



Sitzung vom: 20. August 2024

Beschluss Nr.: 29

**Interpellation betreffend Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes (VWG) – Wo steht Obwalden?:
Beantwortung.**

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation betreffend Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes (VWG) – Wo steht Obwalden? (54.24.03), welche die Kantonsräte Annemarie Schnider, Sachseln, Helen Keiser-Fürer, Sarnen und Patrick Matter, Alpnach sowie 15 Mitunterzeichnende am 23. Mai 2024 eingereicht haben, wie folgt:

1. Gegenstand

Die Interpellanten begründen ihr Anliegen damit, dass es neben der behördenverbindlichen Planung der kantonalen und kommunalen Wegnetze sowie den konkreten Umsetzungsprogrammen zunächst vor allem um die Anpassung respektive Schaffung rechtlicher kantonomer Grundlagen gehe. Dies um die diversen Vorgaben aus dem Veloweggesetz zu erfüllen (behördenverbindliche Netzplanung, bauliche Umsetzungen, Unterhalt, Ersatzpflicht, Koordination, Fachstelle etc.), sowie um die Planung, den Bau und den Unterhalt der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit innerhalb der verlangten Fristen umfassend und fachgerecht zu gewährleisten.

Mit umfassenden Gesetzesanpassungen müsse der Kanton Obwalden endlich eine solide Grundlage schaffen, damit das sich seit Jahrzehnten in der unverbindlichen Planung befindende „Radroutenkonzept Obwalden 1996“ gezielt und zukunftsweisend in ein sicheres, durchgehendes und attraktives Velowegnetz umgesetzt werden könne.

Da seit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes am 1. Januar 2023 bereits mehr als ein Jahr vergangen sei, stünden für die behördenverbindliche Planung der Velowegnetze nur noch dreieinhalb Jahre zur Verfügung. Die Zeit zur fristgerechten Umsetzung der Vorgaben aus dem nationalen Veloweggesetz werde bereits knapp.

2. Vorbemerkungen

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz [VWG; SR 725.41]) in Kraft. Im Gesetz werden Grundsätze festgelegt, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und beim Unterhalt von Velowegnetzen beachten müssen. Es verpflichtet die Kantone, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit innert fünf Jahren – also bis Ende 2027 – in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten, die übrigen Rechtswirkungen der Pläne festzulegen und das Verfahren für deren Erstellung und Änderung zu regeln. Das Gesetz schliesst explizit Mountainbikerouten mit ein.

Das Velowegnetz für den Alltag und die damit verbundene Infrastruktur soll eine breite Nutzergruppe ansprechen und ein Netz für den täglichen Bedarf sein. Es erschliesst und verbindet

insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Das Velowegnetz für die Freizeit dient vorwiegend der Erholung und liegt in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Es erschliesst und verbindet insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Folgende Planungsgrundsätze sind in Art. 6 VWG festgehalten:

- Velowege müssen zusammenhängend und durchgehend sein und insbesondere die wichtigen Orte erschliessen;
- das Netz weist eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung auf;
- Velowege müssen sicher sein und der Veloverkehr ist, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr zu führen;
- Velowege weisen einen homogenen Ausbaustandard auf;
- Velowegnetze sind attraktiv, das Velowegnetz für die Freizeit weist zudem eine hohe Erholungsqualität auf.

Das Veloweggesetz (Art. 19 Abs. 1 Bst. b VWG) verpflichtet die Kantone bis 2042 die Velowegnetzpläne für Alltag und Freizeit umzusetzen.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat 2024 zusammen mit der Velokonferenz Schweiz die Publikation „Praxishilfe Velowegnetzplanung“ herausgegeben. Diese soll Planungsbehörden und -fachleute bei der Umsetzung des Veloweggesetzes unterstützen. Sie formuliert Grundsätze zur Velowegnetzplanung, definiert Begriffe, schlägt eine Netzhierarchie für das Velowegnetz im Alltagsverkehr vor und gibt Empfehlungen für das Vorgehen bei der Planung.

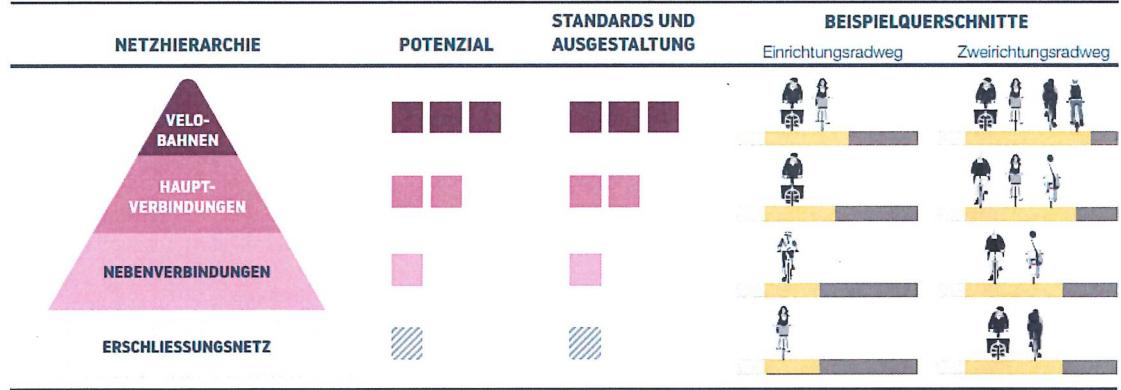


Abbildung 1: Hierarchiestufen Velowegnetz für den Alltag. Quelle: Praxishilfe Velowegnetzplanung, ASTRA und Velokonferenz Schweiz.

Im Kanton Obwalden werden voraussichtlich Haupt- und Nebenverbindungen zur Anwendung kommen. Das Potenzial für Velobahnen ist aufgrund der ländlichen Einwohnerdichte nicht gegeben. Das Velowegnetz für den Alltag sollte innerorts eine Netzdichte mit einer Maschenweite von etwa 200 bis 500 m aufweisen. Basis des Velowegnetzes ist das Erschliessungsnetz, das grundsätzlich alle für den Veloverkehr offenen Wege und Strassen beinhaltet.

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (am 9. November 2021 vom Regierungsrat beschlossen und vom Kantonsrat am 27. Januar 2022 zur Kenntnis genommen worden) ist die Grundlage für die Velowegnetzplanung im Kanton Obwalden. Bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurde das Veloweggesetz, das sich damals in Erarbeitung befand und im

Entwurf vorlag, bereits berücksichtigt. Im Gesamtverkehrskonzept werden die wichtigsten kantonalen Veloverbindungen aufgezeigt und es werden Standards für die Planung von Veloinfrastruktur definiert. Durch den Erlass des Gesamtverkehrskonzepts wurde das Radroutenkonzept von 1996 ersetzt, das bis dahin als Arbeitsgrundlage gedient hatte.

Zum Velowegnetz Freizeit gehört auch der Bereich Mountainbike, zu dem das Gesamtverkehrskonzept keine Aussage macht. Der Regierungsrat erteilte am 14. November 2023 einen Projektauftrag zur Erarbeitung einer Mountainbike-Strategie. Bestandteile der Strategie sind die Netzentwicklung, die Regelung der Verantwortlichkeiten und der Finanzierung in einer gesetzlichen Grundlage sowie ein Umsetzungskonzept. Die Arbeiten werden vom Amt für Raumentwicklung und Energie durchgeführt.

Mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (Fuss- und Wanderweggesetz [FWG; SR 704]) wurde 1985 die Grundlage für ein attraktives und durchgängiges Wanderwegnetz geschaffen. Es verlangt von den Kantonen, eine Netzplanung für bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwege durchzuführen (festgehalten in Richtplänen), diese periodisch zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Ausserdem enthält es Bestimmungen zur Koordination, Anlage, Erhaltung, Ersatz und zu den kantonalen Fachstellen. Der Kanton Obwalden konkretisierte dieses Gesetz mit der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (VV FWG; GDB 720.71). Darin sind das Verfahren zur Planung, Anlage, Erhaltung und Ersatz zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze im Interesse der Bevölkerung und des Tourismus sowie die Beitragsleistung des Kantons an die mit diesen Aufgaben betrauten Fachorganisationen geregelt.

Mit dem neuen Veloweggesetz werden die Kantone nach der Systematik des Fuss- und Wanderweggesetzes verpflichtet, Velowegnetze zu planen und zu verwirklichen. Innerhalb des Langsamverkehrssektors bestehen grosse Schnittbereiche, die eine Koordination der Planungen sowie der Verantwortlichkeiten und der Finanzierung erfordern. Das gilt für Fuss- und Velowege ebenso wie für Wander- und Mountainbikewege. Aus diesem Grund soll die Vollziehungsverordnung zum Fuss- und Wanderweggesetz durch ein Gesetz abgelöst werden, welche auch den Bereich Velo (samt Mountainbike) beinhaltet.

Erste Arbeiten diesbezüglich haben bereits im Rahmen der Mountainbike-Strategie stattgefunden. Es ist vorgesehen, dass der Regierungsrat im Herbst 2024 einen separaten Projektauftrag für den Gesetzgebungsprozess erteilt.

Im Kanton Obwalden ist die Fachstelle Langsamverkehr (angesiedelt im Amt für Raumentwicklung und Energie) zuständig für alle Fragen, die den Fuss- und Veloverkehr betreffen. Die Fachstelle ist mit einem 20 Prozent-Pensum besetzt. Hinzu kommt eine befristete Stelle Projektleiter Mountainbike im 80 Prozent-Pensum vom 1. Juni 2023 bis zum 31. Mai 2026.

Die Zuständigkeit der Planung und Umsetzung von Veloinfrastrukturanlagen liegt beim kantonalen Tiefbauamt, soweit es sich um eine kantonale Aufgabe handelt.

3. Fragenbeantwortung

- 3.1 Mit welchen rechtlichen Grundlagen will der Kanton Obwalden die Vorgaben aus dem nationalen Veloweggesetz (VWG) umsetzen, damit die Planung, der Bau und der Unterhalt der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit innerhalb der klar definierten Fristen (Art. 19 VWG) gewährleistet und die restlichen Bestimmungen des Gesetzes erfüllt werden können?

Grundlagen für das neu zu schaffende Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege werden zurzeit auf Stufe Verwaltung erarbeitet. In dem Gesetz werden die Richtplanung (Netzplanung), die Anlage (Bau und Kennzeichnung), der bauliche und betriebliche Unterhalt sowie die Arbeitsteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fachorganisationen geregelt. Damit wird eine wichtige Voraussetzung geschaffen, die in Art. 19 VWG gesetzten Fristen einzuhalten.

Das Verfahren für Richtpläne im Kanton Obwalden soll neu im Planungs- und Baugesetz (PBG) geregelt werden. Dieses befindet sich derzeit in der öffentlichen Vernehmlassung und soll in der zweiten Hälfte 2025 im Kantonsrat behandelt werden. Es bildet ebenfalls eine wichtige Grundlage für die Schaffung der im Veloweggesetz geforderten behördenverbindlichen Pläne (Richtpläne).

3.2 Bis zu welchem Zeitpunkt werden dem Kantonsrat entsprechende Gesetzesvorlagen unterbreitet?

Dem Regierungsrat wird im Herbst 2024 ein Projektauftrag für den Gesetzgebungsprozess zur Beschlussfassung unterbreitet. Es ist vorgesehen, dem Kantonsrat das Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege 2026 zu unterbreiten. Da eine grosse Abhängigkeit mit der Mountainbike-Strategie besteht, wird der Zeitrahmen durch die bis 31. Mai 2026 befristete Stelle vorgegeben.

3.3 Bis wann werden die behördenverbindlichen Richtpläne gemäss VWG erarbeitet und wie soll deren periodische Überprüfung umgesetzt werden (Art. 5 VWG)?
Welche weiteren Bestimmungen werden die Richtpläne enthalten, um die Vorgaben des VWG zu erfüllen (z.B. Abstellanlagen gemäss Art. 3 Abs. 2 VWG)?
Wird die vorgeschriebene Richtplanung gemäss der Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA und der Velokonferenz durchgeführt?

Der Richtplan für das Velowegnetz Freizeit (Teil Mountainbiken) wird innerhalb der Mountainbike-Strategie erarbeitet. Der Richtplan für das Velowegnetz Alltag und für das Velowegnetz Freizeit (Velowandern) soll parallel dazu erarbeitet werden. Das Bau- und Raumentwicklungsdepartement hat hierfür bereits Grundlagen erarbeitet und ist derzeit dabei, den Projektablauf und die Projektorganisation zu definieren. Die Richtpläne sollen 2026 vorliegen.

Die Richtpläne werden aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben des Veloweggesetzes und der Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA sowie anhand bestehender Grundlagen des Gesamtverkehrskonzepts erarbeitet. Hauptbestandteile gemäss Praxishilfe sind das Velowegnetz, das Aufzeigen von Netzlücken (z.B. fehlende Brücken) und die Veloparkierung. Bei der Veloparkierung werden grössere, öffentlich zugängliche Anlagen abgebildet, welche eine übergeordnete Bedeutung haben und hinsichtlich Raumsicherung und Finanzierung relevant sind.

3.4 In welcher Form wird der Kanton die Standards für die unterschiedlichen Führungsformen und Routentypen des Velowegnetzes definieren, um ein möglichst homogenes und sicheres Velowegnetz zu erreichen (Art. 6 VWG)?

Für das gesamte Velowegnetz Alltag werden folgende typische Führungsformen unterschieden:

- Velostreifen als Bestandteil der Fahrbahnen;
- Ein- oder Zweirichtungsvelowege entlang von Strassen;
- kombinierte Velo- und Fusswege;
- fahrzeugfreie oder -arme Strassen;
- Tempo-30-Zonen (Strassen mit Rechtsvortritt für alle Verkehrsteilnehmenden, Kantonsstrasse als übergeordnete Strasse bleibt vortrittsberechtigt, falls bei allen einmündenden Strassen mittels Trottoirüberfahrt der Rechtsvortritt entzogen wird);
- Tempo-30-Strecken (übergeordnete Strassen bleiben vortrittsberechtigt).

Ein möglichst homogenes Velowegnetz dient der guten Befahrbarkeit und der Sicherheit der Velofahrenden. Darunter wird ein Netz verstanden, das möglichst wenig Wechsel der Führungsform und eine möglichst gleichbleibende hohe Qualität der Infrastruktur aufweist.

Im Gesamtverkehrskonzept (Beilage 2 – Planungshilfe für Velorouten) sind Masse und Standards definiert. Die Planung von Anlagen für den Veloverkehr erfolgt bereits heute nach diesen Empfehlungen und unter Beachtung der allgemeinen Grundsätze. Die Ausbaustandards vom

Tiefbauamt werden im Bauprogramm Kantonsstrassen festgelegt (aktuell Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 vom 28. September 2021, Kantonsratsbeschluss vom 2. Dezember 2021). Diese ersetzen jedoch nicht eine situationsbezogene Dimensionierung der Veloverkehrsanlage, welche die örtlichen Verhältnisse, den Aspekt des Kulturlandverlustes als auch der Kosten hinreichend berücksichtigt.

Im Gesamtverkehrskonzept (Beilage 2) und dem Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 werden folgende Grundregeln für die Planung einer möglichst homogenen Veloinfrastruktur festgehalten:

- Im bebauten Gebiet (innerorts) bei tiefer Geschwindigkeit (bis 30 km/h) und/oder geringer Verkehrsmenge: Führung auf der bestehenden Fahrbahn im Mischverkehr;
- Im bebauten Gebiet (innerorts) bei hoher Geschwindigkeit (ab 50 km/h) und/oder hoher Verkehrsmenge: Führung auf Velostreifen oder speziell vorgesehenen Fuss- und Velowegen oder in Zusammenhang mit der Gestaltung von siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrten;
- Ausserhalb des bebauten Gebietes (ausserorts): Führung von Fahrbahn getrennt oder auf verkehrsberuhigter Strasse bzw. Weg;
- In seinem Beschluss über einen Rahmenkredit für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 hat der Kantonsrat im Weiteren festgelegt, dass Ausbaustandard und Linienführung der Projekte so gewählt werden sollen, dass der knappen Ressource Boden innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes Rechnung getragen wird.

Beim Freizeitverkehr ist grundsätzlich von vier Zielgruppen auszugehen und das Angebot ist folglich auf diese abzustimmen. Dabei handelt es sich um folgende Typen:

- Expertinnen/Experten;
- Ausflüglerinnen/Ausflügler;
- Einsteigerinnen/Einsteiger;
- Familien mit Kindern.

Jede Gruppe hat spezifische Bedürfnisse und Anforderungen, die bei der Planung von Velorouten berücksichtigt werden müssen. Da die unterschiedlichen Routen auf die jeweilige Zielgruppe abgestimmt werden sollen und die Routen durch unterschiedliche topografische Kammern führen, ist das Definieren von einheitlichen Standards für die Infrastruktur kaum möglich. Im Grundsatz steht für alle Zielgruppen das Freizeiterlebnis im Vordergrund, womit die Routen eine attraktive Umgebung bieten sollen. In der Regel sollen hierfür Strassen und Wege mit wenig oder keinem motorisierten Verkehr genutzt werden. Dies gilt insbesondere für die Gruppen, welche mit sensibleren Personen unterwegs sind (Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien mit Kindern). Für die Zielgruppen, die verkehrserfahren sind, ist das Unterwegssein im Strassenverkehr möglich.

Wichtig ist zudem für alle Zielgruppen eine verständliche und lückenlose Signalisation der Routen. Dies insbesondere, da Freizeitrouten auch von Personen genutzt werden, welche keine Lokalkenntnisse besitzen. Weitere Anforderungen zur Planung der Routen für die entsprechenden Zielgruppen betreffend Belag, Routendistanz, maximale Höhendifferenz, bevorzugte Topografie etc. sind in der neuen Praxishilfe „Zielgruppen im Veloland Schweiz“ vom ASTRA zusammen mit SchweizMobil zu entnehmen.

Bestimmte Abschnitte des Freizeitverkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets können mit dem Velowegnetz für den Alltag kombiniert werden. Damit kann bspw. die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sichergestellt und somit wichtige Ausgangspunkte erschlossen werden.

- 3.5 Wie wird die Arbeitsteilung bei Planung, Bau und Unterhalt der Velowegnetze zwischen dem Kanton und den Gemeinden aussehen? Wird der Kanton die Gemeinden zur behördenverbindlichen Netzplanung der kommunalen Wegnetze verpflichten und

falls ja, wie wird der Kanton die Gemeinden gemäss Art. 5 Abs. 2 VWG kontrollieren und unterstützen?

Der kantonale Richtplan 2019 weist den Kanton an, die übergeordneten kantonalen und kommunalen Veloverbindungen des Alltags- und Freizeitverkehrs im Rahmen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts festzulegen und deren Umsetzung zu koordinieren (Handlungsanweisung D4-1).

Die Gemeinden werden angewiesen, im Rahmen der Ortsplanungen einen kommunalen Velowegnetzplan zu erstellen und diesen umzusetzen. Er umfasst ein Velowegnetz von hoher Qualität (zusammenhängend, direkt, sicher und attraktiv), welches nebst den wichtigen innerörtlichen Veloverbindungen auch die Anbindung an die Nachbargemeinden, die Bahnhöfe, die neuen Entwicklungsgebiete und an weitere wichtige Zielorte für den Alltags- und Freizeitverkehr sicherstellt. Zudem ist ein attraktives Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen vorzusehen (Handlungsanweisung D4-1).

Mit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes entstand für die Kantone eine gesetzliche Planungspflicht für Velowege und die Vorgabe, eine rechtliche Grundlage für Planung, Bau und Unterhalt der Velowegnetze zu schaffen. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des kantonalen Richtplans lag das Veloweggesetz noch nicht vor, weshalb sich die Ausgangslage zwischenzeitlich verändert hat. Nun geht es in einem nächsten Schritt darum, Handlungsanweisungen für die Gemeinden aus dem kantonalen Richtplan mit den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts und des Veloweggesetzes möglichst sachdienlich in einer kantonalen Gesetzgebung zu verankern.

Die Arbeitsteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen. Denkbar ist, dass die Richtplanung der übergeordneten kantonalen und kommunalen Velowegnetze analog dem Wanderwegnetz beim Kanton liegt (also Velowegnetz Alltag mit Haupt- und Nebenverbindungen, Velowegnetz Freizeit mit Velowandern und Mountainbike). Die Gemeinden hätten zudem die Möglichkeit, das Velowegnetz bei Bedarf auf kommunaler Stufe zu ergänzen.

Die Anlage und der Unterhalt könnten, wie bis anhin zwischen Kanton und Gemeinden aufgeteilt werden. So wäre der Kanton für Hauptverbindungen des Alltagsnetzes zuständig und die Gemeinden für die übrigen Bestandteile des Velowegnetzes.

Inwieweit der Kanton die Gemeinden mit der Folgegesetzgebung in die Pflicht nimmt, ein behördenverbindliches kommunales Wegnetz zu erarbeiten, ist im weiteren Prozess noch festzulegen. Im Grundsatz gibt der kantonale Richtplan 2019 den Gemeinden ebendiesen Auftrag. Es ist aber auch davon auszugehen, dass das vom Kanton vorgesehene Velowegnetz Alltag bereits ein Grossteil des angestrebten Velowegnetzes mit einer Maschenweite 200 bis 500 m abdecken kann. Sicher wird den Gemeinden ermöglicht, dies auf freiwilliger Basis zu tun. Das neue, sich in der öffentlichen Vernehmlassung befindende Planungs- und Baugesetz sieht vor, dass kommunale Richtpläne erarbeitet werden können, womit die Gemeinden die Möglichkeit erhalten, einen kommunalen Richtplan Velowegnetz zu erarbeiten.

Im Rahmen des weiteren Prozesses wird auch festgelegt, wie eine allfällige Kontrolle und Unterstützung der Gemeinden durch den Kanton erfolgen wird.

3.6 Wie werden bei der Ersatzpflicht die Verfahren, Zuständigkeiten und Ausnahmen geregelt (Art. 9 VWG)?

Im Hinblick auf die Planungssicherheit und die Erhaltung der Netzqualität ist es wichtig, dass Velowegnetze oder Teile davon ersetzt werden, wenn sie die qualitativen Anforderungen an die Sicherheit und die Attraktivität aufgrund von erheblichen Beeinträchtigungen nicht mehr erfüllen und deshalb aufgehoben werden müssen. Dies ist durch Art. 9 VWG sichergestellt.

Die Kantone müssen in ihrem Bereich regeln, wer bei Aufhebungen von Velowegen gegebenenfalls zum Ersatz verpflichtet ist. Im Wesentlichen kann der Kanton entweder den Verursacher zum Ersatz verpflichten oder er sorgt selbst für einen angemessenen Ersatz. Welche Lösung gewählt wird, wird sich im Zuge der Erarbeitung des Gesetzes über Fuss-, Wander- und Velowege zeigen.

Der Bund lässt den Kantonen die Möglichkeit offen, Ausnahmen vorzusehen, falls ihnen eine allgemeine Ersatzpflicht zu weit geht. Damit erhalten die Kantone den nötigen Ermessensspielraum. Denkbar ist eine solche Ausnahme z.B. bei Mountainbikerouten, die nicht unbedingt auf Direktverbindungen angewiesen sind.

3.7 Inwiefern werden Betroffene sowie Fachorganisationen an der kantonalen und kommunalen Netzplanung beteiligt (Art. 5 Abs. 3 VWG)?

In den Planungsprozessen für die Velowegrichtplanung werden die relevanten Interessengruppen und Fachorganisationen einbezogen. Die Mitwirkung erfolgt im Rahmen der Richtplanung. Bei Bedarf werden Betroffene sowie Fachorganisationen bereits zu einem früheren Zeitpunkt in den Erarbeitungsprozess eingebunden.

Im Weiteren werden Fachorganisation, wie z. B. ProVelo Unterwalden, über laufende Projekte informiert und bei Bedarf beigezogen. So fanden 2023 und 2024 Workshops statt, bei denen eine bedarfsgerechte Weiterführung der Veloland-Routen (Freizeitrouten) von SchweizMobil besprochen und eine erste Grundlage für das zukünftige Velofreizeitnetz skizziert wurde.

Bei der laufenden Bearbeitung der Mountainbike-Strategie wird unter anderem der im Januar 2024 gegründete Verein Mountainbike Obwalden intensiv in die Planung mit einbezogen.

3.8 Sind die Aufgaben der vorgeschriebenen Fachstelle für Velowege klar definiert (Art. 17 Abs. 1 VWG) und wer ist im Kanton für die Koordination bezüglich der Velowegnetze (Art. 7 VWG) zuständig?

Die Planung der Veloinfrastruktur ist eine Verbundaufgabe innerhalb des Bau- und Raumentwicklungsdepartements. Gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. b Ziff. 5 und Bst. d Ziff. 4 der Ausführungsbestimmungen über die Aufgaben und Gliederung der Departemente (GDB 133.111) sind das Amt für Raumentwicklung und das Tiefbauamt für die kantonalen Velowege zuständig. Die Federführung liegt bei der strategischen Planung beim Amt für Raumentwicklung und Energie, für die Umsetzung ist das Tiefbauamt zuständig.

Die Zuständigkeiten werden im Rahmen des geplanten Gesetzes über Fuss-, Wander- und Velowege konkretisiert.

3.9 Hat der Kanton ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung, um die Velowegnetzplanung gemäss den Vorgaben des VWG verbindlich und fristgerecht zu planen, festzulegen und umzusetzen?

Das Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege wird parallel zur Mountainbike-Strategie erarbeitet, sodass die möglichen Synergien genutzt werden. Ebenfalls im Rahmen der Mountainbike-Strategie wird der Richtplan Mountainbike erarbeitet. Die personellen Ressourcen dazu sind vorhanden (befristete Stelle Projektleiter Mountainbike) und erforderliche Drittmittel sind budgetiert.

Für das Velowegnetz Alltag (mit Haupt- und Nebenverbindungen) sowie das Velowegnetz Freizeit (Velowandern) bestehen schon weitgehende Grundlagen, die nun im Planungsprozess zum Richtplan weiterentwickelt werden müssen. Die Fachstelle Langsamverkehr wird das Projekt begleiten und mit den bereits budgetierten Drittmitteln mit einem zu beauftragenden Fachbüro vorantreiben. Für die Planung der Velowegnetze sind finanzielle Mittel budgetiert. Die

personellen Ressourcen der Fachstelle Langsamverkehr sind vorhanden, aber weiterhin knapp bemessen.

Bei der Umsetzung ist zu beachten, dass aufgrund des haushälterischen Umgangs mit den knappen finanziellen Mitteln die Velohauptverbindungen (also kantonale Verbindungen) in der Regel im koordinierten Verfahren bei Ausbau und Erneuerungsprojekten von Kantonsstrassen realisiert werden. Eine fristgerechte Umsetzung bis 2042 ist deshalb nicht in jedem Fall gegeben.

Über den aktuellen Stand der Umsetzung der Veloinfrastruktur in der Zuständigkeit des Kantons wird jeweils im aktuellen Bauprogramm Kantonsstrasse 2022–2027 berichtet.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (samt Interpellationstext)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Tiefbauamt
- Amt für Raumentwicklung und Energie

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 27. August 2024