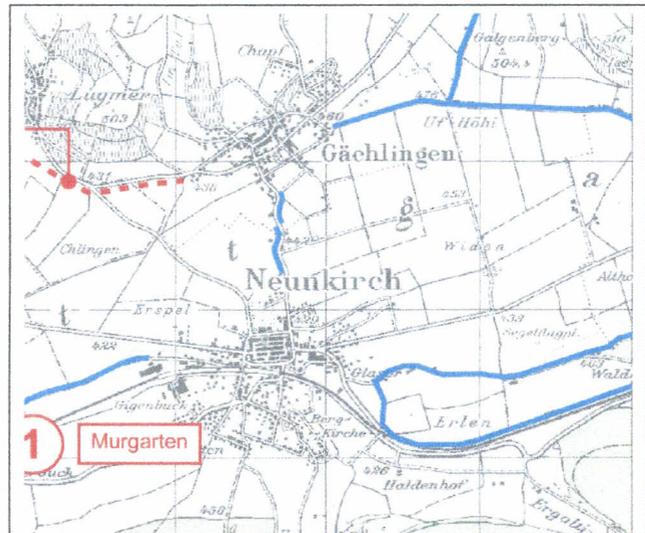


Volksmotion 2011/1  
**Kantonales Radwegnetz**

**Der Regierungsrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um ein zusammenhängendes kantonales Radwegnetz zu ermöglichen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der Kanton bei den Verbindungsstücken innerhalb der Gemeinden ein möglichst weitgehendes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht erhält.**

**Kurze Begründung**

Im Gegensatz zu den Kantonsstrassen ist der Kanton bei den Radwegen innerorts nicht zuständig. „Gemäss Beschluss des Grossen Rates ist die Führung der Radwege im Bereich der Bauzone Sache der Gemeinde“, heisst es dazu in der Legende des Teilrichtplans Radwege. Eine durchgehende, dem Netzgedanken verpflichtete, kantonale Radwegplanung wird somit verunmöglicht. Nur wenn der Kanton die Koordination des Radwegnetzes auch innerorts sicherstellt, kann ein lückenloses und sicheres Netz realisiert werden. Zurzeit wird der Strassenrichtplan revidiert. Dies ist der optimale Zeitpunkt, um die Kompetenzen beim Radwegnetz neu zu regeln.



Teilrichtplan Radwege

Erstunterzeichner

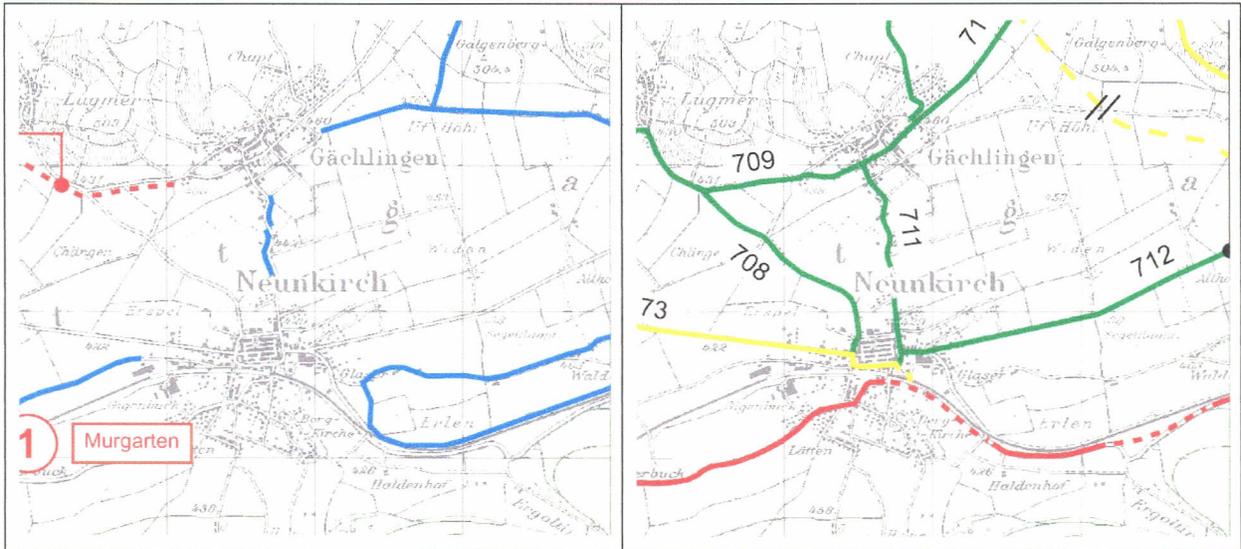
Politische Gemeinde: Schaffhausen

Nr.	Name	Vorname	Jhg.	Strasse	Unterschrift
1	Huss	Karl	1946	Christenweg 12	[Signature]
2	Graf	Beatrice	64	Rudenstr. 26	[Signature]
3	Cajacob	Eni	55	Ungarbrunnstr. 91	[Signature]
4	Bücher	Clauda	79	Alfatastr. 101	[Signature]
5	Winzeler	Andreas	62	Stettenerstr. 66a	[Signature]
6	Gaido	Niccolò	73	Haselweg 6	[Signature]
7	Storner	Andree			
8	Frey	Peter	44	Kornstr. 19	[Signature]
9					
10	und 202 weitere Unterschriften				

2011/1

## Volksmotion „Kantonales Radwegnetz“ – Begründung

*Der Regierungsrat wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um ein zusammenhängendes kantonales Radwegnetz zu ermöglichen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der Kanton bei den Verbindungsstücken innerhalb der Gemeinden ein möglichst weitgehendes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht erhält.*



Teilrichtplan Radwege

Teilrichtplan Kantonsstrassen

Wenn man den Teilrichtplan „Kantonsstrassen“ mit dem Teilrichtplan „Radwege“ vergleicht, fällt es sofort auf: Während die Kantonsstrassen durch die Gemeindegebiete hindurchgezogen sind, machen die Radwege an den Ortsgrenzen Halt. „Gemäss Beschluss des Grossen Rates ist die Führung der Radwege im Bereich der Bauzone Sache der Gemeinde“, heisst es dazu in der Legende. Bemerkenswert dabei ist, dass das Datum des Beschlusses nicht angegeben wird. Und tatsächlich bringt die Suche nach einem solchen Beschluss kein Ergebnis. Bereits auf dem Teilrichtplan 1996 ist dieser Satz festgehalten. Wenn man aber die Protokolle der Verhandlungen im Kantonsparlament durchliest, findet man weder einen solchen Beschluss selbst, noch einen Hinweis darauf. Und dies, obwohl Meinungsverschiedenheiten zwischen Kanton und Gemeinden bezüglich Teilstrecken auf Gemeindegebiet zur Sprache kamen, so zum Beispiel der geplante Radweg der Biber entlang ins Dorf Thayngen.

Auch die allenfalls daran beteiligten Personen können sich nicht an einen solchen Beschluss erinnern, oder in den Unterlagen darüber etwas finden. Weder die Sekretärin des Grossen Rates noch an Radwegen interessierte Parlamentarier, weder die Mitarbeiter des Tiefbauamtes noch der ehemalige Kantonsplaner oder die jetzige Kantonsplanerin. August Hafner, der ehemalige Rechtsberater des Baudepartementes meinte schliesslich, dass es einen solchen Beschluss gar nicht gebe, und dass es sich bei dem betreffenden Satz wahrscheinlich um eine Interpretation der Gesetzestexte durch das Tiefbauamt handle, was sachlich durchaus richtig sei.

Die einschlägigen Artikel dazu sind die folgenden (Strassengesetz vom 18. Februar 1980):

Art. 7: *Gemeindestrassen sind: e) Rad-, Geh-, Reit- und Wanderwege.*

Art 10: <sup>1</sup>*Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Rad- und Wanderwege verbleiben unter dem Vorbehalt abweichender Vereinbarungen den bisherigen Eigentümern.*

<sup>2</sup>*Einteilung und Hoheit einer Strasse werden durch deren Bezeichnung als Rad- und Wanderweg nicht geändert.*

Art 41: <sup>1</sup>*Die Gemeinden stellen die Ausführungsprojekte für die Gemeindestrassen und die Kantonsstrassen im Eigentum der Gemeinden auf.*

Art 51: <sup>1</sup>*Die Ausführung von Gemeindestrassen und von Kantonsstrassen im Eigentum der Gemeinden richtet sich nach der Zuständigkeitsordnung der Gemeinden.*

Radwege sind also Gemeindestrassen und gehören somit - was Projektierung und Ausführung betrifft - in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Diese Bestimmung wahrt zwar die Gemeindeautonomie, ist aber einer zeitgemässen kantonalen Radwegpolitik nicht zuträglich. Denn eine solche sollte sich auszeichnen durch die Bereitstellung eines durchgehenden, lückenlosen Routennetzes, auf dem sich die Velofahrer und Velofahrerinnen sicher bewegen können. Der Netzgedanke ist zentral. Und der kann nur zum Tragen kommen, wenn eine einheitliche Instanz mit einer Gesamtsicht planen kann.

Die Velopolitik und die Velowegplanung haben in den letzten Jahren eine grosse Entwicklung durchgemacht. Immer mehr wird erkannt, dass die konsequente Förderung des Velofahrens einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten kann und dass der Fahrradtourismus ein immer bedeutenderes Gewicht erhält. Dass diesem Umstand in den dreissigjährigen Gesetzesartikeln keine Rechnung getragen wird, sieht man daran, dass die Radwege mit den Reit- und Wanderwegen gleichgesetzt werden. Die Velofahrer werden so nicht als Teilnehmer am Alltagsverkehr wahrgenommen, sondern zu jenen gezählt, die dem Verkehrslärm entfliehen wollen, und für die das Bereitstellen von Wald- Feld- und Wiesenwegen gerade gut genug ist.

Die Ansprüche an die Verkehrsplanung sind in den letzten Jahren bezüglich des Radverkehrs stark gestiegen. Deshalb haben Kanton und Stadt Schaffhausen zusammen die Fachstelle Langsamverkehr geschaffen. Dies ist ein Grund mehr, die Planung der netzrelevanten Gemeindeteilstrecken dem Kanton zu übertragen. So kann nicht nur Gewähr geboten werden, dass die Planung kompetent und fachgerecht ausgeführt wird, sondern auch dafür, dass für die gleichen Probleme die gleichen Lösungen gefunden werden, was für die Verkehrssicherheit äusserst wichtig ist.

Natürlich beinhaltet die vorgeschlagene Neuverteilung der Zuständigkeiten einen Eingriff in die Gemeindeautonomie. Aber es sei hier nochmals klar festgehalten: Es geht nur um die Verbindungsstücke des kantonalen Radwegnetzes. Bei allen anderen gemeindeinternen Radwegen und Radstreifen sollen die Gemeinden die uneingeschränkte Hoheit behalten. Was bei den Kantonsstrassen möglich ist - nämlich eine klar geregelte Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden (z.B. Art. 40 und 41 des Strassengesetzes) - sollte doch bei den „Kantonsradwegen“ auch möglich sein. Zumal dem negativen Punkt der teilweisen Aufgabe der Gemeindeautonomie ein positiver gegenüberstehen würde: Die Mitbeteiligung des Kantons an den Kosten. Wer mitbestimmt, soll auch mitzahlen. Und das müsste natürlich auch klar geregelt werden.

Der Motionstext wurde absichtlich sehr offen formuliert. Im Spannungsfeld zwischen Autonomie der Gemeinden und übergeordnetem Interesse des kantonalen Radwegnetzes kann die bestmögliche Lösung nur von Fachleuten und involvierten Politikern

gefunden werden. Der Spielraum dafür soll nicht unnötig eingeschränkt werden. Um unsere Vorstellungen aber etwas zu konkretisieren, erlauben wir uns zum Schluss, die diesbezüglichen Bestimmungen aus dem Kanton Bern zu zitieren. (Beispiele aus weiteren Kantonen befinden sich im Anhang.)

Kanton Bern, Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11):

*Art. 45 – Kantonaler Sachplan Veloverkehr*

<sup>1</sup> *Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.*

<sup>2</sup> *Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonomer Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies*

*a. kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,*

*b. Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,*

*c. wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.*

*Art. 46 – Kantonale Velorouten*

<sup>1</sup> *Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.*

<sup>2</sup> *Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.*

*Art. 59 – Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen*

<sup>1</sup> *Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.*

<sup>2</sup> *Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.*

Mit bestem Dank für Ihr Interesse und der Bitte um eine wohlwollende Behandlung unseres Anliegens

Karl Huss, Präsident Pro Velo Schaffhausen

## Anhang: **Beispiele aus andern Kantonen**

Die Beispiele wurden der Studie „Kantonale Vorschriften zum Thema Fahrräder und Langsamverkehr“ entnommen, die das Institut für Föderalismus der Universität Freiburg im Auftrag der Pro Velo Schweiz durchgeführt hat.

### **AG**

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100)

§ 86 – Zuständigkeit für den Bau

<sup>1</sup> Die Zuständigkeit für den Bau liegt

a) beim Kanton für Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege;

b) bei den Gemeinden für Gemeindestrassen, für Radwege, soweit diese nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes sind, und für Fusswege.

### **AR**

Strassengesetz vom 26. Oktober 2009 (StrG; bGS 731.11)

Art. 26 – Radrouten von nationalem und regionalem Interesse

<sup>1</sup> Der Kanton plant die Radrouten von nationalem und regionalem Interesse und koordiniert diese mit den Gemeinden und Nachbarkantonen. Er übernimmt die Kosten für das Signalisationsmaterial.

<sup>2</sup> Die Gemeinden sind zuständig für die Signalisation und Befahrbarkeit der Radrouten von nationalem und regionalem Interesse. Insbesondere signalisieren sie die Radrouten und sorgen im Rahmen ihrer Hoheit dafür, dass die Anlagen möglichst gefahrlos benützt werden können und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.

### **BL**

Strassengesetz vom 24. März 1986 (StrG; SGS 430)

§ 20 Radrouten

Der Landrat beschliesst nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl von Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert. Neu anzulegende regionale Radrouten werden vom Kanton erstellt. Nach der Fertigstellung sind sie Bestandteil des Gemeindestrassennetzes gemäss § 6 Absatz 2.

### **BE**

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

<sup>1</sup> Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

<sup>2</sup> Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonomer Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies

- a. kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,
- b. Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,
- c. wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Art. 46 – Kantonale Velorouten

<sup>1</sup> Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.

<sup>2</sup> Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

Art. 47 – Kommunale Velorouten

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

Art. 48 – Signalisation

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

Art. 59 – Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen

<sup>1</sup> Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.

<sup>2</sup> Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

## **JU**

Loi sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994 (RSJ 722.31)

Article premier – But

<sup>1</sup> La présente loi a pour but de promouvoir le trafic cycliste et d'en assurer la sécurité sur le territoire de la République et Canton du Jura.

<sup>2</sup> A cet effet, l'Etat et les communes établissent un réseau cyclable cantonal attractif et sûr.

Art. 2 – Plan sectoriel

<sup>1</sup> Le réseau cyclable cantonal est déterminé par le Gouvernement selon un plan sectoriel intégré au plan directeur cantonal.

Art. 3 – Réseau cyclable cantonal a) Définition

Le réseau cyclable cantonal est constitué d'itinéraires propices au déplacement des cycles à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

Art. 4 – b) Objectifs

<sup>1</sup> Le réseau cyclable cantonal favorise prioritairement l'usage quotidien du cycle en tant que moyen de transport individuel.

<sup>2</sup> Il tient également compte de l'usage des cycles dans les activités de loisirs.

Art. 19 – Itinéraires cyclables communaux

<sup>1</sup> Les communes peuvent créer des itinéraires cyclables communaux.

<sup>2</sup> Ils sont en principe coordonnés et rattachés au réseau cyclable cantonal.

<sup>3</sup> La réalisation, l'entretien et la signalisation en incombent totalement aux communes.

## **SZ**

### Vollzugsverordnung zur Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (SRSZ 442.111)

#### § 6 – Gesamtes Radroutennetz

Radrouten bestehen aus den kantonalen Radrouten und den Nebenradrouten der Bezirke und Gemeinden.

#### § 7 – Kantonales Radroutenkonzept

<sup>1</sup> Das kantonale Radroutenkonzept koordiniert die Radrouten zwischen den Gemeinden, Bezirken und dem Kanton.

<sup>2</sup> Es bestimmt die kantonalen Radrouten entlang von Hauptstrassen und setzt Prioritäten bei der Umsetzung.

<sup>3</sup> Die Fachstelle erarbeitet das kantonale Radroutenkonzept und unterbreitet es nach Anhören der Gemeinden und Bezirke dem Regierungsrat zum Beschluss.

#### § 8 – Nebenradrouten

Die Gemeinden legen die Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest.