton bei der Beschaffung und Bereitstellung von Grundlagen und die fachliche Beratung der mit dem Vollzug des Veloweggesetzes betrauten Behörden und Dritten. Dazu gehören beispielsweise auch die Begleitung und Auswertung von Pilotprojekten – etwa zur Gewinnung von Grundlagenwissen –, nicht jedoch deren Durchführung.

§ 13 Information der Öffentlichkeit

Dieser Paragraph präzisiert die generelle Verpflichtung von § 45 KV, wonach die Behörden die Öffentlichkeit über ihre Tätigkeit informieren, einen einfachen Zugang zur Verwaltung gewährleisten und sich an das Öffentlichkeitsprinzip halten.

Abs. 1 Bst. a: Hochwertige Infrastrukturen sind eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer sowie die allgemeine Stärkung des Verkehrssystems. Die Akzeptanz der Planung und Anlage von Veloinfrastrukturen kann durch geeignete Informationen über deren Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem, den sparsamen Ressourcenverbrauch (Verkehrsfläche, Energie) oder die geringen Luft- und Lärmemissionen erhöht werden.

Abs. 1 Bst. b: Grundlagen zur Planung und zum Betrieb von Velowegnetzen sind beispielsweise statistische Daten über die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen und über Verkehrsflüsse, Erhebungen zu Unfallzahlen, Kosten-/Nutzenüberlegungen sowie Informationen über technische und regulative Neuerungen. Dieses Grundlagenwissen über fachliche, rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen für den Veloverkehr trägt insbesondere dazu bei, die politische Entscheidungsfindung zu Veloinfrastrukturen zu unterstützen und neue Erkenntnisse zu verbreiten.

Abs. 1 Bst. c: Das Velo kann einen relevanten Beitrag zur Entlastung des motorisierten Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs leisten. Der bisher eher geringen Velonutzung bei der Bewältigung des Alltagsverkehrs soll mit empfängergerechten Informationen entgegengewirkt werden.

Abs. 2: Die Beschaffung und Bereitstellung von Fachinformationen soll nicht nur durch den Kanton erfolgen. Fachinformationen über den Veloverkehr und seine Rolle im Gesamtverkehrssystem können auch Bezirke, Gemeinden und Dritte aufbereiten und verbreiten. Der Kanton kann sie bei Bedarf dabei unterstützen.

Abs. 3: Der Bund verlangt von den Kantonen, dass sie Informationen über die Qualität und die Benutzbarkeit von Velowegnetzen als harmonisierte Geobasisdaten sammeln und dem Bund zur Verfügung stellen (Art. 12 Veloweggesetz). Im Freizeitbereich besteht bei Routen von SchweizMobil bereits ein etablierter Mechanismus. Sperrungen von Strecken und allfällige Umleitungen werden tagesaktuell abgebildet und sind jederzeit online im Web oder via App abrufbar. Eine gleichartige Umsetzung für Velowegnetze des Alltagsverkehrs fehlt bislang. Zusätzliche Verkehrsdaten können als weitere Grundlage für die Planung, die Projektierung und den Bau von Anlagen sowie zu deren Betrieb und Unterhalt dienen; sie helfen bei der Entwicklungsbeobachtung und dem Erkennen von Trends beispielsweise bei der Verlagerung von Verkehrsströmen, unterstützen Potenzialabschätzungen, Verkehrsprognosen und Modellierungen, um den Bedarf an neuen Anlagen abschätzen zu können, und dienen der Wirkungs- und Erfolgskontrolle beispielsweise mit Vorher-Nachher-Analysen. Neben dem seitens Bund verlangten Datenaustausch sollen die Daten ebenfalls in geeigneter Art und Weise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, beispielsweise über das Geoportal des Kantons.

§ 14 Kantonale Fachstelle

Abs. 1: Das Veloweggesetz verpflichtet die Kantone, eine Fachstelle für Velowege zu bezeichnen und deren Aufgaben festzulegen. Damit bei einer allfälligen Reorganisation nicht das Veloweggesetz geändert werden muss, wird der Regierungsrat ermächtigt, die kantonale Fachstelle für Velowege zu bezeichnen. Dies wird in der Vollzugsverordnung über die Aufgaben und die Gliederung der Departemente und der Staatskanzlei vom 11. September 2007 (VVAG, SRSZ 143.111) erfolgen. Mit der Anpassung der Verordnung soll die kantonale Fachstelle für Velowege bei der Fachstelle Langsamverkehr des Baudepartements angesiedelt werden.

Abs. 2 Bst. a: Zur Bereitstellung von Grundlagendaten über die Qualität und Benutzbarkeit des Velowegnetzes siehe die vorstehenden Ausführungen zu § 13 Abs. 1 Bst. b.

Abs. 2 Bst. b: Der kantonale Velowegnetzplan basiert auf einem Netzkonzept. Die Federführung für die Erarbeitung der kantonalen Velowegnetze für den Alltags- und den Freizeitverkehr sowie die Aktualisierungen und Fortschreibungen (im Sinn der Vorbereitung zuhanden der zuständigen Entscheidungsinstanz) obliegt der Fachstelle für Velowege. Die Erarbeitung des Netzkonzepts sowie dessen Weiterentwicklung haben unter Beizug der betroffenen Bezirke und Gemeinden zu erfolgen.

Abs. 2 Bst. c: Damit gewährleistet werden kann, dass die verschiedenen Velowegnetze aufeinander abgestimmt sind, ist die Fachstelle bereits bei der Planung der Velowegnetze beizuziehen. Auch ist eine Koordination mit den nationalen Partnern und insbesondere SchweizMobil sicherzustellen.

Abs. 2 Bst. d: Sowohl raumwirksame Planungen des Kantons wie auch der Bezirke und Gemeinden sind darauf angewiesen, über aktuelle und aussagekräftige Grundlagen zum Veloverkehr zu verfügen. Die Fachstelle unterstützt deren Erarbeitung oder stellt diese zur Verfügung.

Abs. 2 Bst. e: Gemäss Veloweggesetz sind die Kantone verpflichtet, die Velowege innert 20 Jahren ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes umzusetzen. Da die kantonalen Velowegnetze auch Infrastrukturen in der Trägerschaft von Bezirken, Gemeinden oder weiteren Dritten beinhalten können, kommt der Koordination der entsprechenden Vorhaben eine wesentliche Bedeutung zu.

Abs. 2 Bst. f: Die Verantwortung in Zusammenhang mit der Signalisation gemäss § 11 KVWG obliegt der Fachstelle.

Abs. 2 Bst. g und h: Hier werden die Zuständigkeit gemäss §§ 12 und 13 KVWG festgelegt.

Abs. 2 Bst. i: Das kantonale Veloweggesetz sieht vor, dass der Kanton Beiträge an die Projektierungs-, Bau- und Unterhaltskosten von Velowegen, die im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführt sind, leistet. Die Behandlung dieser Beitragsgesuche obliegt der Fachstelle, welche sie der nach der allgemeinen Finanzkompetenzordnung zuständigen Stelle zum Entscheid vorlegt.

Abs. 2 Bst. j: Viele Strassen wurden ursprünglich mit dem Ziel gebaut, den Autoverkehr aufzunehmen. Heute werden insbesondere die Strassen in Ortszentren auch als öffentlicher Raum und somit als Teil der Siedlung verstanden. Der Bau und die Sanierung von Strassen werden dadurch komplexer, da den Bedürfnissen möglichst aller Anspruchsgruppen gebührend Rechnung zu tragen ist: Fahrzeugführer, Velofahrer und Fussgänger, öffentliche Verkehrsmittel, Anwohner, Geschäfte und weitere Gewerbetreibende. Angesichts der unterschiedlichen, sich teilweise widersprechenden Interessenlage soll die Fachstelle die Aspekte des Veloverkehrs einbringen und sachgerecht vertreten.

IV. Kosten und Finanzierung

§ 15 Grundsatz

Abs. 1: Wie bereits erwähnt, obliegen die Projektierung, der Bau und der Unterhalt von Velowegen dem jeweiligen Strassenträger. Dieser hat grundsätzlich auch die Kosten dafür zu tragen. Zu den Baukosten zählen neben den eigentlichen Bauwerkskosten auch die Kosten für den erforderlichen Landerwerb.

Abs. 2: Die Kosten der Signalisation aller im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführter Velowege hat der Kanton zu tragen, diejenigen der in den kommunalen Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege die jeweilige Gemeinde.

§ 16 Beiträge

Abs. 1 Bst. a: Das Velo kann im Alltagsverkehr als nachhaltiges und ökologisches Verkehrsmittel auf kürzeren Distanzen eine wichtige Rolle spielen. Es ist eine attraktive und kostengünstige Alternative oder Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr. Der Kanton will den Veloverkehr auch auf Strassen ausserhalb seiner Trägerschaft fördern. Hierfür beteiligt er sich an den Kosten für die Projektierung (inkl. erforderlichem Landerwerb) und den Bau (Neubau, Ausbau oder bauliche Änderung) von Velowegen, welche von Bezirken, Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten erstellt resp. baulich angepasst werden, sofern diese eine kantonale Netzfunktion erfüllen, d. h. im kantonalen Velowegnetzplan enthalten sind. Dies gilt sowohl für Velowege des Alltags- als auch des Freizeitverkehrs. Damit wird der Forderung der vom Kantonsrat erheblich erklärten Motion 18/19 nach Kantonsbeiträgen an überörtliche, nicht nur direkt an Kantonsstrassen angrenzende Radrouten nachgekommen.

Ebenso leisten die Gemeinden Beiträge an die Kosten für die Projektierung (inkl. den erforderlichen Landerwerb) und den Bau (Neubau, Ausbau oder bauliche Änderung) von Velowegen, welche von Bezirken, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten erstellt resp. baulich angepasst werden, sofern diese eine kommunale Netzfunktion erfüllen, d. h. in den kommunalen Velowegnetzplänen enthalten sind. Dazu könnte allenfalls der Spezialfonds der Erträge der Mehrwertabgabe verwendet werden (§ 36j PBG).

Beitragszahlungen erfolgen unter der Voraussetzung, dass die bauliche Ausgestaltung den einschlägigen Normalien und aktuellen Grundlagen entspricht. Der Umfang der Beteiligung richtet sich nach dem Mass der Beanspruchung durch den Veloverkehr. Beitragsberechtigt sind demnach Projektteile, die für die Funktion als Teil des Velowegnetzes notwendig sind. Beispielsweise sind dies der Neubau von Velowegen für die Entflechtung mit anderen Verkehrsteilnehmern, die Verbreiterung von Strassen für die Erstellung abgesetzter Velowege oder markierter Velostreifen sowie die Verbreiterung von Gehbereichen für den Begegnungsfall Velo/Fussgänger. Diese beitragsberechtigten Kosten übernimmt der Beitragspflichtige (Kanton oder Gemeinde) vollumfänglich. Dient eine Anlage bzw. ein bestimmter Teil davon verschiedenen Benutzerkategorien, so sind die Kosten entsprechend bzw. anteilmässig aufzuteilen.

Im Hinblick auf die Praxistauglichkeit dieses Beitragswesens werden gewisse Standardparameter festgelegt und Pauschalisierungen vorgenommen werden müssen. Im Vordergrund dürfte eine Bemessung anhand des jeweiligen Flächenbedarfs und/oder der quantitativen Beanspruchung durch die verschiedenen Nutzerkategorien stehen. Nachdem dazu aus der Praxis bislang noch keinerlei Erfahrungen bestehen, werden entsprechende, vollzugstaugliche und soweit möglich allgemein geltende Richtlinien oder Vollzugshilfen gestützt auf erste konkrete Anwendungsfälle noch zu erarbeiten sein.

Abs. 1 Bst. b: Wird der Unterhalt von Strassen vernachlässigt, ist dies in besonderem Mass für den Veloverkehr abträglich. Ohne zeitgerechte Instandhaltungsarbeiten könnte sich die Situation über die Zeit so stark verschlechtern, dass die Befahrung von Velowegen zum Sicherheitsrisiko wird und Streckenabschnitte für den Veloverkehr gesperrt werden müssen. Damit die Benutzbarkeit von Velowegen erhalten und grosse Investitionen für frühzeitige Totalsanierungen möglichst verhindert werden können, ist ein regelmässiger Unterhalt erforderlich. Erfahrungsgemäss wird diesem namentlich von privaten Strassenträgern nicht immer die nötige Bedeutung beigemessen, was erst recht der Fall wäre, wenn nur Totalsanierungen finanziell unterstützt würden. Dieser Fehlanreiz soll verhindert werden, indem sich der Kanton und die Gemeinden am baulichen Unterhalt von Velowegen des Alltags- und des Freizeitverkehrs beteiligen, die in den Velowegnetzplänen aufgeführt, aber nicht in der Trägerschaft der öffentlichen Hand sind.

Ebenso soll ein Beitrag an den betrieblichen Unterhalt (insbesondere Reinigung und Schneeräumung) möglich sein, sofern und soweit sich dessen Notwendigkeit in einem im Vergleich zum übrigen darüber verlaufenden Verkehr relevanten Ausmass auf den Veloverkehr zurückführen lässt. Der Unterhalt wird in der Regel also nicht vollumfänglich entschädigt, sondern der Kanton oder die Gemeinden beteiligen sich entsprechend der Beanspruchung der Strasse bzw. des Weges durch den Veloverkehr daran. Bezüglich der möglichen Beitragsbemessung kann auf das oben zu Bst. a Ausgeführte verwiesen werden.

Zu beachten bleibt dabei, dass beim Freizeitverkehr naturgemäss andere Anforderungen an den betrieblichen Unterhalt gelten; so kann sich der Unterhalt von Freizeitvelowegen bspw. auf die schnee- und eisfreie Zeit beschränken.

Durch die Beteiligung am Unterhalt ändert sich an der Haftungssituation nichts, d. h. der Werkigentümer und Strassenträger bleibt verantwortlich (siehe aber § 20 KWVG zur Haftungsübernahme). Darauf hingewiesen sei an dieser Stelle auch nochmals, dass die Unterhaltsbeteiligungspflicht des Kantons und der Gemeinden bei in ihren Netzplänen aufgeführten Velowegen auch bezüglich solcher gilt, die (gleichzeitig) in einem Wegrodel aufgeführt sind. Diese stellt insoweit zwar eine (teilweise) Durchbrechung der Regelung gemäss WegrodelG dar, was sich aber damit

rechtfertigen lässt, dass die betroffenen Strassen und Wege bzw. Abschnitte davon mit der Aufnahme in einen Velowegnetzplan eine neue, sprich erhöhte Bedeutung und Belastung erfahren. Klarzustellen bleibt aber, dass die vorliegende Bestimmung lediglich eine (auf das Mass der Beanspruchung durch den Veloverkehr ausgerichtete) finanzielle Beteiligung des Kantons und der Gemeinden am Unterhalt der betroffenen, in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts oder Privaten befindlichen Strasse vorsieht, so dass deren grundsätzliche und primäre (Unterhalts-)Zuständigkeit und Verantwortung nicht aufgehoben werden. Entsprechend wird in aller Regel auch kein Grund zur Löschung aus dem Wegrodelverzeichnis gemäss § 12 Abs. 2 WegrodelG vorliegen.

Abs. 2: Wenn der Kanton oder die Gemeinde an den Ausbau des Velowegnetzes Beiträge entrichten soll, bedarf es dafür eines Gesuchs. Der kantonalen Fachstelle respektive der Gemeinde sind mit dem Gesuch in der Regel die folgenden Unterlagen einzureichen: Technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Situationsplan inkl. Signalisation, Längenprofil, Normalprofile, typische Querprofile, Terminplan, Zustimmung der Territorialgemeinde(n) bei Bauherrschaft durch Dritte. Die eingereichten Unterlagen werden auf Vollständigkeit und auf Einhaltung der kantonalen Vorgaben überprüft. Eine allfällige Vorprüfung der kantonalen Fachstelle ist unverbindlich und steht unter Vorbehalt des definitiven Beschlusses der zuständigen Instanz.

§ 17 Kantonale Finanzierung

Für die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur (Neu- und Ausbauten, Betrieb und Substanzerhaltung) besteht eine Spezialfinanzierung, die mit zweckgebundenen Einnahmen gemäss § 50 StraG gespeisen wird. Die Mittel zur Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur stammen hauptsächlich von den kantonalen Motorfahrzeugsteuern (interne Verrechnung des Nettoertrags des Verkehrsamtes), von den Beiträgen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) des Bundes (50 % der Mineralölsteuer), von den Kantonsanteilen an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und weiteren Beiträgen des Bundes. Für Velos werden gemäss § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (SRSZ 782.300) keine Steuern erhoben.

Abs. 1: Investitionen ins Velowegnetz kommen auch den Haltern von Motorfahrzeugen zugute. Durch gezielte Ausbauten des Velowegnetzes entstehen attraktiven Verbindungen, welche die Benutzung des Velos im Alltagsverkehr fördern. Dadurch werden die Strassen entlastet. Aus diesem Grund sollen kantonale Velowege des Alltagsverkehrs inskünftig aus der Spezialfinanzierung Strassenwesen finanziert werden. Dies betrifft einerseits die Alltagsvelowege in der Trägerschaft des Kantons. Andererseits sollen aber auch die Kantonsbeiträge an die (im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten) Alltagsvelowege in der Trägerschaft Dritter (inklusive Beiträge an den Unterhalt bei nichtstaatlichen Strassenträgern) aus der Strassenkasse finanziert werden, da die angestrebte Entlastungswirkung auf der Strasse nur mit attraktiven und vor allem durchgängigen Velowegen erreicht werden kann, unbeschrieben von deren Trägerschaft. Damit wird der Forderung der Motion M 18/19 nach (Mit-)Finanzierung weiterer Velowege aus der Strassenkasse nachgekommen.

Abs. 2: Da Velowegnetze des Freizeitverkehrs aufgrund der Linienführung oder des Ausbaus weniger zur Entlastung des Strassenverkehrs beitragen, sind Beiträge aufgrund des fehlenden sachlichen Zusammenhangs nicht zu Lasten der Spezialfinanzierung Strassenwesen zu tätigen. Das Gesetz sieht somit konsequenterweise vor, dass diese Kosten dem ordentlichen Staatshaushalt belastet werden. Dies betrifft einerseits die Freizeitvelowege in der Trägerschaft des Kantons, andererseits die Kantonsbeiträge an die (im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführten) Freizeitvelowege in der Trägerschaft Dritter (inklusive Beiträge an den Unterhalt bei nichtstaatlichen Strassenträgern).

Bei Überlagerungen von Velowegnetzen für den Alltag und solchen für die Freizeit dürfte die Alltagsfunktion in aller Regel im Vordergrund stehen, so dass die Finanzierung in solchen Fällen über die Strassenkasse erfolgt.

Die Gemeinden und Bezirke haben ihre Aufwendungen für den Veloverkehr aus ihrem ordentlichen Haushalt oder allenfalls dem Spezialfonds der Erträge der Mehrwertabgabe zu bestreiten.

V. Weitere Bestimmungen

§ 18 Zusammenarbeit

Abs. 1: Verschiedene Tätigkeiten des Kantons, der Bezirke und Gemeinden können die Velowege beeinträchtigen. Art. 11 Abs. 1 des Veloweggesetzes schreibt den kantonalen und kommunalen Behörden bereits vor, dass sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf die Velowege Rücksicht zu nehmen haben. Die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Interessen des Veloverkehrs bezieht sich nicht nur auf raumwirksame Aufgaben, sondern auch auf Aufgaben wie Wegeunterhalt, Verkehrsmanagement und Winterdienst. Die Pflicht, Rücksicht zu nehmen, entspricht der durchgängigen Regel, wonach die betroffenen öffentlichen Interessen gegeneinander abzuwägen sind. Eine Interessenshierarchie ergibt sich daraus nicht. Die Gewichtung der einzelnen Interessen obliegt einer sachgemässen Abwägung durch die zuständigen Behörden.

Abs. 2: Im Sinn der Sache sowie aus fachlichen Überlegungen dürfte es regelmässig angezeigt sein, dass der Kanton, die Bezirke und Gemeinden bei der Erfüllung ihrer aus diesem Gesetz resultierenden Aufgaben untereinander zusammenarbeiten und auch auf Know-how und Ressourcen von Fach- und Tourismusorganisationen zurückgreifen. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit nützt beiden Seiten. In Betracht fällt auch, dass die Ausführung einzelner konkreter Aufgaben gegen Entgelt ganz oder teilweise an bestimmte Fachorganisationen ausgelagert wird, etwa um professionelle Leistungen in einem Spezialgebiet wie beispielsweise den Bau und Unterhalt von Mountainbiketrails oder die Vermarktung von touristischen Freizeitangeboten innerhalb einer Region abrufen zu können.

§ 19 Rechtliche Sicherung

Abs. 1: Die Pflicht zur rechtlichen Sicherung der öffentlichen Benutzung der Velowege wird in Art. 8 Bst. c des Veloweggesetzes den zuständigen Behörden auferlegt. Der Kanton, die Bezirke und die Gemeinden sind somit jeweils für jene Velowege verantwortlich, deren Träger sie sind. Eine ausdrückliche rechtliche Sicherung, z. B. durch Eintrag im Grundbuch, ist aber nur anzustrengen, wenn und soweit dies im konkreten Fall erforderlich scheint. Wo hingegen bereits ein gefestigtes Gewohnheitsrecht besteht, soll auch davon abgesehen werden können. Schliesslich ist nicht zu verkennen, dass dieser Auftrag mit erheblichem (Verfahrens-)Aufwand bis hin zu Enteignungen mit entsprechenden privaten Betroffenheiten führen kann.

Abs. 2: Für die rechtliche Sicherung gibt es grundsätzlich mehrere Möglichkeiten, wobei sich mit Blick auf die Dauerhaftigkeit des Rechts sowie die Unabhängigkeit vom jeweiligen Eigentümer dingliche Rechte und dabei je nach Ausgestaltung des in Frage stehenden Veloweges namentlich Eigentum oder Grunddienstbarkeiten aufdrängen dürften. Ausnahmsweise dürften auch nur obligatorische Berechtigungen in Frage kommen. Die rechtliche Sicherung kann auch mit einer Aufnahme im Verzeichnis über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltungspflicht der Gemeinde (Wegrodel) gegeben sein.

In den entsprechenden Planungen des Kantons und der Gemeinden vorgesehene Velowege sind im öffentlichen Interesse liegende Werke. Wenn die Neuerstellung von Velowegen oder deren

(auch nachträgliche) rechtliche Sicherung nicht einvernehmlich mit dem Grundeigentümer erfolgen kann, liegt gegebenenfalls ein Enteignungsgrund im Sinne von § 4 Bst. a des Enteignungsgesetzes vom 22. April 2009 (EntG, SRSZ 470.100) vor.

Abs. 3: Mit der Änderung des ZGB vom 11. Dezember 2009 (BBI 2009, 8779) sollte dem gesteigerten Informationsbedürfnis nach bestehenden öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen dadurch nachgekommen werden, dass das Gemeinwesen verpflichtet wird, eine für ein bestimmtes Grundstück verfügte Eigentumsbeschränkung des öffentlichen Rechts, die dem Eigentümer eine dauerhafte Nutzungs- oder Verfügungsbeschränkung oder grundstücksbezogene Pflicht auferlegt, anmerken zu lassen (Art. 962 Abs. 1 ZGB). Die vorliegende Bestimmung soll diese Rechtslage auch im kantonalen Recht ausdrücklich wiedergeben.

§ 20 Haftungsübernahme

Die (weitgehend unbegründete) Furcht vor unabsehbaren Haftungsforderungen im Fall eines Unfalls eines Velofahrers schreckt viele nichtstaatliche Strassenträger ab, ihre Infrastrukturen für öffentliche Velowege zur Verfügung zu stellen. Zwar sind solche Velounfälle glücklicherweise selten und daraus resultierende Haftpflichtfälle noch viel seltener, aber die latente Gefahr genügt verständlicherweise, dass die Bereitschaft der nichtstaatlichen Strassenträger an einem kleinen Ort ist. In solchen Fällen kann eine Haftungsübernahme von Seiten der öffentlichen Hand bei der Mitbenützung von Strassen in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts oder von Privaten viel Goodwill schaffen. Deshalb sollen der Kanton respektive die Gemeinden für die in ihren Velowegnetzplänen aufgeführten Velowege von nichtstaatlichen Trägern die Haftung ganz oder teilweise übernehmen können. Dies immer unter Berücksichtigung der Tatsache, dass (insbesondere Freizeit-)Velowege einen anderen Ausbau- und Unterhaltsstandard aufweisen können als Verkehrswege in Zentren (bspw. keine Schneeräumung im Winter), ohne dass darin ein Werkmangel zu erblicken wäre. Ein schadenverursachendes, fahrlässiges Verhalten oder Unterlassen des Strassenträgers selber – beispielsweise durch eine fehlende Sicherung bei Bauarbeiten – darf nicht zu einer Haftungsverlagerung führen. Solche Fragen können zwar auch vertraglich im Rahmen einer Dienstbarkeit geregelt werden, eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage schafft aber zusätzliche Rechtssicherheit.

§ 21 Befahren von Fuss- und Wanderwegen

Das Strassenverkehrsrecht des Bundes definiert in Art. 24 VTS Fahrräder wie folgt: «Fahrräder sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden». Sie gehören zu den motorlosen Fahrzeugen. Velos mit elektrischer Tretunterstützung, sogenannte E-Bikes, gehören gemäss Art. 18 VTS zu den Motorfahrrädern und sind somit Motorfahrzeuge.

Dem Strassenverkehrsrecht des Bundes unterstehen auch Infrastruktureinrichtungen, die umgangssprachlich nicht als Strassen bezeichnet werden. So gilt das SVG auch auf Feld- und Waldwegen und weiteren Wegen, sofern sie öffentlich zugänglich sind. Als öffentliche Strassen gelten somit von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützte Verkehrsflächen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen. Für die Frage, ob eine Strasse als öffentlich oder privat zu qualifizieren ist, ist demnach nicht das Eigentum massgebend. Ausschlaggebend ist, dass die Strasse einem unbestimmten, nicht durch persönliche oder rechtliche Beziehung untereinander oder zum Berechtigten verbundenen Personenkreis, also praktisch jedermann, zumindest in beschränktem Umfang offensteht. Die Beurteilung richtet sich dabei nach den für die Verkehrsteilnehmer erkennbaren äusseren Umständen und nicht nach dem inneren Willen des Verfügungsberechtigten. Allgemein zugängliche Wege, so auch Fuss-, Wander- und Velowege, unterstehen demnach dem Strassenverkehrsrecht.

Art. 43 Abs. 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 in schwierigem Terrain zu fahren sind. Aus diesem Grund werden Wanderwege bereits seit längerer Zeit mit Mountainbikes (auch mit solchen mit Tretunterstützung) befahren. Heute ist praxisgemäss nicht mehr davon auszugehen, dass Wanderwege grundsätzlich für Mountainbikes gesperrt sind. Ausnahmen ergeben sich dann, wenn sich die 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 Fahrverbot belegt sind. Dies wird vorliegend der Klarheit halber auch noch explizit festgehalten.

§ 22 Aufhebung und Ersatz von Velowegen

Das Bundesrecht überträgt mit Art. 9 des Veloweggesetzes den zuständigen Behörden die Aufgabe, dass sie für angemessenen Ersatz von Velowegnetzen oder Teilen davon sorgen, wenn solche aufgehoben werden müssen. Der Kanton hat zudem das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen zu regeln und zu bestimmen, wer zum Ersatz verpflichtet ist. Er kann im weiteren Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.

Die Gründe für einen erforderlichen Ersatz können vielfältig sein. Das Bundesgesetz erwähnt hierfür mögliche Beeinträchtigungen (explizit nicht abschliessend, da aufgrund neuer Entwicklungen zusätzliche Beeinträchtigungen entstehen können): sie sind nicht mehr frei und durchgehend befahrbar, ein sicheres Befahren auf einer längeren Wegstrecke ist nicht mehr gegeben aufgrund hoher Frequenzen und Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs oder es bestehen hohe Risiken im Hinblick auf Naturgefahren wie Steinschlag oder Hochwasser. Freizeittrouten können ihre Funktion verlieren, wenn die Erholungsqualität wie geeignete Wegoberflächen, schöne Landschaften sowie ein angenehmes Umfeld ohne störende Emissionen (Lärm, Abgase) nicht mehr besteht. Analog zur gängigen Praxis bei Wanderwegen wird für den Ersatz von Velowegen zuerst eine Umlegung auf vorhandene Wege zu prüfen sein. Wenn sich auf diese Art kein angemessener Ersatz finden lässt, sind grundsätzlich neue Infrastrukturen vorzusehen. Die örtlichen Verhältnisse, d. h. die räumliche und verkehrliche Gesamtsituation, sind bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit des Ersatzes zu berücksichtigen. Die Ersatzpflicht bezieht sich nicht nur auf die heute bestehenden, sondern auch auf die geplanten, in den Plänen festgehaltenen Velowege gemäss Velowegnetzplänen. Wenn also die Realisierung eines geplanten Weges durch eine andere raumwirksame Massnahme verhindert wird, ist mittels einer Planänderung für angemessenen Ersatz zu sorgen.

Abs. 1: Müssen Velowege in einem erheblichen, d. h. raumrelevanten Umfang ersetzt werden, obliegt der Entscheid darüber, ob die vorgesehene Massnahme den Ansprüchen gemäss kantonalen und übergeordneten Vorgaben genügt, der für den Erlass des Velowegnetzplans zuständigen Behörde. Massnahmen, welche zu einer Verschlechterung der bestehenden Situation führen, sind wenn immer möglich zu vermeiden, ansonsten aber nur gestützt auf eine umfassende Abwägung der betroffenen öffentlichen und/oder privaten Interessen zulässig. Mit der Nennung der für den Entscheid zuständigen Behörden sowie des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes sind gleichzeitig auch das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen sowie der ausnahmsweise Verzicht auf einen Ersatz geregelt.

Abs. 2: Die Überwälzung der Kosten für bauliche Massnahmen wegen geänderter Verhältnisse, ausserordentlichen Gebrauchs oder Beeinträchtigungen kennen heute bereits das StraG und das KFWG. Das Prinzip der Verursachergerechtigkeit kommt in gleicher Weise beim Ersatz von Velowegen zum Tragen. Die Kosten umfassen, sofern erforderlich, die Projektierung, den Bau und die Signalisation.

Abs. 3: Der Absatz orientiert sich inhaltlich am KFWG. Wenn Velowege wegen höherer Gewalt (wie Murgänge, Steinschlag etc.) verlegt, instandgestellt oder neu angelegt werden müssen, versagt das Verursacherprinzip. Im Sinne der Zuständigkeitsregelungen des vorliegenden Gesetzes ist es deshalb sachgerecht, wenn bei Velowegen, die im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführt sind, der Kanton und bei Velowegen, die in kommunalen Netzplänen aufgeführt sind, die jeweilige Gemeinde die Kosten tragen.

§ 23 Aufgabenerfüllung

Abs. 1: Das Fahrzeug Velo weist verschiedene Besonderheiten auf. Wenn diese bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Velowegen oder anderen Anlagen nicht adäquat berücksichtigt werden, können Sicherheitsdefizite entstehen oder die Anlagen werden nicht wie vorgesehen genutzt. Der sorgfältigen und velogerechten Gestaltung von Velowegnetzen und Infrastrukturanlagen kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu. Teilweise ist dieses spezialisierte Fachwissen auf Behördenseite nur bedingt vorhanden. Zur Behebung dieses Umstands wird die Möglichkeit statuiert, dass die (Ausführungs-)Aufgaben oder Leistungen der Behörden auch durch geeignete Dritte erbracht werden. Dies können Planungsbüros, spezialisierte Ingenieurbüros, Tourismus- und Beratungsunternehmen, Interessenverbände oder Ähnliche sein. Hierfür sind Leistungsvereinbarungen abzuschliessen.

Abs. 2: Leistungsvereinbarungen enthalten alle relevanten Informationen über jene Aufgaben und Leistungen, welche an Dritte übertragen werden, sowie deren Abgeltung. Es empfiehlt sich, möglichst klare Festlegungen zu treffen und zum Beispiel den Zeitraum der Gültigkeit sowie Regularien bei Änderungen und Anpassungen des Auftrags vorzusehen. Die in diesem Absatz aufgeführten Bestandteile stellen den Mindestregelungsumfang dar und können gegebenenfalls auch noch mit weiteren Festlegungen ergänzt werden.

Abs. 3: Der Absatz orientiert sich inhaltlich am KFWG. Das zuständige Departement hat die Kompetenz, im Hinblick auf die Klärung untergeordneter allgemeiner Fragen Richtlinien verbindlich zu erklären oder eigene Richtlinien zu Velowegen zu erlassen (z. B. Vollzugshilfen des ASTRA). Damit sollen einheitliche Standards erreicht werden. Da die Richtlinien meist technischer Natur sind, rechtfertigt sich die Zuständigkeit des Departements.

§ 24 Anwendbares Verfahren

Abs. 1: Wenn Velowege entlang von Kantons-, Bezirks- oder Gemeindestrassen als Teil derselben erstellt oder baulich unterhalten werden, gelangt von vornherein das entsprechende Verfahren gemäss StraG zur Anwendung. Insoweit bedürfte es hierfür gar keiner speziellen Erwähnung im vorliegenden Gesetz. Aber auch in Fällen, wo Velowege losgelöst von einer Kantons-, Bezirks- oder Gemeindestrasse neu erstellt oder baubewilligungspflichtig unterhalten werden, was in der Praxis hauptsächlich Velowege des Freizeitverkehrs betreffen dürfte, soll jeweils das nämliche Planungs- und Bewilligungsverfahren zur Anwendung gelangen.

Gemäss dem (noch) geltenden kantonalen Recht bedeutet dies, dass bei entsprechender raumplanungsrechtlicher Bedeutung des Vorhabens auch ein kantonaler Nutzungsplan (für Velowege in der Trägerschaft des Kantons) bzw. ein Eintrag in einem kommunalen Nutzungsplan (Erschliessungs- oder Zonenplan) erforderlich ist. Weil das Befahren der Landschaft ausserhalb der Bauzone mit einem Velo deren raumplanungsrechtlicher Zweckbestimmung nicht grundsätzlich

zuwiderläuft, dürften eine formelle Projektgenehmigung bzw. Baubewilligung und erst recht eine explizite raumplanungsrechtliche Ausscheidung des Veloweges aber nur erforderlich sein, wenn er im konkreten Einzelfall gegenüber der Vielzahl landläufig anzutreffenden (Velo-)Wege und Pfade eine deutlich erhöhte Bedeutung, beispielsweise wegen der Frequentierung oder baulichen Ausführung bzw. Gestaltung, aufweist. Vorbehalten bleibt überdies die Ausnahme von der Planungspflicht gemäss § 14 StraG, wonach bestehende Strassen und somit auch Velowege ohne Nutzungsplanungsverfahren erneuert, teilweise geändert und ergänzt werden können, wenn dies mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vereinbar ist.

Abs. 2: Das Bundesrecht räumt den Gemeinden ein Beschwerderecht bei Velowegen ein, soweit ihr Gebiet betroffen ist (Art. 18 Abs. 1 Veloweggesetz). Damit sie dieses Recht wahrnehmen können, müssen ihnen diesbezügliche Verfügungen eröffnet werden. Analoges muss für die Bezirke gelten.

Abs. 3: Das Verfahren zum Erlass von Verfügungen richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz vom 6. Juni 1974 (VRP, SRSZ 234.110).

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 25 Umsetzungsfrist

Das Veloweggesetz sieht in Art. 19 Abs. 1 Bst. a vor, dass die Velowegnetzpläne innert einer Frist von fünf Jahren ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes zu erstellen sind. Die Umsetzung der Pläne hat innert 20 Jahren zu erfolgen (Art. 19 Abs. 1 Bst. b Veloweggesetz). Die Gemeinden sind von diesen Fristen ebenfalls betroffen, da sie für die Planung respektive Umsetzung der kommunalen Velowegnetze zuständig sind. Allenfalls wird es Gemeinden geben, welche keine eigenen Pläne erstellen müssen, weil das Velowegnetz mit kantonaler Netzfunktion auch bereits die Bedürfnisse der Gemeinde abdeckt.

Die Fristen für die Erstellung der Pläne und deren Umsetzung beginnen mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes am 1. Januar 2023. Die Velowegnetzpläne sind somit bis Ende 2027 zu erstellen und innert 20 Jahren – bis 2042 – umzusetzen. Dies wird im kantonalen Recht ausdrücklich festgehalten.

Dem Bundesrat war bewusst, dass die Realisierung aufgrund langer Bauverfahren viel Zeit in Anspruch nehmen kann und die Ressourcen beschränkt sind. Weil es sachliche Gründe geben kann, weshalb die Fristen nicht eingehalten werden können, wurde eine Verlängerungsmöglichkeit für einzelne Gebiete (nicht ganze Kantone) geschaffen. Dabei legt der Bundesrat fest, unter welchen Voraussetzungen das UVEK die Fristen für einzelne Gebiete ausnahmsweise verlängern kann (Art. 19 Abs. 2 Veloweggesetz).

§ 26 Änderung anderer Erlasse

Strassengesetz vom 15. September 1999 (SRSZ 442.110):

§ 8 Radrouten

Der Beschrieb betreffend Radrouten ist nicht mehr erforderlich und kann ersatzlos aufgehoben werden.

Auch die StraV enthält Bestimmungen zu den Radrouten (§§ 6 – 9). Diese sind nach Verabschiedung des vorliegenden Gesetzes durch den Regierungsrat anzupassen oder aufzuheben.

Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (SRSZ 782.300):

§ 17 Nettoertrag

Da in Zukunft die Aufwendungen des Kantons für Velowege des Alltagsverkehrs aus der Strassenkasse finanziert werden sollen, ist diese Kategorie bei der Spezialfinanzierung zu ergänzen.

§ 27 Referendum, Veröffentlichung, Inkrafttreten

Es handelt sich um die üblichen Regelungen.

6. Auswirkungen

6.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die im Veloweggesetz verankerten neuen Bundesaufgaben werden finanzielle Auswirkungen haben, konkret dann und soweit, wie sich die angestrebten neuen und zusätzlichen Velowege auch tatsächlich realisieren lassen. Zusätzlich zu Buche schlagen werden beim Kanton seine Beiträge an Velowege, welche nicht in seiner Trägerschaft liegen (vgl. dazu § 16). Da die diesbezüglichen Absichten sowie rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten der Bezirke und Gemeinden oder anderer Dritter jedoch noch nicht bekannt sind, lassen sich die finanziellen Auswirkungen derzeit nicht verlässlich beziffern.

6.2 Personelle Auswirkungen auf den Kanton

Im Bereich der Fuss- und Wanderwege nimmt der Kanton seine Aufgaben mit einem personellen Aufwand von einem Vollzeitäquivalent (FTE) wahr. Mit der Reorganisation und dem Wechsel der Fachstelle Langsamverkehr zum Tiefbauamt auf Anfang 2021 wurde der Stellenetat im Bereich Veloverkehr um 0.6 FTE erhöht. Dadurch konnten Aufgaben im Bereich Controlling, der Grundgeneralarbeitung sowie ausgewählte Veloprojekte angegangen werden. Mit den zusätzlichen Aufgaben aus dem Bundesgesetz und dem KVWG wie etwa die Grundlagenplanung, die kantonale Netzplanung, die Information der Öffentlichkeit, die Behandlung von Beitragsgesuchen und die Koordination der kantonalen und kommunalen Projekte werden zusätzliche personelle Ressourcen erforderlich, welche sich mangels eines diesbezüglichen Erfahrungsschatzes derzeit allerdings erst schwerlich abschätzen lassen und die demzufolge situativ beurteilt werden müssen. Vorderhand ist geplant, den Stellenetat im Bereich Veloverkehr um weitere 0.2 FTE aufzustocken.

6.3 Auswirkungen auf Bezirke und Gemeinden

Planung sowie Projektierung, Bau und Erhaltung der Velowegnetze und anderer Veloinfrastrukturen bleiben auch mit dem KVWG teilweise Sache der Bezirke und Gemeinden. Diesen werden zwar keine grundsätzlich neuen Aufgaben übertragen, jedoch wird die Pflicht zur Velowegnetzplanung und ihre Umsetzung auch auf dieser Ebene einen gewissen Aufwand auslösen. Entlastet werden die Bezirke und Gemeinden im Gegenzug aber dadurch, dass sie bei ihren Arbeiten durch den Kanton fachlich, koordinativ wie auch finanziell unterstützt werden.

6.4 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft und Gesellschaft

Die Aufwertung des Veloverkehrs im Gesamtverkehrssystem entspricht den verkehrspolitischen Zielen des Regierungsrats und unterstützt die Erreichung wichtiger anderer Ziele. Der Veloverkehr entlastet die Verkehrsinfrastrukturen des motorisierten Verkehrs, ist nahezu CO₂- und emissionsfrei, siedlungsverträglich, ressourcenschonend, energieeffizient, kostengünstig und für die meis-

ten rund um die Uhr einfach verfügbar. Mit dem Velo lässt sich sodann ein Teil der Alltagsmobilität mit einem gesundheitsförderlichen Mass an Bewegung kombinieren. Velofahren zählt heute zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz und ist damit ein wichtiger Pfeiler eines nachhaltigen Freizeit- und Tourismusangebots.

6.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Der Veloverkehr schont die Umwelt und kann mithelfen, den CO₂- und Energieverbrauch zu senken. Je besser das Velowegnetz ist, desto attraktiver ist es, für kürzere Fahrten das Velo zu nehmen, wobei selbstverständlich auch eine gewisse Wetterabhängigkeit zu beobachten ist. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes wird das Verlagerungspotenzial zugunsten des Veloverkehrs noch vergrössert.

7 Behandlung im Kantonsrat

7.1 Ausgabenbremse

Beim vorliegenden Beschluss handelt es sich nicht um eine Ausgabenbewilligung. Für die Schlussabstimmung gilt das einfache Mehr gemäss § 87 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110).

7.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung unterstehen:

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.--; dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss hat den Erlass eines Gesetzes zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als Dreiviertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von Dreiviertel und mehr der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Die Motion M 18/19 wird gemäss § 64 Abs. 3 GOKR als erledigt abgeschrieben.
3. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirke; Gemeinden.
4. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Staatskanzlei; Baudepartement; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber