

Sitzung vom: 20. November 2007

Beschluss Nr.: 212

Anfrage Stand Radwegkonzept: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die von Kantonsrat Walter Wyrsch, Alpnach, und Mitunterzeichnenden am 25. Oktober 2007 eingereichte Anfrage betreffend Stand Radwegkonzept (55.07.04) wie folgt:

1. *Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass möglichst zusammenhängende Radwege sinnvoll und durchaus eine touristische Aufwertung sind?*

Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung. In der kantonalen Richtplanung 2006 bis 2020 wird unter dem Titel „8.8.4.1 Veloverkehr“ mit dem Leitbild Langsamverkehr des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom Dezember 2002 aufgezeigt, welche grosse Bedeutung der Förderung des Langsamverkehrs zukommt. In den Bereichen Standortattraktivität, Umweltschutz, Energie, Gesundheitsförderung und Tourismus kann der Radverkehr viel zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen.

Deshalb sollen die Bedeutung und die Attraktivität des Radwegnetzes laufend erhöht werden. Es ist dabei zu unterscheiden zwischen Routen für den Pendler- und für den Tourismusverkehr. Kombinationen sind soweit möglich immer anzustreben. Besondere Beachtung wird der Einbindung der Standorte öffentlicher Bauten und Anlagen, des öffentlichen Verkehrs und publikumsintensiver Bauten und Anlagen in das Radwegnetz geschenkt.

2. *Ist der Regierungsrat mit der Nidwaldner Regierung bezüglich der Entwicklung der Radwege im Kontakt?*

Auf Stufe Regierungsrat fanden bis heute zu diesem Thema keine Kontakte statt. Auf der fachlichen Ebene werden die Kontakte aber laufend gepflegt, damit die koordinierte Entwicklung des gemeinsamen Radwegnetzes zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden sichergestellt werden kann. Die zur Zeit in der Vernehmlassung stehende Überarbeitung des Nidwaldner Radwegkonzepts basiert auf dieser Koordinationsarbeit.

3. *Entsteht für unsern Kanton allenfalls ein Handlungsbedarf in der Fortsetzung von Radwegen über die Kantonsgrenzen hinweg?*

Die Kantone Obwalden und Nidwalden haben bei der Fortsetzung ihrer Radwege über die Kantonsgrenzen hinweg insbesondere drei Berührungspunkte, die wegen ihrer Einstufung als nationale oder regionale Veloland-Routen von Bedeutung sind. Es handelt sich dabei um Punkte auf den folgenden drei Strecken:

- Radroute Hergiswil/Stansstad – Alpnach (Lopperstrasse), nationale Veloland-Routen Nr. 4 (Alpenpanorama-Route) und Nr. 9 (Seen-Route);
- Radroute Ennetmoos – Kerns, regionale Veloland-Route Nr. 85 (Unterwalden-Route);
- Radroute Wolfenschiessen – Engelberg, regionale Veloland-Route Nr. 85 (Unterwalden-Route).

Im Vernehmlassungsentwurf zum überarbeiteten Radwegkonzept 2007 schlägt der Kanton Nidwalden für zwei dieser Berührungspunkte Massnahmen vor, die auch im Kanton Obwalden einen Handlungsbedarf auslösen. Für die Lopperstrasse stellt der Kanton Nidwalden in Aussicht, dass nach der Fertigstellung des Verbindungstunnels A2/A8 Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Signalisationsänderungen auf diesem Stras-

senabschnitt geprüft werden sollen. Die hierfür notwendige Koordination mit dem Kanton Obwalden ist gewährleistet.

Der Weiterbau des bestehenden Radwegs Ennetmoos – St. Jakob als Teilstück der regionalen Veloland-Route Nr. 85 hat im Radwegkonzept des Kantons Nidwalden keine hohe Priorität. Deshalb will der Kanton Nidwalden zuwarten, bis auch der Radweg auf Obwaldner Seite realisiert wird. Der Kanton Obwalden ist jederzeit bereit, das rund 100 Meter lange Teilstück des Radwegs entlang der Kantonsstrasse bis zur Einmündung der Polenstrasse in Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden zu erstellen. Eine durchgehende Radweganlage entlang der Kantonsstrasse bis Sand ist im Obwaldner Radroutenkonzept 1996 erst in dritter Priorität vorgesehen.

Für den dritten Berührungspunkt auf der Radroute Wolfenschiessen – Engelberg schlägt der Kanton Nidwalden keine Massnahmen vor, weil der Radweg bereits realisiert ist.

4. *Wie weit ist das Obwaldner Radwegkonzept von 1996 umgesetzt? Wie steht es um die Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen (Richtplan RPT 88)? Gibt es allenfalls einen Bedarf zur Überarbeitung?*

Basierend auf dem Radroutenkonzept 1996 sind im Rahmen von mehreren Bauprojekten bereits 12,7 km Radwege, 0,4 km Radstreifen, 5,5 km Verbesserungen bei bestehenden Anlagen und 23 Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert worden. Die Umsetzung schreitet also kontinuierlich voran.

Der Richtplantext 88 hält fest, dass der Kanton die gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung des kantonalen Netzes und zu seiner Beteiligung an den Kosten der kommunalen Ergänzungen schafft. Dieser Auftrag zur Schaffung gesetzlicher Grundlagen wird im Rahmen der Erarbeitung eines neuen Strassengesetzes und der entsprechenden Strassenverordnung an die Hand genommen. Im nachgeführten Gesetzgebungsprogramm der integrierten Aufgaben- und Finanzplanung 2008 bis 2011 ist dieser Auftrag für die Jahre 2009/2010 eingeplant.

Das bestehende Radroutenkonzept 1996 hat sich in der Praxis bewährt und muss nicht grundsätzlich überarbeitet werden. Der Richtplantext 88 führt aber aus, dass der Kanton gemeinsam mit den Gemeinden ein Optimierungs- und Ausbauprogramm für den Veloverkehr erarbeiten soll, welches die Standorte wichtiger öffentlicher Bauten und Anlagen sowie des öffentlichen Verkehrs, Fragen der Sicherheit und der Attraktivität sowie die Bedürfnisse von Freizeit, Erholung und des Tourismus berücksichtigen soll. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung und Fortschreibung des kantonalen Radroutenkonzepts 1996.

5. *Berücksichtigt das vorgesehene Radwegkonzept auch die neuen nationalen Mountainbike Routen?*

Das kantonale Radroutenkonzept 1996 berücksichtigt die Bedürfnisse der Mountainbiker nicht, weil aus kantonaler Sicht Mountainbike-Routen auf der Basis von privaten Initiativen zu realisieren sind. Dabei ist eine möglichst breit abgestützte Trägerschaft anzustreben, bei der insbesondere Tourismusvereine, Interessengruppen der Mountainbiker und die Gemeinden vertreten sind.

Im Rahmen des Projekts SchweizMobil, das der Kanton seit vier Jahren mit Beiträgen unterstützt, wird das bereits sehr erfolgreich positionierte Veloland Schweiz ab dem Jahr 2008 zu einem umfassenden Angebot der Human Powered Mobility (HPM) erweitert und vernetzt. Diese Angebote der durch Muskelkraft betriebenen Mobilität (HPM) umfassen das Wanderland Schweiz, das Mountainbikeland Schweiz, das Skatingland Schweiz und das Kanuland Schweiz.

Bei der Erarbeitung der neuen Routen von Mountainbikeland Schweiz und bei den Vorarbeiten für ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Obwalden hat sich gezeigt, dass es wichtig ist, die verschiedenen vorhandenen Angebote und Strecken, aber auch die vielen Ideen und Vorschläge im Bereich Mountainbike auf kantonaler Ebene zu koordinieren und zu bewerten. Gemäss Richtplantext 89 erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Konzept für den Human-Powered-Mobility-Freizeitverkehr.

Dieses Konzept stützt sich auf eine Übersicht der Gemeinden und Tourismusorganisationen über die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs in den Bereichen Rad-, Bike- und In

lineskating-Sport. Gemäss diesem Auftrag wird das vorgesehene Radroutenkonzept als Weiterentwicklung des Radroutenkonzepts 1996 die neuen nationalen Mountainbikerouten als Koordinationsprodukt beinhalten.

Im Namen des Regierungsrates

Landschreiber:

Urs Wallimann

Versand: 27. November 2007

G-Nr. 20070676