

## VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen)

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 29. Oktober 2024

### Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1 Motion 42.20.17	4
1.2 Veloweggesetz	4
<b>2 Bestehende Grundlagen und rechtlicher Rahmen</b>	<b>5</b>
2.1 Kantonsverfassung	5
2.2 Geltendes Strassengesetz	5
2.3 Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung	5
2.4 Bundesrecht	6
2.5 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung	7
2.6 Kommunale Verkehrsplanung	9
<b>3 Umsetzung der Vorgaben des Veloweggesetzes und des Motionsauftrags</b>	<b>10</b>
3.1 Gesetzesänderungen	10
3.2 Wege für Mountainbikes	11
3.3 Haftungsfragen	12
<b>4 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen</b>	<b>13</b>
4.1 Strassengesetz	13
4.2 Dritttänderung im Planungs- und Baugesetz	19
<b>5 Mountainbike-Strategie und weitere Teilstrategien</b>	<b>20</b>
<b>6 Verordnungsänderungen</b>	<b>20</b>
<b>7 Finanzielle und personelle Auswirkungen</b>	<b>20</b>
<b>8 Referendum</b>	<b>21</b>
<b>9 Vernehmlassung</b>	<b>21</b>
9.1 Allgemeines	21
9.2 Naturschutz, Wald und sensible Gebiete	21
9.3 Unterhalt und Haftungsfragen	23
9.4 Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden sowie Finanzierung	23
9.5 Weitere Bemerkungen zum Entwurf der Gesetzesänderungen	24
9.6 Weitere Bemerkungen zur Mountainbike-Strategie	24

<b>10</b>	<b>Antrag</b>	<b>25</b>
	<b>Anhänge</b>	<b>26</b>
	Anhang 1: Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen	26
	Anhang 2: Entwurf Änderung der Strassenverordnung (sGS 732.11)	26
	<b>Entwurf (VIII. Nachtrag zum Strassengesetz)</b>	<b>27</b>

## Zusammenfassung

*Beim vorliegenden Nachtrag zum Strassengesetz geht es um Fuss-, Wander- und Velowege, wobei Velowege auch Mountainbike-Routen umfassen. Ausgelöst wurden die vorgeschlagenen Änderungen durch Entwicklungen vor allem im Bereich des Mountainbikens und des übrigen Veloverkehrs, die mit der am 15. Februar 2021 vom Kantonsrat gutgeheissenen Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» und dem am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege einhergegangen sind.*

*Die vorliegende Botschaft setzt sich in einem ersten Teil mit der Ausgangslage auseinander. Die erwähnte Motion 42.20.17 verlangt eine nachhaltige Weiterentwicklung des Mountainbike-Angebots im Kanton mit Gesetzesänderungen und einer Strategie. Mit dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone verpflichtet, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit zu planen und umzusetzen. Wie beim Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) werden im Veloweggesetz nur die Grundsätze geregelt und die detaillierten Regelungen den Kantonen vorbehalten. Das FWG ist schon seit dem 1. Januar 1987 in Kraft und daher bereits im geltenden Strassengesetz (StrG) auf kantonaler Ebene umgesetzt. Weil jedoch zwischen dem Mountainbike-Sport, dem Veloverkehr, dem Fussverkehr und dem Wandern direkte Abhängigkeiten, Synergien und Konflikte bestehen, ist eine Gesamtbetrachtung der verschiedenen Verkehrsarten angezeigt. Somit sollen auch Gesetzesanpassungen geprüft werden, die den Fuss- und Wanderverkehr betreffen.*

*Im zweiten Teil der Botschaft werden die bestehenden Grundlagen und der weitere rechtliche Rahmen aufgezeigt, die sich auf den Fuss-, Wander- und Veloverkehr auswirken. Dazu gehören auf kantonaler Ebene insbesondere das StrG und das Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung sowie auf Bundesebene nebst den bereits erwähnten Erlassen (Veloweggesetz und FWG) das Strassenverkehrsrecht sowie umweltrechtliche Erlasse. Zu den bestehenden Grundlagen gehören aber auch die verschiedenen kantonalen und kommunalen Planungsinstrumente und Strategien wie die Richtpläne, die Gesamtverkehrsstrategie sowie verschiedene Teilstrategien.*

*Im dritten Teil der Botschaft wird auf grundsätzliche Überlegungen zu den Gesetzesänderungen eingegangen. Hervorzuheben ist dabei, dass die Hauptverantwortung bei der Planung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze weiterhin bei den Gemeinden verbleiben soll. Der Kanton soll jedoch die Gemeinden weiterhin in verschiedener Hinsicht unterstützen und die Aufsicht ausüben. Zudem wird im dritten Teil auf rechtliche Fragen im Zusammenhang mit dem Befahren von Wegen mit Mountainbikes und auf Haftungsfragen eingegangen.*

*Schliesslich werden in einem weiteren Teil der Botschaft Ausführungen zu den einzelnen Gesetzesvorschlägen gemacht. Es geht dabei vor allem um den Unterhalt der Wege, die Planung von Fuss-, Wander- und Velowegen sowie einen Grundsatz bei der Festlegung von Mountainbike-Routen. Neu soll im StrG ausdrücklich geregelt werden, dass Fuss-, Wander- und Velowege grundsätzlich von den Gemeinden unterhalten werden. Dies aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben auch dann, wenn Fuss-, Wander- und Velowege über einen Weg dritter Klasse*

*führen, der gemäss geltendem Recht keinen Unterhalt erfordert. Bei der Planung der Velowege wird auf das Veloweggesetz und das FWG verwiesen, die der Kanton und die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Fuss-, Wander- und Velowegnetzen beachten müssen. Für Mountainbike-Routen soll jedoch ein wichtiger Grundsatz ins kantonale Gesetz aufgenommen werden, bei dem es darum geht, dass solche Routen möglichst auf bestehenden Wegen festgelegt werden, die auch anderen Arten des Langsamverkehrs dienen. Zudem soll auf die Unterscheidung zwischen Wegen von kantonaler und regionaler Bedeutung verzichtet werden. Dafür soll neu die Regierung durch Verordnung die Kriterien für die Festlegung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung bestimmen.*

*Weiter wird in der Botschaft auf die Ergebnisse der Vernehmlassung eingegangen, die vom 20. Juni 2024 bis Ende August 2024 durchgeführt wurde.*

*Im Anhang der Botschaft findet sich die Mountainbike-Strategie, welche die Motion 42.20.17 verlangt. Darin werden die notwendigen Schlüsse aus der erfolgten Bestandes- und Bedarfs-erhebung und die Handlungsfelder hinsichtlich Planung, Kommunikation, Information und Qualitätsmanagement dargelegt. Weiter findet sich im Anhang zum besseren Verständnis ein erster Verordnungsentwurf für einen Nachtrag zur Strassenverordnung, worin entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die Kriterien für die Festlegung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung aufgeführt werden.*

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des VIII. Nachtrags zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen).

## **1 Ausgangslage**

Das Velofahren erfreut sich in der Schweiz und im Kanton St.Gallen wachsender Beliebtheit und leistet einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der zunehmenden Mobilität. Dies betrifft sowohl den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr. In beiden dieser Verkehrsarten hat das Aufkommen der elektrischen Tretunterstützung (E-Bikes und E-Mountainbikes) einen starken Aufwärtstrend verursacht.

Der Anpassungsbedarf für den VIII. Nachtrag zum Strassengesetz ist letztlich auf die genannten Entwicklungen zurückzuführen. Konkretisiert wird der Anpassungsbedarf durch die Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» sowie durch das Bundesgesetz über Velowege (SR 705; nachfolgend Veloweggesetz), das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist.

Dagegen ist das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (SR 704; abgekürzt FWG) schon seit dem 1. Januar 1987 in Kraft und entsprechend im geltenden Strassengesetz auf kantonaler Ebene bereits umgesetzt. Dennoch werden im Zusammenhang mit dem Revisionsbedarf beim Veloverkehr auch die notwendigen Anpassungen für den Fuss- und Wanderverkehr geprüft.

## 1.1 Motion 42.20.17

Am 15. Februar 2021 hiess der Kantonsrat die Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» mit 100:3 Stimmen bei 6 Enthaltungen gut. Mit der Motion wird die Regierung eingeladen, dem Kantonsrat einen Gesetzesentwurf vorzulegen, mit welcher Strategie das Mountainbike-Angebot im Kanton St.Gallen nachhaltig weiterentwickelt werden kann. Insbesondere soll der Entwurf:

- eine aktuelle Bestandesaufnahme über sämtliche Velo-/Bike-Infrastrukturen im Kanton St.Gallen enthalten;
- darlegen, wie die Regierung zeitnah die federführende Koordination gegenüber den Gemeinden, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Anspruchsgruppen wahrnehmen kann;
- aufzeigen, wie andere Nutzergruppen – Forst, Jagd, Landwirtschaft, Erholungssuchende (Wanderwege), Touristinnen und Touristen – sowie die Flora und Fauna in die Strategieentwicklung miteinbezogen werden können;
- auflisten, welche Massnahmen und Ressourcen für den Ausbau und Unterhalt eines flächendeckenden, kantonalen Mountainbike-Netzes nötig sind;
- die Auswirkungen einer Positivplanung für die Mountainbike-Struktur auf die bereits bestehenden Angebote beleuchten;
- beschreiben, wie die Mountainbike-Wege und Infrastrukturen unter Berücksichtigung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden und unter Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer zu finanzieren sind;
- darlegen, wie die Beratung, Betreuung und Unterstützung im Thema Mountainbike gegenüber sämtlichen Anspruchsgruppen zu gestalten ist;
- die notwendigen gesetzlichen Anpassungen für eine Weiterentwicklung der Mountainbike-Strategie enthalten.

Zur Begründung der Motion wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Regierung verschiedentlich bekräftigt habe, dass die rechtliche Auslegung hinsichtlich Nutzung der Weginfrastruktur für das Mountainbiken im Kanton St.Gallen liberal und dass das Mountainbiken auf öffentlich klassierten Strassen und Wegen erlaubt sei. Das Mountainbiken habe als Breitensport grosses Entwicklungspotenzial. Ein Hauptproblem stelle das zu kleine oder fehlende Angebot dar, insbesondere in Tourismusgebieten und Agglomerationsräumen. Erfahrungen hätten gezeigt, dass eine passive Haltung oder sogar Verbote keine Lösung seien. Nur ein proaktives und abgestimmtes Handeln seitens des Kantons und der Gemeinden bringe nachhaltige Verbesserungen.

## 1.2 Veloweggesetz

Die Schweizer Stimmberechtigten und die Stände haben am 23. September 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit wurde in Art. 88 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101; abgekürzt BV) die Kompetenz des Bundes, für Fuss- und Wanderwegnetze Grundsätze festzulegen, auch auf Velowegnetze ausgeweitet. In der Gesetzgebung sollen übergeordnete Grundsätze verfasst werden können, um das Velofahren einheitlich und über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg schweizweit zu fördern.

Gestützt auf diesen Verfassungsartikel erliess die Bundesversammlung am 18. März 2022 das Veloweggesetz. Es orientiert sich inhaltlich und strukturell am FWG. Wie im FWG werden auch im Veloweggesetz die Grundsätze geregelt. Die detaillierte Regelung innerhalb der vom Bund aufgestellten Rahmenordnung bleibt den Kantonen vorbehalten. Es bleibt auch mit dem Veloweggesetz Sache der Kantone, inwieweit sie in die Förderung des Veloverkehrs investieren und fachliche sowie finanzielle Ressourcen zur Verbesserung der rechtlichen, organisatorischen, planerischen, baulichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Veloverkehr zur Ver-

fügung stellen<sup>1</sup>. Um das gesamte Potenzial des Veloverkehrs verstärkt zu nutzen, zielt das Veloweggesetz hauptsächlich darauf ab, dass ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz geschaffen wird, das durch die Velofahrenden sicher genutzt werden kann. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr. Zum Freizeitverkehr gehört u.a. das Mountainbiken.

Das Veloweggesetz verpflichtet die Kantone und Gemeinden im ersten Schritt, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit bis Ende 2027 zu planen. Der zweite Schritt ist die Umsetzung des Velowegnetzes bis Ende 2042. Der Bund unterstützt dabei die Kantone mit verschiedenen Hilfsmitteln, wie z.B. mit der Bereitstellung von Geobasisdaten, mit Veranstaltungen und Handbüchern.

## **2 Bestehende Grundlagen und rechtlicher Rahmen**

### **2.1 Kantonsverfassung**

Gemäss Art. 18 Abs. 1 der Verfassung des Kantons St.Gallen (sGS 111.1; abgekürzt KV) setzt sich der Staat zum Ziel, dass der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist (Bst. a), sowie öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden (Bst. b). Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

### **2.2 Geltendes Strassengesetz**

Für öffentliche Strassen und Wege kommt im Kanton St.Gallen das Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zur Anwendung. Öffentlich sind Strassen, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet sind (Art. 1 Abs. 1 StrG). Strassen im Sinn dieses Gesetzes sind auch Wege, soweit keine besonderen Bestimmungen gelten (Art. 1 Abs. 2 StrG). Während Strassen dem allgemeinen Verkehr dienen, liegen Wege abseits von öffentlichen Strassen und dienen nicht dem Motorfahrzeugverkehr (Art. 2 Abs. 2 StrG). Das geltende Strassengesetz setzt auf kantonaler Ebene u.a. das FWG um und enthält darüber hinaus auch Bestimmungen zu den Radwegen<sup>2</sup>. Die Zuständigkeit für die Festlegung der Fuss-, Wander- und Radwege (FWR) liegt dabei hauptsächlich bei den politischen Gemeinden. Diese legen nach Anhören der zuständigen Stelle des Kantons und der interessierten privaten Fachorganisationen Fuss-, Wander- und Radwegnetze im Strassenplan fest (Art. 10 Abs. 1 StrG). Das zuständige Departement bezeichnet nach Anhören der politischen Gemeinden und der interessierten privaten Fachorganisationen in einem besonderen Plan Fuss-, Wander- und Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung (Art. 10 Abs. 2 StrG). Das StrG regelt zudem weitere wesentliche Aspekte für den Fuss-, Wander- und Radverkehr, wie den Strassenbau und den Unterhalt von Strassen und Wegen durch die Gemeinden<sup>3</sup>, den Kanton und Private sowie die entsprechende Finanzierung.

### **2.3 Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung**

In Art. 15 f. des Einführungsgesetzes zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.1; nachfolgend EG-WaG) wird das Betreten und Befahren des Waldes geregelt. Insbesondere bestimmt Art. 15 Abs. 2 EG-WaG, dass im Wald Reiten und Radfahren abseits von öffentlichen Strassen und Wegen verboten sind. Die Regierung kann das Verbot durch Verordnung lockern

---

<sup>1</sup> Botschaft zum Veloweggesetz vom 19. Mai 2021, BBl 2021, 1260 ff.

<sup>2</sup> Im Zusammenhang mit Erlassen, die den Begriff «Radwege» benutzen (z.B. StrG und EG-WaG), ist in der Botschaft ebenfalls von «Radwegen» die Rede; ansonsten von «Velowegen».

<sup>3</sup> Hier und nachfolgend werden die «politischen Gemeinden» auch als «Gemeinden» bezeichnet.

oder auf weitere Freizeitbetätigungen ausdehnen, wenn diese geeignet sind, die Erhaltung des Waldes zu gefährden oder seine Funktionen zu beeinträchtigen. Wo der Schutz der Lebensräume oder die Walderhaltung es erfordert, kann die für den Wald zuständige Stelle des Kantons auf öffentlichen Strassen und Wegen ein allgemeines Fahrverbot oder Reitverbot verfügen (Art. 15 Abs. 3 Bst. a EG-WaG).

## 2.4 Bundesrecht

Nebst dem bereits erwähnten Veloweggesetz und dem FWG gibt es weitere eidgenössische Erlasse, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Motion 42.20.17 für das Mountainbiken zu berücksichtigen sind. Diese betreffen auch andere Formen des Langsamverkehrs und können, abhängig von den konkreten örtlichen Verhältnissen, die Planung und den Bau von Wegen bzw. die Festlegung der Wegnetze beeinflussen.

Zu erwähnen ist dabei insbesondere das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; abgekürzt SVG) mit dem zugehörigen Ausführungsrecht, insbesondere der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; abgekürzt VRV) und der Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV). Die VRV enthält z.B. Verkehrsvorschriften zu den Radwegen und Radstreifen, Fusswegen und Trottoirs. Dem Strassenverkehrsrecht des Bundes unterstehen auch Infrastruktureinrichtungen, die umgangssprachlich nicht als Strassen bezeichnet werden. So gilt das SVG auch auf Feld- und Waldwegen sowie weiteren Wegen, sofern es sich um öffentliche Strassen im Sinn von Art. 1 SVG handelt. Entsprechend ist auch die Frage, auf welchen Wegen mit dem Mountainbike gefahren werden darf, massgeblich im Bundesrecht geregelt (siehe dazu Abschnitt 3.2).

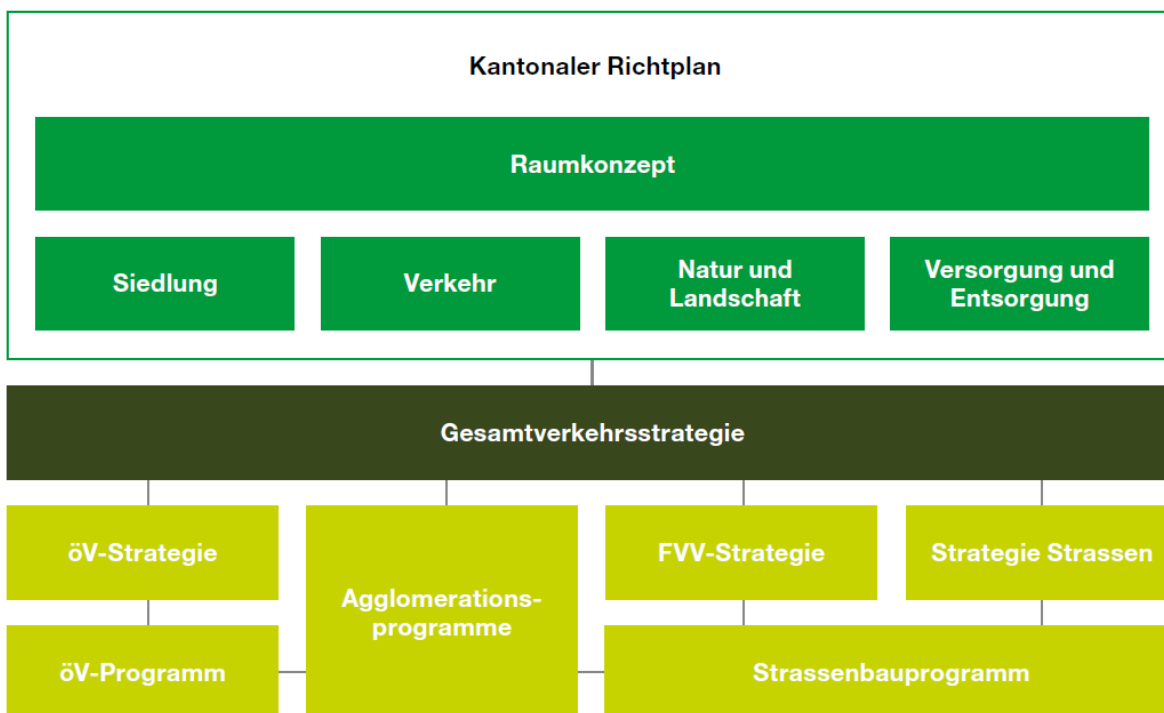
Bei den umweltrechtlichen Erlassen ist insbesondere das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (SR 451; abgekürzt NHG) zu nennen, das bei der Planung berücksichtigt werden muss. So sind nach Art. 1 NHG namentlich die heimatlichen Landschafts- und Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schonen und zu schützen. Zudem wird darin festgehalten, dass die einheimische Tier- und Pflanzenwelt sowie ihre biologische Vielfalt und ihr natürlicher Lebensraum zu schützen sind. So finden sich darin z.B. die rechtlichen Grundlagen für Biotope von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung (Art. 18a und Art. 18b NHG). In Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (Art. 23b Abs. 2 NHG) dürfen gemäss Art. 5 Abs. 2 Bst. d der Moorlandschaftsverordnung (SR 451.35) Bauten und Anlagen, die zweckfremd sind, nur dann ausgebaut oder neu errichtet werden, wenn diese eine nationale Bedeutung haben, die Standortgebundenheit gegeben ist und die Bauten und Anlagen den Schutzziele nicht widersprechen.

Das eidgenössische Jagdgesetz (SR 922.0) dient dem Schutz von seltenen und bedrohten Säugetieren und Vögeln sowie deren Lebensräumen. Der Bundesrat legt im Einvernehmen mit den Kantonen die Jagdbannggebiete nach Art. 11 des Jagdgesetzes fest. Gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. h der eidgenössischen Verordnung über die eidgenössischen Jagdbannggebiete (SR 922.31) ist es – mit Ausnahme der Verwendung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke sowie durch Organe der Wildhut – in den Bannggebieten verboten, Alp- und Forststrassen zu befahren sowie Fahrzeuge jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen zu benutzen. Die Kantone können Ausnahmen vorsehen.

Auch das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (SR 814.20; abgekürzt GSchG), das u.a. der Gesundheit von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie der Erhaltung natürlicher Lebensräume für die einheimische Tier- und Pflanzenwelt dient (Art. 1 Abs. 1 GSchG), ist bei Planungen zu berücksichtigen.

## 2.5 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung

Die Instrumente der kantonalen Verkehrsplanung und deren Abhängigkeiten lassen sich grafisch wie folgt darstellen:



In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Instrumente und deren Abhängigkeiten beschrieben.

### 2.5.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das Führungsinstrument der Regierung bei der Raumplanung. Mit dem Richtplan werden Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Kantons St.Gallen gesetzt und die zur Verwirklichung der angestrebten räumlichen Ordnung erforderlichen Tätigkeiten festgelegt. Der Richtplan gliedert sich in vier thematische Hauptteile: Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft sowie Versorgung und Entsorgung. Der Hauptteil «Verkehr» enthält ein Unterkapitel zum Fuss- und Veloverkehr. Darin werden bestimmte Grundsätze zum Fuss- und Veloverkehr festgehalten sowie Vorhaben des kantonalen Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprogramme für die einzelnen Gemeinden aufgeführt. Der kantonale Richtplan wird in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich, nicht aber grundeigentümerverbindlich, da er noch keine parzellenscharfen Anordnungen enthält.

### 2.5.2 Gesamtverkehrsstrategie

Am 27. Juni 2017 hat die Regierung die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St.Gallen<sup>4</sup> verabschiedet. Der Kantonsrat hat sie im September 2018 zur Kenntnis genommen. Die GVS dient als zentrale Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons verknüpft. Sie bildet die Grundlage zu den Strategien zum öffentlichen Verkehr, zum Fuss- und Veloverkehr sowie zum Strassenverkehr. Die Agglomerationsprogramme, das öV-Programm und das Strassenbauprogramm orientieren sich an den Vorgaben der GVS.

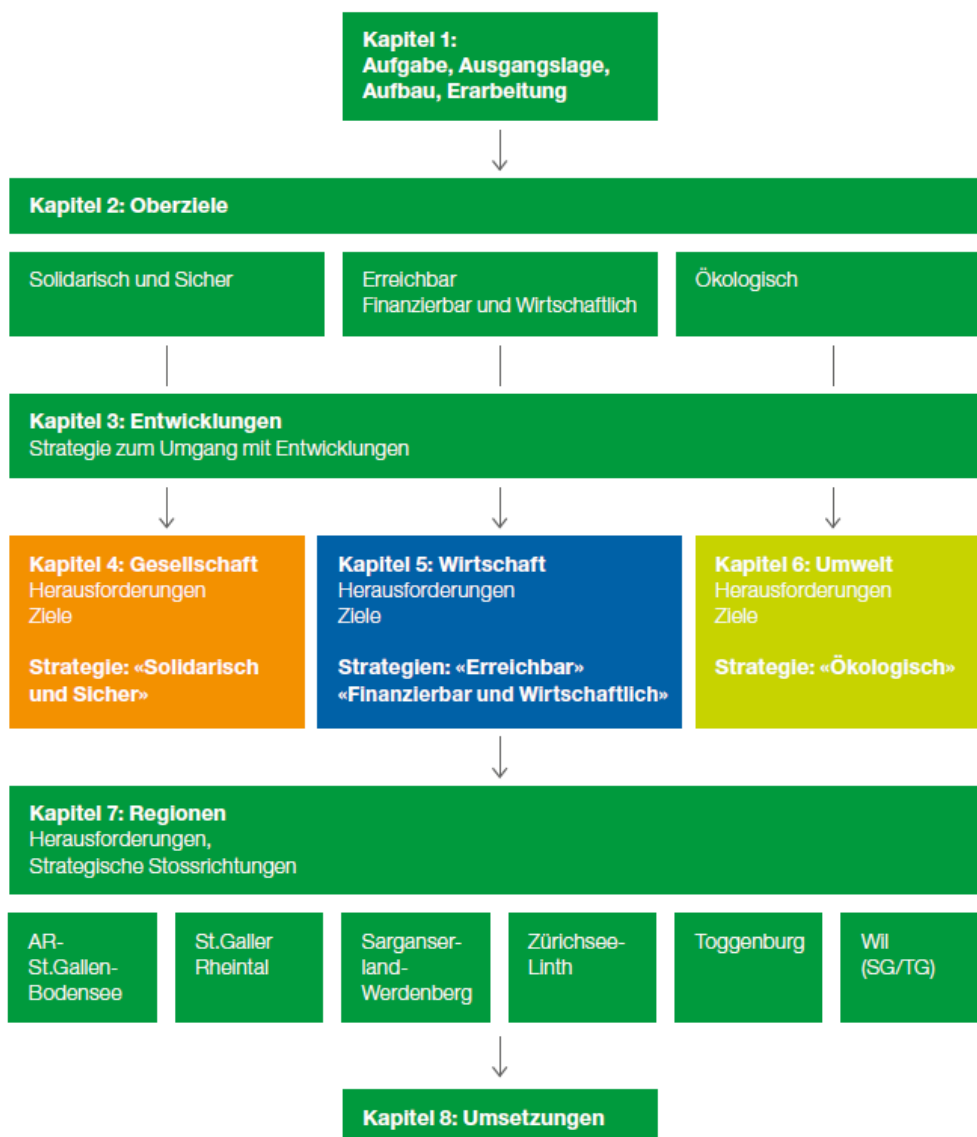
<sup>4</sup> Abrufbar unter [www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/gesamtverkehrsstrategie.html](http://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/gesamtverkehrsstrategie.html).

Die GVS stellt damit den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Verkehrssystems dar. Sie macht strategische Aussagen, anhand derer die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Einzelmassnahmen im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der definierten Zielsetzungen geprüft werden können.

Die GVS richtet ihren Fokus auf die Potenziale und Herausforderungen der künftigen Mobilität und insbesondere auf jene Entwicklungen, die ohne Beeinflussung oder Steuerung durch den Staat in eine Richtung gehen würde, die nicht nachhaltig ist.

Die GVS hat folgende Funktionen:

- Sie gibt Hinweise auf die langfristige Entwicklung des Verkehrssystems (Richtplanhorizont) sowie kurz- und mittelfristige Vorgaben für die Priorisierung von Vorhaben in den sektoralen Planungen.
- Sie legt Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln fest.
- Sie bezeichnet Handlungsfelder.
- Sie enthält keine konkreten Massnahmen.





### **2.5.3 Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr**

Als Grundlage für die beiden Teilstrategien Strassen- sowie Fuss- und Veloverkehr dienen ebenfalls die GVS sowie die Schwerpunktplanung der Regierung. Sie legen Leitlinien bezüglich der künftigen kantonalen Politik in Bezug auf die Planung, den Bau und den Betrieb der kantonalen Strasseninfrastrukturen fest und konkretisieren strategische Vorgaben und Ziele aus der GVS im Bereich des Strassen- sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Dabei orientieren sie sich an den vier Oberzielen der GVS.

## **2.6 Kommunale Verkehrsplanung**

### **2.6.1 Kommunalen Richtplan**

Der kommunale Richtplan wird von der politischen Gemeinde nach Anhörung der zuständigen kantonalen Stelle erlassen (Art. 6 des Planungs- und Baugesetzes [sGS 731.1; abgekürzt PBG]). Mit dem kommunalen Richtplan stimmt die politische Gemeinde insbesondere Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung sowie den geplanten Infrastrukturausbau in ihrem Gebiet für einen längeren Zeitraum ab (Art. 5 Abs. 1 PBG). Somit müssen die Gemeinden im kommunalen Richtplan wenigstens die wichtigen Änderungen oder den Ausbau der vorgesehenen Fuss-, Wander-, und Velowege in den groben Zügen aufnehmen. Sie berücksichtigen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und die Raumplanung der anderen politischen Gemeinden in der Region (Art. 5 Abs. 2 PBG).

Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan ist der kommunale Richtplan nach geltendem Recht nicht behördenverbindlich, sondern «nur» wegleitend (Art. 6 Abs. 3 PBG). Wegleitend bedeutet, dass die Gemeinde von ihrem eigenen Richtplan nicht ohne sachliche Begründung abweichen darf. Die Bindungswirkung geht damit weniger weit als diejenige der Behördenverbindlichkeit des kantonalen Richtplans.

### **2.6.2 Gemeindestrassenplan**

Der Gemeindestrassenplan legt den Umfang des Strassen- und Wegnetzes der Gemeinde fest. Dabei werden die Strassen und Wege entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in drei Klassen eingeteilt (Art. 7 ff. StrG). Die Planung ist detaillierter als im Richtplan und im Gegensatz zu diesem hat der Gemeindestrassenplan grundeigentümerverbindliche Wirkung. Der Erlass oder die Änderung des Gemeindestrassenplans obliegt der Gemeinde, unter Vorbehalt der kantonalen Genehmigung durch das Tiefbauamt des Bau- und Umweltsdepartementes (Art. 13 Abs. 2 StrG und Art. 1 der Strassenverordnung [sGS 731.11; abgekürzt StrV]). Das Strassengesetz gesteht den Gemeinden bei der Festsetzung des Gemeindestrassenplans in weitem Umfang Autonomie zu.

### **2.6.3 Fuss-, Wander- und Radwegnetz**

Von den Wegen im Sinn des Strassengesetzes zu unterscheiden ist das Fuss-, Wander- und Radwegnetz. Die Wege nach dem Strassengesetz dienen allgemein dem nicht motorisierten Verkehr und liegen abseits von öffentlichen Strassen (Art. 2 Abs. 2 StrG). Dagegen bezeichnen Fuss-, Wander- und Radwegnetze für die entsprechende Verkehrsart geeignete zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege. Die übergeordneten Vorgaben zu diesen Netzen ergeben sich dabei aus dem FWG und seit dem 1. Januar 2023 auch aus dem Veloweggesetz. Fuss-, Wander- und Radwegnetze können sowohl über Strassen als auch über Wege verlaufen. Sie werden von der Gemeinde nach Anhören der zuständigen Stelle des Kantons und der interessierten privaten Fachorganisationen im Strassenplan festgelegt (Art. 10 Abs. 1 StrG) und gemäss Art. 7 StrV mit bestimmten Zeichen gekennzeichnet. Während mit den Fuss-, Wander- und Radwegnetzen die Summe aller Verbindungen gemeint sind, bezeichnen die einzelnen Fuss-, Wander- und Radwege bestimmte Verbindungen mit einem Anfangs- und Endpunkt.

Die Fuss-, Wander- und Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung werden vom Tiefbauamt nach Anhören der politischen Gemeinden und der interessierten Fachorganisationen in einem besonderen Plan bezeichnet (Art. 10 Abs. 2 StrG). An diese Wege leistet der Kanton den Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten (Art. 95 und 97 StrG) und sorgt für deren Signalisation (Art. 53 Abs. 2 StrG).

### **3 Umsetzung der Vorgaben des Veloweggesetzes und des Motionsauftrags**

#### **3.1 Gesetzesänderungen**

Weil es sich beim Veloweggesetz lediglich um eine Grundsatzgesetzgebung handelt, verbleibt auf kantonaler Gesetzesebene ein wesentlicher Spielraum, wie die bundesrechtlichen Vorgaben umgesetzt und wie viel Ressourcen hierfür zur Verfügung gestellt werden. Dennoch gibt es vereinzelte Anpassungen, die aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben zwingend sind. Darauf wird in den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen jeweils hingewiesen. Die wichtigsten inhaltlichen Anpassungen betreffen den Unterhalt der Wege, die Planung von Fuss-, Wander- und Velowegen sowie einen Grundsatz bei der Festlegung der MTB-Routen. Mit diesen gesetzlichen Anpassungen werden nicht nur das Veloweggesetz, sondern auch bestimmte Anliegen der Motion 42.20.17 umgesetzt. Im Bereich Fuss- und Wanderwege sind die Forderungen des FWG bereits mehrheitlich im kantonalen Strassengesetz abgebildet. Dennoch werden auch bei den Fuss- und Wanderwegen punktuelle Anpassungen vorgeschlagen.

Geprüft, aber nicht aufgenommen, wurde eine Änderung der Aufgabenzuteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden bei der Planung und Finanzierung der Fuss-, Wander- und Velowege. Die Hauptverantwortung bei der Planung der Fuss-, Wander- und Velowege auf Gemeindestrassen und Wegen soll weiterhin bei den Gemeinden verbleiben. Auf die Schaffung von kantonalen Fuss-, Wander- und Velowegen, die – ähnlich wie die Kantonsstrassen – vollständig oder hauptsächlich vom Kanton geplant, finanziert und unterhalten werden<sup>5</sup>, soll verzichtet werden. Stattdessen soll der Kanton weiterhin werkgebundene Beiträge an Fuss-, Wander- und Velowege von kantonaler Bedeutung leisten. Damit verbleibt die Verantwortung für den Ausbau der entsprechenden Fuss-, Wander- und Velowege hauptsächlich bei den Gemeinden.

Dem Kanton verbleiben jedoch das Anhörungsrecht und die Aufsichtsbefugnisse im Zusammenhang mit der Planung solcher Wege.<sup>6</sup> In der Praxis bedeutet dies, dass der Kanton im Austausch mit dem Bund dafür sorgt, dass das Veloweggesetz und das FWG umgesetzt wird. Hierfür erarbeitet er die notwendigen Planungsinstrumente und weitere Grundlagen, um die Gemeinden bei der Umsetzung zu unterstützen. Zudem bleibt der Kanton bei der Umsetzung der Standards auf den Kantonsstrassen verantwortlich.

Die Vorschläge für die Gesetzesänderungen wurden zusammen mit der Ausarbeitung von Teilstrategien zum Mountainbiken sowie zum Fuss-, Wander-, Veloverkehr in einem partizipativen und breit abgestützten Prozess erarbeitet. Unter der Leitung des Bau- und Umweltdepartementes und des Volkswirtschaftsdepartementes wurden Vertretungen von privaten Fachorganisationen des Fuss-, Wander-, Veloverkehrs (Fussverkehr Schweiz, Verein St.Galler Wanderwege und Metron) sowie des Mountainbike-Sports (BikerNetzwerk AG) einbezogen. Zudem wurden die Vorschläge in Begleitgruppen mit Vertretungen von Gemeinden, Regionen und dem Verband St.Galler Gemeindepräsidenten (VSGP) sowie mit Vertretungen der betroffenen kantonalen

---

<sup>5</sup> Vereinzelte Kantone kennen entsprechende Lösungen für Velowege, wie z.B. der Kanton Freiburg (siehe Art. 42 f. und 73 des Mobilitätsgesetzes [SGF 780.1]) und der Kanton Wallis (Art. 3 und 14 des Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs [SGS 704.1]).

<sup>6</sup> Siehe dazu insbesondere Art. 10 und 13 Abs. 2 und 3 StrG sowie Art. 5 Veloweggesetz und Art. 4 FWG.

Ämter besprochen. Weiter wurden in zwei Sounding Boards auch zahlreiche weitere private Organisationen des Kantons St.Gallen bei der Ausarbeitung angehört.

## 3.2 Wege für Mountainbikes

In der Motion 42.20.17 wird die Nutzung von Weginfrastrukturen mit Mountainbikes thematisiert. Die Frage, auf welchen Wegen mit dem Mountainbike gefahren werden darf, führt immer wieder zu Diskussionen und ist in der juristischen Lehre umstritten. Gerichtssentscheide gibt es hierzu bis jetzt nur von unteren Instanzen.<sup>7</sup> Weitgehend wird die Frage durch das Bundesrecht, insbesondere durch das SVG bestimmt. Das SVG gilt auch auf Wegen (z.B. Feld- und Waldwegen), sofern es sich um öffentliche Strassen im Sinn von Art. 1 SVG handelt<sup>8</sup>. Gemäss Art. 43 Abs. 1 SVG dürfen Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.

Würde Art. 43 Abs. 1 SVG streng nach dem Wortlaut ausgelegt, wäre das Velofahren auf Wanderwegen verboten, wenn es nicht ausdrücklich mittels entsprechender Signalisation erlaubt ist. In der Rechtsanwendungspraxis und in mehreren Kommentaren zu dieser Bestimmung, die seit dem Jahr 1958 unverändert geblieben ist, wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich die Eignung von Wegen für den Verkehr mit Velos durch das Aufkommen von Mountainbikes insbesondere in den Bergen geändert hat. Gemäss dieser Auffassung setzt eine Verzeigung wegen missbräuchlicher Benützung solcher Wege voraus, dass die betroffene Person in guten Treuen keine Zweifel haben konnte, dass sie einen nur für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Weg befuhr. Für diese Auslegung von Art. 43 Abs. 1 SVG spricht das Wort «offensichtlich».<sup>9</sup> Daher müssen Fahrverbote signalisiert werden, wenn Zweifel bestehen.<sup>10</sup> Jedenfalls muss aber aufgrund der Unsicherheiten, die sich im Zusammenhang mit der Frage ergeben, ob ein Weg befahren werden darf, wenn ein Fahrverbot nicht ausdrücklich signalisiert ist, in Zweifelsfällen zugunsten der beschuldigten Person entschieden werden.<sup>11</sup>

Klar ist die Situation auf Wegen, die mit bestimmten Signalen, wie mit einem Wegweiser «Route für Mountainbikes» (4.50.3) versehen sind.<sup>12</sup> Dagegen ist auf den als Wanderwege gekennzeichneten Verkehrsflächen (die zum Teil auch über Strassen verlaufen) nicht zum Vornherein der Verkehr durch Fahrräder sowie Motorfahrzeuge ausgeschlossen. Wenn kein entsprechendes Fahrverbot signalisiert ist, muss einzeln beurteilt werden, ob der Weg zum Befahren ungeeignet oder offensichtlich nicht dazu bestimmt ist.<sup>13</sup> Art. 43 SVG kann aufgrund des Gesagten in Bezug auf das Befahren von Wegen durch Mountainbikes wohl nur noch in seltenen Fällen als Verbotsnorm herangezogen werden. Sofern nicht eine Signalisation oder bauliche Massnahmen bestehen, ist das Befahren mit dem Mountainbike faktisch als zulässig

---

<sup>7</sup> Schlagzeilen gemacht haben dabei insbesondere zwei nicht veröffentlichte Urteile des Bezirksgerichts Affoltern vom 20. September 2022, bei welchen die beschuldigten Mountainbiker, die über nicht signalisierten Wegen fahren, vom Gericht freigesprochen wurden.

<sup>8</sup> Vgl. Art. 1 Abs. 1 VRV.

<sup>9</sup> Siehe z.B. Die Praxis des Kantonsgerichts von Graubünden (PKG) 1980, Urteil vom 12. Juni 1980, E.2; andere Auffassung K. Ehrenzeller, *Fahrradfahren auf Wanderwegen*, AJP 2023, S. 963 ff.

<sup>10</sup> H. Giger, in: *Kommentar zum SVG*, 9. Aufl., Zürich 2022, Rz. 1 zu Art. 43.

<sup>11</sup> N. Rindlisbacher, in: *Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz*, Basel 2014, Rz. 10 zu Art. 43.

<sup>12</sup> Dieser Wegweiser kennzeichnet Strecken, die für Mountainbikes besonders geeignet sind, und verpflichtet deren Benützerinnen und Benützer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten (Art. 54a der Signalisationsverordnung [SR 741.21]).

<sup>13</sup> N. Rindlisbacher, a.a.O., Rz. 10 zu Art. 43.

anzusehen. Bauliche Massnahmen, die darauf hinweisen, dass ein Weg nicht befahren werden soll, sind z.B. Absperrungen ohne Bezug zu Nutztieren.<sup>14</sup>

Art. 106 Abs. 3 SVG untersagt den Kantonen den Erlass von Gesetzesvorschriften im Bereich des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs. Sie sind jedoch befugt, im Rahmen von Art. 3 SVG für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zu erlassen. Zuständig dafür ist das Polizeikommando und auf Gemeindestrassen dritter Klasse sowie auf klassierten Wegen die politische Gemeinde (Art. 19 und Art. 21 Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz [sGS 711.1]). Ausserhalb von öffentlichen Strassen bzw. Wegen kommt dagegen das SVG nicht zur Anwendung, weshalb die Kantone befugt sind, den Verkehr von Motorfahrzeugen und Velos dort zu regeln. Zudem gibt es Besonderheiten, soweit es um Vorschriften im Wald geht, wo den Kantonen bestimmte Rechtsetzungskompetenzen zukommen<sup>15</sup>. So finden sich denn auch im Kanton St.Gallen entsprechende Bestimmungen zum Velofahren auf und abseits von Strassen und Wegen im Wald.<sup>16</sup>

Weil somit die Gesetzgebungskompetenz für das Fahren auf Wanderwegen grundsätzlich beim Bund liegt, werden keine verkehrsrechtlichen Gesetzesanpassungen auf kantonaler Ebene vorgeschlagen. In planerischer Hinsicht ist jedoch im Zusammenhang mit Mountainbike-Routen eine Gesetzesanpassung vorgesehen (vgl. dazu den Entwurf zu Art. 10 Abs. 4 StrG sowie die entsprechenden Erläuterungen dazu). Zu prüfen bleibt die Anpassung von einzelnen Verordnungsbestimmungen zum Velofahren im Wald (vgl. dazu Abschnitt 6). Die Gemeinden und der Kanton können zudem zumindest auf bestimmten Wanderwegen durch eine gute Signalisation für mehr Klarheit sorgen.

Neben den klassierten Wegen sind auch Mountainbike-Anlagen ein wichtiger Pfeiler, um eine Lenkung und Kanalisierung zu erreichen. Mountainbike-Anlagen unterscheiden sich in Pisten und Parks. Solche sind insbesondere in dicht besiedelten Gebieten eine gute Möglichkeit, das Mountainbike zu berücksichtigen und ein attraktives Angebot zu schaffen. Mountainbike-Anlagen werden nicht im Strassengesetz geregelt und sind daher auch nicht im Gemeindestrassenplan klassiert. Sie werden nach dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz (SR 700) bzw. dem PBG geprüft und bewilligt.

### 3.3 Haftungsfragen

Bei einem Unfall auf einer Mountainbike-Route oder auf einem Wanderweg bzw. auf einem klassierten Weg können sich unter Umständen Haftungsfragen stellen. Die Haftung ist im Bundeszivilrecht und im kantonalen Verantwortlichkeitsgesetz<sup>17</sup> geregelt. Im Vordergrund steht dabei die Werkeigentümerhaftung nach Art. 58 des Obligationenrechts (SR 220).<sup>18</sup> Haftungsfragen sind deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Nachtrags zum Strassengesetz.

Die für die Velowege zuständigen Behörden haben dafür zu sorgen, dass die Velowege sicher mit dem Velo befahren werden können (Art. 8 Bst. b Veloweggesetz). An die Sicherung von

<sup>14</sup> Vgl. H. Giger, a.a.O., Rz. 1 zu Art. 43; N. Rindlisbacher, a.a.O., Rz. 14 zu Art. 43.

<sup>15</sup> Siehe Art. 14, 15 und 50 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Wald (SR 921.0).

<sup>16</sup> So regelt Art. 15 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.1), dass im Wald Reiten und Radfahren abseits von öffentlichen Strassen und Wegen verboten ist. Auf Verordnungsstufe ist das Radfahren im Wald in Art. 16 der Verordnung zum Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.11) geregelt. Gemäss Abs. 1 dieser Bestimmung sind im Wald Reiten und Radfahren auf öffentlichen Strassen und Wegen erlaubt. Vorbehalten sind Einschränkungen, die sich aus der Umsetzung des Waldentwicklungsplans sowie von Reit- und Radwegkonzepten oder aus übergeordnetem Recht ergeben.

<sup>17</sup> Gesetz über die Haftung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten und die Verantwortlichkeit der Behörden und öffentlichen Angestellten (sGS 161.1).

<sup>18</sup> Ausführlich dazu M. Bütler, Zur Haftung von Werkeigentümern und Tierhaltern bei Unfällen auf Wanderwegen, Sicherheit und Recht 2/2009, S. 106 ff.

Mountainbike-Routen und Wanderwegen werden jedoch keine hohen Anforderungen gestellt. Wer sich im Gebirge und in der Natur bewegt, bzw. wer Mountainbike fährt, geht ein erhöhtes Risiko ein. Grundsätzlich ist deshalb von der Selbstverantwortung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker auszugehen. Von dem Gemeinwesen können deshalb nur minimale bauliche Massnahmen verlangt werden. Die Pflicht zur Sicherung einer Mountainbike-Route beschränkt sich im Wesentlichen auf die Entschärfung von atypischen, fallenartigen Gefahren, die für Bikerinnen und Biker bei sorgfältigem und umsichtigen Fahrverhalten nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Vor solchen Gefahren müssen im Rahmen des Zumutbaren wirksame Schutzvorkehrungen getroffen werden. Soweit bauliche Massnahmen ergriffen werden, müssen diese allerdings korrekt ausgeführt werden und dem Stand der Technik entsprechen.<sup>19</sup>

Ebenfalls zu berücksichtigen betreffend Unterhalt sind die jeweiligen Wegkategorien Wanderweg, Bergwanderweg und Alpinwanderweg. Die Wegbenutzenden tragen eine hohe Eigenverantwortung und das Gemeinwesen hat Schutzmassnahmen nur insoweit zu treffen, als diese verhältnismässig und zumutbar sind. So verstossen die Behörden nur dann gegen ihre Wegsicherungspflichten, wenn ihnen nachgewiesen werden kann, dass sie die Aufsichtspflicht verletzt haben. Bei unmittelbar drohenden und bekannten Gefahren für die Wegnutzenden müssen die Wege gesperrt und dann gesichert oder umgelegt werden.<sup>20</sup>

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist an der Erarbeitung eines Dokuments zu Haftungsfragen («Haftungsfragen bei Mountainbike-Infrastruktur»), das im Frühling 2025 veröffentlicht werden soll.

## 4 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

### 4.1 Strassengesetz

Nachfolgend werden die materiellen Änderungen erläutert. Daneben enthält der Gesetzesentwurf auch redaktionelle Änderungen, die keinen direkten Zusammenhang mit der Motion 42.20.17 und der Umsetzung des Veloweggesetzes bzw. des FWG haben. Dies betrifft namentlich die sprachliche Gleichbehandlung der Geschlechter, die im ganzen Strassengesetz umgesetzt werden soll.<sup>21</sup> Daneben gibt es weitere redaktionelle Anpassungen, wie z.B. der Ersatz des Begriffs «Radwege» durch «Velowege» aufgrund des Veloweggesetzes oder der Ersatz des Begriffs «Behinderte» durch «Menschen mit Behinderung» in Art.32 StrG. Solche redaktionellen Änderungen werden nachfolgend nicht weiter erläutert.

#### *Art. 2 Strassen und Wege*

Bisher wird im StrG nicht geregelt, wozu Wege dienen, sondern nur, dass sie nicht dem Motorfahrzeugverkehr dienen. Im Gegensatz dazu wird der Zweck der Strassen in Art. 2 Abs. 1 und Art. 8 klarer geregelt. Um die Bedeutung der Wege für den Langsamverkehr zu verdeutlichen, wird Art. 2 Abs. 2 neu positiv formuliert. Mit dem Begriff «insbesondere» wird zum Ausdruck gebracht, dass Wege nicht ausschliesslich dem Langsamverkehr dienen, sondern auch anderen Nutzungsarten offenstehen können, wie z.B. für das Reiten. Auch der rein privatrechtlich begründete Motorfahrzeugverkehr für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer auf Wegen

---

<sup>19</sup> R. Cavegn, Zur Haftung bei Unfällen auf Mountainbikerouten, in: Handbuch graubündenBike, 3.150, S. 3; M. Bütler, a.a.O., S. 115.

<sup>20</sup> Ausführlich dazu G. Seferovic, Die Haftung des Gemeinwesens für Schäden durch Naturgefahren auf Wanderwegen zwischen Werkeigentümer- und Staatshaftung, Sicherheit & Recht 1/2018.

<sup>21</sup> Gemäss dem Bericht der Redaktionskommission «Sprachliche Gleichbehandlung der Geschlechter in Erlassen» (82.22.06) soll die Umsetzung der sprachlichen Gleichbehandlung grundsätzlich auch in allen Änderungen bisheriger Erlasse erfolgen.

über ihre Grundstücke soll wie bisher<sup>22</sup> ermöglicht werden können. Um dies zu verdeutlichen, wird in Abs. 2 in Angleichung an Art. 8 Abs. 3 StrG die Formulierung «allgemeiner Motorfahrzeugverkehr» verwendet.

Gemäss einer neuen Definition des ASTRA bezeichnet der Begriff «Langsamverkehr» die «Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft, sowie mit auf den Radverkehrsflächen zugelassenen elektrisch angetriebenen Fahrzeugen». Dazu gehören somit nicht nur das Fahren mit herkömmlichen Velos oder mit E-Bikes, sondern z.B. auch die Nutzung von Trottnetts, Rollschuhen, Rollbrettern, aber auch das Langlaufen. Der Zweck der Wege geht somit weiter als der Zweck der Fuss-, Wander- und Velowege.<sup>23</sup> Auch wenn zum Begriff «Langsamverkehr» von verschiedener Seite Fragen aufgekommen sind, ob er noch zeitgemäss sei, wird beim Bund daran festgehalten. Es erscheint daher sinnvoll, dass auch der Kanton diesen Begriff beibehält.<sup>24</sup> Im Gesetz wird jedoch darauf verzichtet, eine Definition des Langsamverkehrs aufzunehmen, um allfälligen weiteren Entwicklungen Rechnung zu tragen.

#### Art. 9 Wegklassen

Ähnlich wie Art. 6 FWG bei den Fuss- und Wanderwegen wird auch in Art. 8 des Veloweggesetzes bestimmt, dass die für die Velowege zuständigen Behörden dafür sorgen, dass Velowege angelegt, erhalten und signalisiert werden (Bst. a) und die Velowege frei und sicher mit dem Velo befahren werden können (Bst. b). Entsprechend ist die geltende Bestimmung von Art. 9 Abs. 2 («Wege dritter Klasse erfordern keinen Unterhalt.») nicht mit dem Bundesrecht vereinbar, wenn ein Fuss-, Wander- oder Velowegweg darüber läuft.<sup>25</sup> Wege dritter Klasse sind Verbindungen, die grundsätzlich keine Unterhaltmassnahmen erfordern. Es handelt sich nach der Vorstellung des kantonalen Gesetzgebers um sogenannte Blumenwege oder auch um Bergpfade oder Trampelpfade, die dem Gemeingebrauch offenstehen.<sup>26</sup> In der Praxis der Gemeinden werden jedoch zum Teil auch andere Wege in die dritte Klasse eingeteilt.<sup>27</sup>

Wegen den erwähnten bundesrechtlichen Vorgaben und weil sich die Einteilung der Wege nach der Funktion und der Unterhaltsbedürftigkeit richtet<sup>28</sup>, müssen Wege, auf denen ein Fuss-, Wander- oder Velowegnetz festgelegt wird, meistens in die erste oder zweite Klasse eingeteilt werden. Es soll jedoch im Gesetz nach wie vor die Möglichkeit bestehen bleiben, Fuss-, Wander- und Velowegen auch auf Wegen dritter Klasse zu belassen.

Wenn ein Fuss-, Wander- oder Veloweg über einen Weg dritter Klasse führt, muss auch dieser unterhalten werden. So schreiben es die beiden Bundesgesetze vor. Bei einem Weg dritter Klasse geht es dabei üblicherweise um den minimalen Unterhalt, der für die Nutzbarkeit für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr erforderlich ist, um das Vorankommen zu Fuss oder mit dem Mountainbike zu gewährleisten.

#### Art. 10 Fuss- Wander- und Velowegnetze

Anstatt «Fuss-, Wander- und Radwege», wird im Artikeltitle neu die Formulierung «Fuss-,

<sup>22</sup> G. Germann, in: Kurzkommentar zum st.gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, St.Gallen 1989, Rz. 6 zu Art. 2.

<sup>23</sup> Vgl. dazu auch die Ausführungen zu Art. 10.

<sup>24</sup> Der Begriff wird bereits auf Verordnungsstufe in Art. 2 der Strassenverordnung (sGS 732.11) verwendet.

<sup>25</sup> So hat auch das Verwaltungsgericht St.Gallen in einem Urteil festgehalten, dass die Einteilung eines bestimmten Abschnittes eines Wegs im Strassenplan als Gemeindeweg dritter Klasse, der nach st.gallischem Strassenrecht keinen Unterhalt erfordert, in einem gewissen Widerspruch zum FWG steht, das – soweit zur Erhaltung eines Wanderwegs erforderlich – einen Unterhalt verlangt (Verwaltungsgerichtsurteil B 2012/136 vom 30. April 2013, E. 2).

<sup>26</sup> G. Germann, a.a.O., Rz. 4 zu Art. 9 StrG.

<sup>27</sup> Siehe dazu die Karte «Strassenklassierung Gde» unter [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch).

<sup>28</sup> Verwaltungsgerichtsurteile B 2023/30 vom 14. August 2023, E. 2.1 und B 2019/28, E. 2.

Wander- und Velowegnetze» verwendet. Die Begriffe kommen aus dem Bundesrecht (Art. 2 und 3 FWG sowie Art. 2, 3 und 4 Veloweggesetz). Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen (Art. 2 Veloweggesetz). Dabei wird zwischen Velowegnetzen für den Alltag (Art. 3 Veloweggesetz) und Velowegnetzen für die Freizeit unterschieden (Art. 4 Veloweggesetz). Ähnliche Bestimmungen gibt es schon länger für die Fusswegnetze (Art. 2 FWG) und die Wanderwegnetze (Art. 3 FWG). Die Fuss-, Wander-, und Velowegnetze entsprechen der Summe der entsprechenden Fuss-, Wander- und Velowege. Sie werden im Strassenplan mit bestimmten Zeichen (z.B. Wanderwege ohne Hartbelag: ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○) gekennzeichnet (Art. 7 StrV). Diese sind zu unterscheiden von den Wegen im Sinn von Art. 2 Abs. 2 StrG, die allgemein dem Langsamverkehr dienen und je nach Klasse mit bestimmten Farben im Strassenplan gekennzeichnet werden (Art. 6 StrV). Fuss-, Wander- und Velowegnetze bzw. Fuss-, Wander- und Velowege können im Strassenplan sowohl auf Strassen als auch auf Wegen festgelegt werden (vgl. zum Begriff «Veloweg» auch die Ausführungen zu Art. 41).

Im Veloweggesetz ist ausdrücklich geregelt, welche Formen von Infrastrukturen von den Velowegnetzen umfasst werden. Dazu gehören z.B. Radwege, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Mountainbike-Routen, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen (Art. 3 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 2 Veloweggesetz). Auch das FWG enthält entsprechende Bestimmungen für die Fuss- und Wanderwegnetze (Art. 2 f. FWG). Wichtig sind aber auch die weiteren Grundsätze zur Planung, Anlage und Erhaltung (z.B. Art. 6 Veloweggesetz, Art. 4 FWG). Um das Bundesrecht nicht zu wiederholen, wird in Abs. 3 für die Festlegung der Wegnetze auf die bundesrechtlichen Grundsätze für die Planung, Anlage und Erhaltung von Wegnetzen verwiesen. Damit gilt die Planungspflicht gemäss Art. 5 Veloweggesetz und Art. 4 FWG, die sich an die Kantone richtet, auch für die Gemeinden. Sie haben somit insbesondere sowohl die bestehenden als auch die vorgesehenen Fuss-, Wander- und Velowegnetze gemäss den bundesrechtlichen und kantonalen Vorgaben in ihren Plänen festzuhalten, periodisch zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

Um den Anliegen der Motionärinnen und Motionäre auch auf Gesetzesstufe gerecht zu werden, soll in Abs. 4 allgemein geregelt werden, wie Mountainbike-Routen festgelegt werden. Im Interesse der Natur und Landschaft, der Jagd, der Landwirtschaft sowie der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sollen Mountainbike-Routen möglichst auf bestehenden Strassen und Wegen festgelegt werden, die auch anderen Arten des Langsamverkehrs dienen. Mögliche Konflikte mit anderen Arten des Langsamverkehrs (z.B. mit dem Wandern) sollen möglichst mit baulichen oder gestalterischen Massnahmen sowie signalisierten Schiebestrecken usw. gelöst werden.<sup>29</sup> Wenn jedoch auch mit solchen Massnahmen keine gemeinsame Nutzung der Wege möglich ist, können in Ausnahmefällen auch neue Wege für Mountainbike-Routen erstellt werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse zulassen.

Bei der Ausarbeitung des Entwurfs von Abs. 4 kam die Frage auf, ob sich dieser Absatz mit Art. 6 Bst. c des Veloweggesetzes vereinbaren lässt. Gemäss dieser Bestimmung sorgen die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden im Grundsatz dafür, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Auch wenn diese Bestimmung im Grundsatz eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten bezweckt, steht sie nicht im Widerspruch zum Ent-

---

<sup>29</sup> Siehe dazu auch das Dokument Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike, gemeinsame Position von Schweizer Wanderwege, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Swiss Cycling / SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus sowie das Merkblatt Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung vom Bundesamt für Strassen, Schweizer Wanderwege und Stiftung SchweizMobil (beide Dokumente z.B. auffindbar unter <https://www.wanderwege-infrastruktur.ch/de/fachgrundlagen/publikationen/mountainbikes--velos-auf-wanderwegen>).

wurf von Abs. 4, weil sie die gemischte Führung mit anderen Verkehrsträgerinnen und Verkehrsträgern nicht ausschliesst, wo dies sinnvoll ist.<sup>30</sup> Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturen von Velowegnetzen, wie z.B. Radstreifen oder Velobahnen, lässt sich bei Mountainbike-Routen eine räumliche Trennung vom Wander- oder Fussverkehr in den meisten Fällen nicht realisieren oder ist aus den oben erwähnten Gründen nicht sinnvoll. Zudem haben gemäss Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700) die Kantone und die Gemeinden für eine haushälterische Nutzung des Bodens zu sorgen. Es handelt sich hier um ein zentrales Ziel der Raumplanung, das sich auch aus der Bundesverfassung (Art. 75 Abs. 1 BV) ergibt. Somit kann Art. 6 Bst. c des Veloweggesetzes nicht so verstanden werden, dass für Mountainbike-Routen ausserhalb von Siedlungen, wie z.B. im Wald, auf Wiesen oder in den Bergen, möglichst neue Wege geplant und gebaut werden sollen, um eine Trennung vom Wander- und Fussverkehr zu ermöglichen. Hinzu kommt, dass mit Art. 6 des Veloweggesetzes vom Bund nicht beabsichtigt wurde, den Umsetzungsspielraum der Kantone wesentlich einzuschränken. Es handelt sich bei den Planungsgrundsätzen um Leitlinien, die bei der Planungsarbeit zu berücksichtigen sind. Die Konkretisierung der Planungsgrundsätze soll gemäss Botschaft Sache der Kantone bleiben.<sup>31</sup>

#### *Art. 10<sup>bis</sup> (Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung)*

Im geltenden Strassengesetz wird zwischen Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und von regionaler Bedeutung unterschieden. Entsprechend wird die kantonale und die regionale Bedeutung im «besonderen Plan» (Art. 10 Abs. 2 StrG) und im Geoportal unterschiedlich gekennzeichnet. Diese Unterscheidung bringt jedoch keinen Nutzen. Deshalb soll auf sie zukünftig verzichtet werden und entsprechend nur noch die Bezeichnung «kantonale Bedeutung» verwendet werden. Bis zur Anpassung an das neue Recht sollen gemäss Entwurf von Art. 127<sup>ter</sup> Abs. 2 die bisherigen Fuss-, Wander- und Radwege von regionaler Bedeutung als entsprechende Fuss-, Wander- und Velowege von kantonaler Bedeutung gelten.

Neu sollen die Kriterien für die Festlegung der Wege von kantonaler Bedeutung auf Verordnungsstufe bestimmt werden. Angesichts der finanziellen Auswirkungen, die mit der Festlegung der Wege von kantonaler Bedeutung zusammenhängen, erscheint dies als angebracht. Anhand dieser Kriterien ergibt sich dann auch, ob die bisherigen Wege von regionaler Bedeutung neu kantonale oder lokale Bedeutung haben.

Neu sollen aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 5 Veloweggesetz) nicht nur die bestehenden, sondern auch die vorgesehenen Fuss-, Wander- und Velowegnetze verbindlich in Plänen festgehalten werden. Dabei liegt es auf der Hand, als Planungsinstrument für die Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung den kantonalen Richtplan zu nutzen, der für die Behörden verbindlich ist (siehe Abschnitt 2.5.1). Die Planung der Änderung der Wege von kantonaler Bedeutung soll jedoch nicht im Gesetz, sondern auf Verordnungsstufe geregelt werden, so dass eine allfällig notwendige Anpassung der Bestimmung rascher vorgenommen werden kann. Zum besseren Verständnis wird bereits jetzt ein erster Entwurf für die entsprechende Verordnungsbestimmung beigelegt.

Anzumerken ist dabei, dass die Planung von Änderungen von Fuss-, Wander- und Velowegnetzen bereits heute damit beginnt, dass das Tiefbauamt zusammen mit den Regionen und Gemeinden die Schwachstellen im LV-Portal verzeichnet. Dieses Planungsinstrument, wie

---

<sup>30</sup> In der Botschaft des Bundesrates vom 19. Mai 2021 zu Art. 6 Bst. c des Veloweggesetzes (BBI 2021 1260, S. 19) wird auf das Konfliktpotenzial hingewiesen, das durch grosse Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsteilnehmenden entsteht. Velowege sollen deshalb, wo möglich und angebracht, getrennt vom Fussverkehr und vom schnellen motorisierten Verkehr geführt werden. Besonders sicherheitsrelevant sei die Entflechtung vom motorisierten Verkehr dort, wo ein hohes Schwerverkehrsaufkommen zu verzeichnen sei. Dieser Sachverhalt schliesse die gemischte Führung mit anderen Verkehrsträgern keineswegs aus, wo dies sinnvoll und den Verhältnissen angemessen sei.

<sup>31</sup> BBI 2021, 1260 ff.



auch allfällige Vorschläge für neue Fuss-, Wander- und Velowegnetze, sind jedoch nicht rechtsverbindlich, weshalb dazu auch keine konkrete Rechtsgrundlage notwendig ist. Als Planungsinstrumente auf Verordnungsstufe zu regeln, sind nur verbindliche Pläne wie der kantonale Richtplan.

#### *Art. 40 (Projekt)*

Neu soll ausdrücklich im Gesetz geregelt werden, dass bei einem Strassenbauprojekt auch die Fuss-, Wander- und Velowege in den Plänen gekennzeichnet werden.

#### *Art. 41 (Auflage)*

Der Begriff «Radweg» ist auch in diesem Artikel abzuändern, weil gemäss dem Bundesrecht «Veloweg» der umfassendere Begriff ist. Velowegnetze umfassen gemäss Art. 3 Abs. 2 Veloweggesetz Radwege, aber auch Radstreifen, Velobahnen, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Radwege sind dagegen gemäss Art. 1 Abs. 6 der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) die für Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege.

Dagegen wird am bereits seit Vollzugsbeginn des Strassengesetzes bestehenden Begriff «Gehweg» (vgl. auch Art. 54) festgehalten, weil damit z.B. auch Trottoirs und Fussgängerstreifen auf Strassen gemeint sein können, wo kein Fussweg oder Wanderweg gekennzeichnet ist.<sup>32</sup> Nicht jeder Gehweg wird in ein Fuss- oder Wanderwegnetz integriert.

#### *Art. 53 (Kanton)*

Die Fusswege sollen in Abs. 2 nicht mehr aufgeführt werden. Soweit es überhaupt eine Signalisation für Fusswege von kantonaler Bedeutung braucht, soll diese von der Gemeinde vorgenommen werden, damit die Signalisation auf dem ganzen Gemeindegebiet einheitlich ist. Zur Streichung der Formulierung «regionaler Bedeutung» siehe Ausführungen zu Art. 10<sup>bis</sup>.

#### *Art. 54 (Politische Gemeinde)*

Dass die Fuss-, Wander- und Velowege von den Gemeinden unterhalten werden sollen, ist ein wichtiges Anliegen, das vor allem von Vertreterinnen und Vertretern aus dem Bereich Mountainbike und Wandern eingebracht wurde. Weil diese Wege der Allgemeinheit dienen, können hierfür nicht die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet werden. Allerdings soll die Unterhaltungspflicht durch die Gemeinden nur gelten, soweit keine anderweitige Unterhaltungspflicht gilt. Solche anderweitigen Unterhaltungspflichten können sich aus anderen Gesetzesbestimmungen ergeben. So gibt es Fälle, wo der Kanton den Unterhalt übernimmt, wie der Unterhalt auf Kantonsstrassen (Art. 53 Abs. 1 StrG) oder die Signalisation auf Wander- und Velowegen von kantonaler Bedeutung (Art. 53 Abs. 2 StrG), die ebenfalls zum Strassenunterhalt gehört (Art. 51 Abs. 2 Bst. e StrG). Weiter sind zum Teil die anstossenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nach Art. 55 f. StrG verpflichtet, Gemeindestrassen dritter Klasse (bzw. Gemeindewege zweiter Klasse nach Art. 9 Abs. 3 Bst. b i.V.m. Art. 55 StrG) zu unterhalten. Wenn z.B. eine solche Strasse vorwiegend der Feinerschliessung und nur nebenbei dem Fuss- oder Veloverkehr dient und mit dem allgemeinen Strassenunterhalt durch die anstossenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer gleichzeitig auch der entsprechende Fuss-, oder Veloweg unterhalten wird, kann die Unterhaltungspflicht der Gemeinde hinfällig werden. In Unterhaltssperimetern ist eine solche Nebennutzung typischerweise bereits durch Gemeindebeiträge abgegolten. Weiter bleibt auch eine Übertragung des Unterhalts auf Private mit einer Vereinbarung nach dem allgemeinen Grundsatz von Art. 52 Abs. 1 Satz 2 StrG möglich.

Bereits im geltenden Gesetz geregelt ist der auch bei den Fuss-, Wander- und Velowegen bedeutsame Grundsatz, dass sich der Unterhalt nach Bedeutung und Zweckbestimmung der

---

<sup>32</sup> Vgl. G. Germann, a.a.O., Rz. 3 f. zu Art. 54.

Strasse richtet (Art. 52 Abs. 1 Satz 1 StrG). So benötigen Wanderwege und Wege für Mountainbikes grundsätzlich nur einen minimalen Unterhalt (vgl. dazu auch oben Abschnitt 3.3).

#### *Art. 72 und 73 (Gemeindestrassen)*

Weil Fuss-, Wander- und Velowege der Allgemeinheit dienen, sind sie von den Gemeinwesen, d.h. grundsätzlich von den Gemeinden, zu finanzieren.

Dieser Grundsatz soll allerdings nur gelten, soweit die Funktion als Fuss-, Wander- oder Veloweg überhaupt besondere Kosten verursacht. Sofern ein Fuss-, Wander- oder Veloweg ausschliesslich für die entsprechende Funktion dient (z.B. eine Velobahn für den Veloverkehr), können die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht an den Kosten beteiligt werden. Wenn dagegen eine Strasse dritter Klasse, für die gemäss Art. 73 StrG die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer die Kosten für Bau und Unterhalt tragen, nur teilweise die Funktion eines Fuss-, Wander- oder Velowegs hat, ist die Gemeinde nicht verpflichtet, die vollständigen Bau- und Unterhaltskosten für diese Strasse zu übernehmen. Sie trägt bei einer solchen Strasse nur die besonderen Kosten, die im Zusammenhang mit der Funktion als Fuss-, Wander- und Veloweg anfallen (z.B. Bau- und Unterhaltskosten für ein Trottoir, für velogerechte Randabschlüsse oder für die Signalisation). Die Gemeinde hat dies bei der Bemessung der Beiträge nach Art. 73 Abs. 2 StrG zu berücksichtigen.

Eine weitere Ausnahme von der Bestimmung, wonach die Gemeinde die Kosten für die Fuss-, Wander- und Velowege trägt, gibt es manchmal beim Ersatz von Fuss-, Wander- und Velowegen, wo die- oder derjenige die Kosten trägt, in deren bzw. in dessen Interesse die Aufhebung erfolgt (siehe dazu Art. 75 nachfolgend).

#### *Art. 75 (Ersatz für Fuss-, Wanderweg und Velowege)*

Wie bei den Fuss- und Wanderwegen beim FWG ist die Ergänzung in Abs. 1 zu den Velowegen eine Ausführungsbestimmung zum Veloweggesetz. So müssen nach Art. 9 Abs. 4 Veloweggesetz die Kantone das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen regeln und bestimmen, wer zu Ersatz verpflichtet ist. Wann ein Veloweg zu ersetzen ist, wird in Art. 9 Abs. 1 und 2 Veloweggesetz geregelt. Eine solche Pflicht besteht z.B., wenn ein Veloweg unterbrochen oder wenn ein Velowegnetz in seiner Attraktivität stark eingeschränkt wird.

Wie bei den Fuss- und Wanderwegen soll auch bei den Velowegen die- oder derjenige die Kosten tragen, in deren oder dessen Interesse die Aufhebung erfolgt. Auch Private können zur Kostentragung verpflichtet werden, z.B., wenn infolge der Überbauung eines Grundstückes ein Veloweg verlegt werden muss. Das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen richtet sich wie bei den Fuss- und Wanderwegen nach Art. 13 Abs. 2 StrG, d.h. es ist der Gemeindestrassenplan anzupassen.

Auf Verordnungsstufe bestimmt Art. 3 Abs. 1 StrV, dass die Gemeinde für den Ersatz der Fuss- und Wanderwege nach der Bundesgesetzgebung sorgt. Auch diese Verordnungsbestimmung wird hinsichtlich der Velowege ergänzt werden müssen.

#### *Art. 97 (Höhe)*

Auch wenn bei der Ausarbeitung des Gesetzesentwurfes und in der Vernehmlassung vereinzelt Forderungen nach einer Erhöhung der werkgebundenen Beiträge bei Fuss-, Wander- und Velowegen von kantonaler Bedeutung gestellt wurden, soll der Beitragssatz von 65 Prozent nicht verändert werden. Weil auch mit dem neuen Veloweggesetz und der vorliegenden Teilrevision die Zuständigkeit für Festlegung, den Bau und den Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege grundsätzlich bei den Gemeinden bleiben soll (siehe oben Abschnitt 3.1), rechtfertigt es sich, dass die Gemeinden weiterhin einen Anteil der Baukosten von Fuss-, Wander- und Velowegen von kantonaler Bedeutung selber tragen.

Mit der vorgesehenen Änderung wird jedoch der Wortlaut von Art. 97 an die heutige Handhabung<sup>33</sup> angepasst. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Änderung grundsätzlich keine finanziellen Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden hat. Würde die heute geltende Bestimmung von Art. 97 nach dem Wortlaut ausgelegt, würde nur der Kanton von den Bundesbeiträgen profitieren. Nach der neuen Formulierung reduzieren sich durch Beiträge von Bund oder Dritten die finanziellen Lasten von Kanton und Gemeinden entsprechend der prozentualen Aufteilung.

Die Beiträge für strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen (Abs. 1 Bst. a) und für Naturereignisse (Abs. 1 Bst. c) haben keinen direkten Zusammenhang mit der Umsetzung des Veloweggesetzes bzw. des Fuss-, Wander-, und Veloverkehrs. Eine isolierte Anpassung von Art. 97 bei den Fuss-, Wander- und Velowegen lässt sich jedoch kaum begründen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass sich die Anpassung bei den strassenverkehrsbedingten Umweltschutzmassnahmen und den Naturereignissen kaum wesentlich auswirken wird. Hinzu kommt, dass der Kantonsrat und das zuständige Departement es weiterhin in der Hand haben, die zur Verfügung stehenden Mittel und die Verteilung zu steuern (Art. 98 und 99 StrG).

#### *Art. 127<sup>er</sup> (Übergangsbestimmung des VIII. Nachtrags vom ●●)*

Die vorgesehenen Termine für die Erstellung und Umsetzung der Pläne ergeben sich aus Art. 19 Abs. 1 des Veloweggesetzes. Allerdings kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Fristen ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängern (Art. 19 Abs. 2 Veloweggesetz). Mit Erstellung der Pläne ist gemeint, dass die Gemeinde die entsprechenden neuen geplanten Wege entweder im kommunalen Richtplan (Art. 5 Planungs- und Baugesetz) oder im Gemeindestrassenplan (Art. 7 StrG) aufnimmt. Abs. 1 lehnt sich an die geltende Bestimmung für Fuss- und Wanderwegnetze nach Art. 125 StrG an.

Weil es nicht möglich sein wird, die bestehenden Wege von regionaler Bedeutung bereits bei Vollzugsbeginn des Gesetzes- bzw. Verordnungsnachtrags an die neuen Kriterien nach Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 2 StrG anzupassen, ist hierfür eine Übergangsbestimmung erforderlich. Bis die entsprechende Anpassung erfolgt ist, sollen die bisherigen Fuss-, Wander- und Radwege von regionaler Bedeutung noch als entsprechende Fuss-, Wander- und Velowege von kantonaler Bedeutung gelten. Somit können die Gemeinden für diese Fuss-, Wander- und Velowege zumindest vorläufig noch von werkgebundenen Beiträgen profitieren.

## 4.2 Drittänderung im Planungs- und Baugesetz

Gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a Veloweggesetz sorgen die Kantone dafür, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden. Sie müssen ausserdem periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden (Art. 5 Abs. 1 Bst. b Veloweggesetz). Die Pläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz). Bereits nach dem heute geltenden Recht müssen die Gemeinden im kommunalen Richtplan wenigstens die wichtigen Änderungen der vorgesehenen Fuss-, Wander-, und Velowegnetze aufnehmen, namentlich wenn die Infrastruktur ausgebaut werden soll (Art. 5 Abs. 1 PBG). Die bestehenden Wegnetze werden dagegen bereits in den Gemeindestrassenplänen grundeigentümerverbindlich festgehalten (Art. 10 Abs. 1 StrG). Aufgrund der erwähnten bundesrechtlichen Vorgaben von Art. 5 Veloweggesetz sind die Pläne für die vorgesehenen Wege

---

<sup>33</sup> Siehe Merkblatt TBA 006 Werkgebundene Beiträge (abrufbar unter [www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--norma-lien--merkblaetter.html](http://www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--norma-lien--merkblaetter.html)).

für die Behörden verbindlich. Dies im Gegensatz zum übrigen kommunalen Richtplan, der gemäss Art. 6 Abs. 3 PBG für den Rat sowie die ihm nachgeordneten Kommissionen und Verwaltungsstellen wegleitend ist. Im Gegensatz zu den Velowegen gibt es im FWG für die Fuss- und Wanderwegnetze keine entsprechenden Vorgaben. Art. 4 Abs. 2 FWG bestimmt, dass die Kantone die Rechtswirkungen der entsprechenden Pläne festlegen. Weil es keinen Grund gibt, die Fuss- und Wanderwegnetze bei der Behördenverbindlichkeit anders zu behandeln als die Velowegnetze, soll die Behördenverbindlichkeit auch für die Fuss- und Wanderwegnetze gelten.

## **5 Mountainbike-Strategie und weitere Teilstrategien**

Im Kanton St.Gallen gibt es bereits heute einige Mountainbike-Routen. Die meisten davon befinden sich im Toggenburg und entlang des Walensees bis nach Bad Ragaz. Die Gesamtlänge der heutigen Mountainbike-Routen von kantonaler Bedeutung umfasst rund 460 km. Dazu kommen Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung, die rund 680 km betragen. Dieses Mountainbike-Netz ist in die Jahre gekommen und genügt den heutigen Anforderungen an eine zeitgemässe Mountainbike-Infrastruktur nicht mehr.

In der Mountainbike-Strategie, welche die Motion 42.20.17 verlangt, werden die notwendigen Schlüsse aus der erfolgten Bestandes- und Bedarfserhebung und die Handlungsfelder hinsichtlich Planung, Kommunikation, Information und Qualitätsmanagement dargelegt. Sie widerspiegelt die heutigen Gegebenheiten und beschreibt die aktuellen Bedürfnisse beim Mountainbiken.

Wie die Gesetzesänderungen wurde auch die Mountainbike-Strategie parallel zu den Teilstrategien Fuss-, Wander- und Veloverkehr in einem breit abgestützten Prozess erarbeitet. Die Teilstrategien werden von der Regierung verabschiedet und anschliessend den Planungsbehörden zugänglich gemacht. Die Mountainbike-Strategie wird dem Kantonsrat als Beilage zur Botschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.

## **6 Verordnungsänderungen**

Gestützt auf den neuen Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 3 StrG wird die Regierung in der Strassenverordnung die Kriterien für die Festlegung der Wege von kantonaler Bedeutung sowie die Planungsinstrumente für deren Änderung festlegen müssen. Ein Entwurf für eine entsprechende Verordnungsbestimmung wird dem Kantonsrat vorgelegt, wie dies Art. 5 Abs. 1<sup>bis</sup> des Staatsverwaltungsgesetzes (sGS 140.1; abgekürzt StVG) bei Verordnungen von erheblicher Bedeutung vorsieht. Zum besseren Verständnis wurde bereits in der Vernehmlassung ein erster Verordnungsentwurf im Anhang beigelegt. Sodann wird noch geprüft, ob aufgrund der Gesetzesänderungen in der Strassenverordnung (sGS 732.11) oder – im Hinblick auf das Radfahren im Wald – in der Verordnung zum Einführungsgesetz zur Eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.11) weitere Anpassungen (z.B. Sicherheitsholzschlag) notwendig sind. Zuständig für die Waldgesetzgebung ist das Kantonsforstamt.

## **7 Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die Umsetzung des Nachtrags des Strassengesetzes hat für den Kanton keine erheblichen finanziellen Auswirkungen. Auch wird aufgrund des VIII. Nachtrags des Strassengesetzes kein wesentlicher Mehraufwand für das Personal erwartet. Hingegen wird für die Erstellung eines angemessenen Mountainbike-Netzes im Kanton St.Gallen bis in das Jahr 2043 von Umsetzungskosten von rund 15 Mio. Franken ausgegangen. Davon entfallen rund 3,5 Mio. Franken auf den Kanton St.Gallen, während bei den Gemeinden schätzungsweise 11,5 Mio. Franken anfallen werden. Der Kantonsbeitrag wird über werkgebundene Beiträge finanziert, der jeweils im Strassenbauprogramm beziffert wird. In den letzten 20 Jahren waren jährlich durchschnittlich

8 Mio. Franken für werkgebundene Beiträge reserviert. Davon wurden seit dem Jahr 2000 jährlich durchschnittlich rund 2,3 Mio. Franken benötigt. Voraussichtlich werden deshalb keine zusätzlichen Mittel erforderlich sein.

Ein finanzieller sowie personeller Mehraufwand ist für die Umsetzung der Massnahmen gemäss den jeweiligen Teilstrategien zu erwarten. Dieser Mehraufwand lässt sich derzeit noch nicht genau beziffern und ist abhängig von der Tiefe der Bearbeitung, den sich derzeit in Erarbeitung befindenden Unterlagen des Bundes (u.a. Handbuch MTB) sowie einer sinnvollen Etappierung und Nutzung von Synergien bei der Umsetzung der Massnahmen.

## **8 Referendum**

Der vorliegende Nachtrag untersteht dem fakultativen Gesetzesreferendum nach Art. 49 Abs.1 Bst. a KV i.V.m. Art. 5 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1).

## **9 Vernehmlassung**

### **9.1 Allgemeines**

Insgesamt gingen in der Vernehmlassung 108 Eingaben ein, davon 7 von Parteien und 11 von politischen Gemeinden. Von Vereinigungen, die in den Bereichen Hege und Jagd tätig sind, gingen 56 Eingaben ein, von Verkehrs- und Umweltverbänden 14 Eingaben. Der Rest verteilt sich auf weitere Verbände, Nachbarkantone und weitere Adressaten.

Die Reaktionen auf den VIII. Nachtrag zum Strassengesetz und zur Mountainbike-Strategie fielen insgesamt positiv aus. Die Notwendigkeit eines Nachtrags zum Strassengesetz und die Erarbeitung einer Mountainbike-Strategie wurde anerkannt und grundsätzlich befürwortet. Einige Vernehmlassungsteilnehmende stellten jedoch folgende Anträge oder Forderungen:

- Ein Bekenntnis zum Naturschutz und zu sensiblen Gebiete sei zu verdeutlichen.
- Besonders sensible Gebiete seien für das Mountainbike zu sperren.
- Im Wald sei ein Nachtfahrverbot für Mountainbikes einzuführen.
- Die Themen Haftung und Unterhalt seien vertieft zu behandeln und zu beschreiben.
- Der Kanton solle die Gemeinden finanziell unterstützen.

Mehrfach gefordert wurden zudem nachfolgende Punkte:

- Anpassungen von weiteren Erlassen, insbesondere bezüglich Wald;
- eine Anpassung der Leitsätze in der Mountainbike-Strategie;
- eine konsequente Aufwertung der regionalen Bedeutung in eine kantonale Bedeutung;
- klarere Verbindlichkeiten betreffend Zuständigkeiten bei Kanton und Gemeinden;
- eine kantonale Zuständigkeit für die Planung der Wege von kantonaler Bedeutung;
- Durchsetzung der bestehenden Gesetze.

Die Forderungen und Stellungnahmen betreffen zum Teil die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen, zum Teil geltende Gesetzesbestimmungen des StrG oder des Einführungsgesetzes zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.1; abgekürzt EG-WaG) bzw. der entsprechenden Ausführungsverordnung (sGS 651.11), zum Teil die Botschaft und zum Teil die Mountainbike-Strategie. Nachfolgend werden die wichtigsten zusammenhängenden Themen zusammengefasst und es wird auf die wesentlichsten Punkte eingegangen.

### **9.2 Naturschutz, Wald und sensible Gebiete**

Einige Vernehmlassungsteilnehmende fordern in der Botschaft eine Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen, die sich aus dem Natur- und Heimatschutzgesetz sowie dem eid-

genössischen Gewässerschutzgesetz (SR 814.20) ergeben. Zudem wird vereinzelt eine Ergänzung von Art. 10 Abs. 4 StrG gefordert, die bestimmen soll, dass Mountainbike-Routen nur ausserhalb der von der Regierung bezeichneten Ausschlussgebieten festgelegt werden dürfen.

Der Umweltschutz sowie der Natur- und Landschaftsschutz sind bereits im geltenden StrG in verschiedenen Bestimmungen verankert (Art. 20 Abs. 1 Bst. g und i, Art. 32 Bst. f, Art. 33 Abs. 1 Bst. a, e, f und g, Art. 94 Abs. 1 Bst. a und Art. 97). Zudem gelten die eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Bestimmungen zum Natur- und Heimatschutz sowie zum Gewässerschutz auch für Strassenprojekte (vgl. dazu Abschnitt 2.4). Die Anliegen zum Natur- und Heimatschutz betreffen nicht nur das Mountainbiken und den übrigen Langsamverkehr, sondern auch andere Verkehrsarten wie den motorisierten Verkehr oder das Reiten. Dennoch wurde die Botschaft um die Geltung dieser Bestimmungen mit Bezug auf den Langsamverkehr erweitert (Abschnitt 2.4). Im Übrigen sollen die Massnahmen der Mountainbike-Strategie dazu beitragen, den Anliegen des Natur- und Heimatschutzes und dem Problem der querfeldeinfahrenden Mountainbikerinnen und Mountainbiker Rechnung zu tragen.

Eine Negativ- und Positivplanung ist in der Mountainbike-Strategie als Massnahme (M. 1.3) vorgesehen und wurde vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit weiteren Ämtern bereits in den Grundzügen erarbeitet. Sie soll mit weiteren Beteiligten noch finalisiert werden. Eine spezielle gesetzliche Grundlage für die Negativplanung erscheint dagegen nicht notwendig. Mit der erwähnten Planungshilfe sowie mit der Genehmigungspflicht der Teilstrassenpläne und dem damit verbundenen Einbezug der kantonalen Stellen (z.B. Amt für Natur, Jagd und Fischerei, Amt für Umwelt) wird sichergestellt, dass keine Wege erstellt werden, die besonders sensible Lebensräume beeinträchtigen. Zudem können in Schutzgebieten in begründeten Fällen spezielle Regelungen zum Mountainbiken bzw. zum Befahren von Wegen in Schutzverordnungen erlassen werden, insbesondere in Wildruhezonen.

Weitere Vernehmlassungsteilnehmende fordern, dass die gesetzlichen Grundlagen zum Wald geprüft werden müssen. Insbesondere wird ein generelles Verbot für das Reiten und Velofahren abseits von klassierten und signalisierten Strassen und Wegen gefordert und ein Nachtfahrverbot. Zudem sei eine gesetzliche Grundlage für die vorübergehende Sperrung von Velowegen zu schaffen.

Gemäss Art. 15 Abs. 2 EG-WaG gilt im Wald im Grundsatz ein Verbot für das Reiten und Velofahren abseits von öffentlichen Strassen und Wegen. Die Regierung kann das Verbot durch Verordnung lockern oder auf weitere Freizeitbetätigungen ausdehnen, wenn diese geeignet sind, die Erhaltung des Waldes zu gefährden oder seine Funktionen zu beeinträchtigen. Wo der Schutz der Lebensräume oder die Walderhaltung es erfordert, kann die für den Wald zuständige Stelle des Kantons auf öffentlichen Strassen und Wegen ein allgemeines Fahrverbot oder Reitverbot verfügen (Art. 15 Abs. 3 Bst. a EG-WaG). Diese gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigen den Schutz der Lebensräume und die Walderhaltung. Es gibt daher derzeit keinen Anlass für eine Änderung dieser Bestimmungen. Vom Volkswirtschaftsdepartement wird jedoch geprüft, ob im Hinblick auf das Radfahren im Wald in der Verordnung zum Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.11) Anpassungen notwendig sind.

Ein generelles Nachtfahrverbot erscheint nicht sinnvoll, weil sich dabei schwierige Probleme bei der Umsetzung eines solchen Verbots stellen würden und zudem ein solches Verbot nicht verhältnismässig erscheint. Es gilt, alle Nutzungsgruppen gleich zu behandeln. Stattdessen soll mit Sensibilisierungsmassnahmen die entsprechenden Nutzungsgruppen erreicht und auf die Folgen ihres Verhaltens aufmerksam gemacht werden.

### 9.3 Unterhalt und Haftungsfragen

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmende fordern, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht verantwortlich gemacht werden dürfen für den Unterhalt von Mountainbikewegen und Wanderwegen. Dagegen fordern vereinzelt politische Gemeinden, dass auf eine Ergänzung betreffend Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege auf Wegen dritter Klasse (Art. 9 Abs. 2 StrG) verzichtet wird. Einige Vernehmlassungsteilnehmende fordern, in der Botschaft die Ausführungen zur Haftung zu ergänzen.

Dass der Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege durch die Gemeinde zu besorgen ist, wird mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung von Art. 54 Abs. 1 Bst. a<sup>bis</sup> ausdrücklich geregelt. Wie in den Erläuterungen zu Art. 9 ausgeführt, schreibt das Bundesrecht (Veloweggesetz, FWG) vor, dass diese Wege unterhalten werden müssen.

Die gesetzliche Unterhaltspflicht für Fuss-, Wander- und Velowege darf nicht bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern liegen, weil diese Wege der Allgemeinheit dienen. Der Unterhalt kann jedoch nach geltendem Recht (Art. 52 Abs. 2 StrG) Dritten und damit auch Privaten übertragen werden. Dies jedoch nur in gegenseitigem Einvernehmen mit einem Vertrag, in dem der Leistungsumfang der Unterhaltsarbeiten und die Entschädigung festgelegt wird.

Gemäss Art. 8 Bst. b Veloweggesetz sorgen die für die Velowege zuständigen Behörden dafür, dass Velowege frei und sicher mit dem Velo befahren werden können. Eine ähnliche Bestimmung gibt es auch im FWG bei den Fuss- und Wanderwegen (Art. 6 Abs. 1 Bst. b). Somit liegt die Kontroll- und Unterhaltspflicht bei klassierten Strassen und Wege auch im Wald bei den politischen Gemeinden und nicht bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern (siehe Abschnitt 3.3 der Botschaft).

Eng im Zusammenhang mit den Unterhaltspflichten stehen Haftungsfragen. Die Haftung wird jedoch, wie bereits unter Abschnitt 3.3 festgehalten, nicht in StrG, sondern im Bundeszivilrecht sowie im Verantwortlichkeitsgesetz (sGS 161.1) geregelt. Weil diese Erlasse mit dem vorliegenden Nachtrag nicht angepasst werden, wird auf detaillierte Ausführungen zu Haftungsfragen verzichtet. Dennoch wurden die Ausführungen von Abschnitt 3.3 der Botschaft mit Bezug auf die Forderungen der Vernehmlassungsteilnehmenden ergänzt.

### 9.4 Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden sowie Finanzierung

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende fordern eine stärkere Unterstützung der Gemeinden durch den Kanton bei der Planung und bei der Finanzierung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze.

Bei der Finanzierung sind die übergeordneten Vorgaben der Verfassung der Kantons St.Gallen zu berücksichtigen. Gemäss Art. 26 Abs. 2 KV sind die Gemeinden für die Finanzierung verantwortlich, wenn sie Staatsaufgaben erfüllen.

Gemäss geltendem Recht erfolgt die Planung, der Bau, der Unterhalt und die Finanzierung der Fuss-, Wander- und Radwege in erster Linie durch die Gemeinden. Der Kanton unterstützt jedoch die Gemeinden bei der Planung, bezahlt werkgebundene Beiträge im Umfang von 65 Prozent an die Gemeinden für die Wege von kantonaler Bedeutung (Art. 95 und 97 Abs. 1 Bst. b StrG) und sorgt für die Signalisation dieser Wege (Art. 53 Abs. 2 StrG). An dieser Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden sowie der Finanzierung soll sich mit den vorliegenden Gesetzesanpassungen nichts ändern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Änderungsbedarf bei der Planung der Wegenetze schwerpunktmässig die Mountainbike-Routen betrifft,

wohingegen Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit (ohne Mountainbike) sowie Wander- und Fusswege meist schon weitgehend durch die Gemeinden festgelegt sind und «lediglich» noch an die neuen Vorgaben angepasst werden müssen. Es wäre nicht sachgerecht, wenn der Kanton für Mountainbike-Routen weitergehende finanzielle Unterstützung leisten würde als bei anderen Wegnetzen. Die Gemeinden sollen jedoch bei der Planung in Form von Merkblättern, Leitfäden sowie Beratungen unterstützt werden, was auch in der Mountainbike-Strategie festgehalten wird. Zudem wird der Kanton (auf der Basis eines Leitfadens des Bundes, der zurzeit in Erarbeitung ist) auch ein Leitfaden zur Netzplanung erstellen.

## 9.5 Weitere Bemerkungen zum Entwurf der Gesetzesänderungen

Vereinzelt äussern sich Vernehmlassungsteilnehmende zu weiteren vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen. So wird von einem Verband bemerkt, dass durch die neue Formulierung von Art. 2 Abs. 2 eine höhere Frequentierung und Störung im Wald zu erwarten sei, weshalb auf diese Anpassung zu verzichten sei. Hierzu ist festzuhalten, dass es in Art. 2 Abs. 2 nicht um eine Verkehrsregelung geht, die bestimmt, was konkret erlaubt bzw. nicht erlaubt ist. Die Beschränkung von einzelnen Verkehrsarten bleibt auch auf Wegen möglich, wenn dies notwendig ist (Art. 21 Abs. 2 Bst. b der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz [sGS 711.1]). Zu der von einigen Vernehmlassungsteilnehmenden geforderten Aufwertung der Wege von regionaler Bedeutung in die Wege von kantonaler Bedeutung ist auf die Übergangsbestimmung von Art. 127<sup>ter</sup> Abs. 2 sowie den entsprechenden Erläuterungen zu verweisen. Daraus ergibt sich, dass den Wegen von regionaler Bedeutung vorerst (nach Vollzugsbeginn der Gesetzesänderungen) eine kantonale Bedeutung zukommen wird. Aufgrund der Kriterien nach Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 2 StrG kann es sodann zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls gewisse Anpassungen bei Wegen von kantonaler Bedeutung geben. Dabei werden jedoch die Gemeinden und interessierten privaten Fachorganisationen einbezogen (Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 1). Eine Anpassung der entsprechenden Gesetzesbestimmungen ist deswegen nicht notwendig. Auch weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen geben keinen Anlass zu einer Überarbeitung des Entwurfs.

## 9.6 Weitere Bemerkungen zur Mountainbike-Strategie

Mehrfach wurde bemängelt, dass der Begriff «umweltfreundliche Bewegungsform» im Leitsatz für das Mountainbike nicht passend sei. So sei die Herstellung der häufig verwendeten E-Bikes nicht umweltfreundlich. Weiter würden wilde Fahrten abseits der klassierten Strassen und Wege die Natur und die Wildtiere belasten. Aus diesem Grund wurde der Begriff «umweltfreundlich» aus dem ersten Leitsatz gestrichen. Beibehalten wurde das Wort «attraktive MTB-Wege» im zweiten Leitsatz. So kann nur ein attraktives MTB-Netz zur gewünschten Lenkung und damit zu einer Kanalisierung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker führen. Der Forderung der Streichung dieses Begriffs wird damit nicht nachgekommen.

Mehrfach wurde von den Vernehmlassungsteilnehmenden der Hinweis vorgebracht, dass die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nicht gänzlich geklärt sei. Neben den Ausführungen in der Botschaft wurde diesem Thema ein neuer Abschnitt in der Mountainbike-Strategie gewidmet, um die heutige und zukünftige Aufgabenteilung schriftlich festzuhalten. Wie bei den Wanderwegen sind auch für Mountainbike-Routen grundsätzlich die Gemeinden sowohl für die Planung und den Bau als auch für den Unterhalt zuständig. Der Kanton unterstützt die Gemeinden mit Leitfäden, Merkblättern und steht für Fragen zur Verfügung. Mit der Festlegung von kantonalen Routen definiert der Kanton, zusammen mit den Gemeinden, das kantonale MTB-Netz. Das kantonale MTB-Netz wird von Seiten Kanton mit werkgebundenen Beiträgen mitfinanziert.



Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende erwähnten, dass Inhalte zum Naturschutz und zu sensiblen Gebieten in der Strategie teilweise fehlen würden. Neben den Ergänzungen in der Botschaft, gibt es dazu auch Ergänzungen in einem neuen Unterabschnitt in der MTB-Strategie. Weiter wurden in der Massnahme M1.2 die Begriffe Naturschutz und Umweltvorschriften ergänzt. Diesbezüglich ist zusätzlich ein Merkblatt vorgesehen.

## **10 Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den VIII. Nachtrag zum Strassengesetz einzutreten.

Im Namen der Regierung

Susanne Hartmann  
Präsidentin

Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär

## Anhänge

### Anhang 1: Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen

[gemäss separatem Dokument]

### Anhang 2: Entwurf Änderung der Strassenverordnung (sGS 732.11)

#### **Art. 3<sup>bis</sup> (neu) Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung**

<sup>1</sup> Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung<sup>34</sup> werden insbesondere anhand folgender Kriterien festgelegt:

- a) Stellenwert für die Anbindung an einen Nachbarkanton oder ein Nachbarland;
- b) Erschliessung und Verbindung von Gemeinden, Ortschaften, grösseren Ortsteilen, regionalen Ausflugszielen, regionalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, grösseren Arbeitsplatzgebieten sowie anderen regional wichtigen Ziel- und Quellpunkten;
- c) Vorhandensein von nationalen oder regionalen Routen von SchweizMobil (Wanderwegnetze, Velowegnetze für die Freizeit sowie Mountainbike-Routen);
- d) sinnvolle Lenkung für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr;
- e) Potenzial für Mountainbikerinnen und Mountainbiker.

<sup>2</sup> Als Mindestvoraussetzung für die kantonale Bedeutung bei Fusswegnetzen wird ein besonders hohes Fussverkehrspotenzial und ein regional wichtiger Zielort wie ein bedeutender Bahnhof, eine Kantonsschule, eine bedeutende Freizeit- oder Sportanlage oder ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet vorausgesetzt.

<sup>3</sup> Wesentliche Änderungen der Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

---

<sup>34</sup> Art. 10<sup>bis</sup> des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988, sGS 732.1.

## VIII. Nachtrag zum Strassengesetz

Entwurf der Regierung vom 29. Oktober 2024

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 29. Oktober 2024<sup>35</sup> Kenntnis genommen und erlässt:

### I.

Der Erlass «Strassengesetz vom 12. Juni 1988»<sup>36</sup> wird wie folgt geändert:

*Ingress.*

Der Grosse Rat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft des Regierungsrates vom 28. Mai 1986<sup>37</sup> Kenntnis genommen und erlässt

in Ausführung von Art. 17 der Kantonsverfassung vom 16. November 1890<sup>38</sup>,

in Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960<sup>39</sup> ~~und~~, des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985<sup>40</sup> **und des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022<sup>41</sup>**

als Gesetz:<sup>42</sup>

---

<sup>35</sup> ABI 2024-●●.

<sup>36</sup> sGS 732.1.

<sup>37</sup> ABI 1986, 1585 und 1706.

<sup>38</sup> Aufgehoben, nGS 25-61 (sGS 111.1).

<sup>39</sup> SR 725.11.

<sup>40</sup> SR 704.

<sup>41</sup> **SR 705.**

<sup>42</sup> Abgekürzt StrG. nGS 23–81. Vom Grossen Rat erlassen am 30. September 1987; in der Volksabstimmung angenommen worden und rechtsgültig geworden am 12. Juni 1988; vom Bundesrat soweit erforderlich genehmigt am 5. September 1988; in Vollzug ab 1. Januar 1989.

Art. 2 *Strassen und Wege*

<sup>1</sup> Strassen dienen dem allgemeinen Verkehr.

<sup>2</sup> Wege liegen abseits von öffentlichen Strassen und dienen ~~nicht dem Motorfahrzeugverkehr.~~  
**insbesondere dem Langsamverkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen.**

Art. 9 *c) Wegklassen*

<sup>1</sup> Wege erster und zweiter Klasse werden unterhalten.

<sup>2</sup> Wege dritter Klasse erfordern keinen Unterhalt. **Vorbehalten bleibt der Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege nach Art. 54 Abs. 1 Bst. a<sup>bis</sup> dieses Erlasses.**

<sup>3</sup> Es werden sachgemäss angewendet auf:

- a) Wege erster Klasse die Vorschriften dieses Gesetzes über Gemeindestrassen erster Klasse;
- b) Wege zweiter und dritter Klasse die Vorschriften dieses Gesetzes über Gemeindestrassen dritter Klasse.

Art. 10 *d) Fuss-, Wander- und Radwege* **Velowegnetze**

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde legt nach Anhören der zuständigen Stelle des Kantons und der interessierten privaten Fachorganisationen Fuss-, Wander- und Radwegnetze **Velowegnetze** im Strassenplan fest.

~~<sup>2</sup> Das zuständige Departement bezeichnet nach Anhören der politischen Gemeinden und der interessierten privaten Fachorganisationen in einem besonderen Plan Fuss-, Wander- und Radwege von kantonaler oder regionaler Bedeutung.~~

<sup>3</sup> **Bei der Festlegung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze werden die bundesrechtlichen Grundsätze<sup>43</sup> für deren Planung, Anlage und Erhaltung angewendet.**

<sup>4</sup> **Velowegnetze in Form von Mountainbike-Routen werden in der Regel auf Wegen festgelegt, die auch anderen Arten des Langsamverkehrs dienen. Sie können getrennt festgelegt werden, wenn sich eine gemeinsame Nutzung der Wege nicht eignet und es die örtlichen Verhältnisse zulassen.**

Art. 10<sup>bis</sup> (neu) *d<sup>bis</sup>) Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung*

<sup>1</sup> Das zuständige Departement legt nach Anhören der gebietsmässig betroffenen politischen Gemeinden und der interessierten privaten Fachorganisationen in einem Plan die Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung fest.

<sup>2</sup> Die Regierung bestimmt durch Verordnung die Kriterien für die Festlegung der Fuss-, Wander- und Velowegnetze von kantonaler Bedeutung und die Planungsinstrumente für deren Änderung.

---

<sup>43</sup> Art. 2 ff. des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985, SR 704, und Art. 2 ff. des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022, SR 705.

*Art. 17 Gemeingebrauch*

<sup>1</sup> Strassen stehen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung dem Gemeingebrauch offen.

<sup>2</sup> Sie sind schonend und unter Rücksichtnahme auf **Verkehrsteilnehmerinnen und** Verkehrsteilnehmer und Umgebung zu benutzen.

*Art. 18 Beeinträchtigungen*

*a) übermässige Beanspruchung*

<sup>1</sup> Wer Strassen übermässig beansprucht, hat den Schaden zu beheben oder Entschädigung zu leisten.

<sup>2</sup> Schäden sind im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde und **der oder** dem Unterhaltspflichtigen zu beheben.

*Art. 19 b) Verschmutzung*

<sup>1</sup> Wer Strassen übermässig verschmutzt, hat sie unverzüglich zu reinigen.

<sup>2</sup> Kommt **die Verursacherin oder** der Verursacher dieser Pflicht trotz Aufforderung nicht nach, so wird die Reinigung auf **ihre oder** seine Kosten vorgenommen.

*Art. 20 Beschränkungen des Gemeingebrauchs*

<sup>1</sup> Der Gemeingebrauch kann beschränkt werden, wenn insbesondere folgende Gründe es gebieten:

- a) Strassenzustand;
- b) örtliche Verhältnisse;
- c) Sicherheit und Ordnung;
- d) Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs;
- e) Schutz von **Verkehrsteilnehmerinnen und** Verkehrsteilnehmern;
- f) Durchführung von Veranstaltungen;
- g) Umweltschutz;
- h) Schutz von Orts- und Quartierzentren sowie Wohngebieten;
- i) Ortsbild- und Heimatschutz;
- j) Natur- und Landschaftsschutz;

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde kann das kurzfristige Abstellen von Fahrzeugen der Gebührenpflicht unterstellen.

*Art. 27 Eigentum **der oder** des Berechtigten*

<sup>1</sup> Bewilligte oder konzessionierte Bauten und Anlagen sind Eigentum **der oder** des Berechtigten.

*Art. 28 Pflichten **der oder** des Berechtigten*

<sup>1</sup> ~~Der~~**Die oder der** Berechtigte trägt die Kosten, die durch **ihre oder** seine Bauten und Anlagen entstehen.

<sup>2</sup> ~~Er~~**Sie oder er** hat insbesondere:

- a) **ihre oder** seine Bauten und Anlagen auf eigene Kosten zu unterhalten und bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen;
- b) Mehrkosten des Strassenbaus oder -unterhalts zu tragen, die wegen **ihrer oder** seiner Bauten und Anlagen entstehen;
- c) im Interesse der Verkehrssicherheit nötige Vorkehrungen, wie Abschränkungen, Signalisation und Beleuchtung, zu treffen.

#### Art. 29 Nutzungsabgabe

##### a) Grundsatz

<sup>1</sup> Für gesteigerten Gemeingebrauch und Sondernutzung kann eine Abgabe verlangt werden.

<sup>2</sup> Sie bemisst sich insbesondere nach:

- a) Nutzungsintensität;
- b) Nutzungsdauer;
- c) wirtschaftlichem Nutzen für **die Berechtigte oder** den Berechtigten.

<sup>3</sup> Der Schutz von **Anwohnerinnen und** Anwohnern und von gleichermassen Betroffenen vor umweltbelastenden Immissionen kann als weiteres Bemessungskriterium berücksichtigt werden.

#### Art. 32 Voraussetzungen

<sup>1</sup> Strassen werden gebaut, wenn eine der folgenden Voraussetzungen es erfordert:

- a) Zweckbestimmung;
- b) Verkehrssicherheit;
- c) Verkehrsaufkommen;
- d) Schutz der schwächeren **Verkehrsteilnehmerinnen und** Verkehrsteilnehmer, insbesondere von **Fussgängerinnen und** Fussgängern, ~~Radfahrern~~**Velofahrerinnen und Velofahrern** ~~und Behinderten~~**sowie Menschen mit Behinderung;**
- e) Interessen des öffentlichen Verkehrs;
- f) Umweltschutz.

#### Art. 33 Grundsätze

<sup>1</sup> Beim Strassenbau sind besonders zu beachten:

- a) Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt;
- b) Verkehrssicherheit;
- c) Schutz der schwächeren **Verkehrsteilnehmerinnen und** Verkehrsteilnehmer, insbesondere von **Fussgängerinnen und** Fussgängern, ~~Radfahrern~~**Velofahrerinnen und Velofahrern** ~~und Behinderten~~**sowie Menschen mit Behinderung;**
- d) Ortsbild- und Heimatschutz;
- e) Natur- und Landschaftsschutz;
- f) die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus;
- g) sparsamer Verbrauch des Bodens.

#### Art. 40 Projekt

<sup>1</sup> Das Projekt enthält insbesondere:

- a) Situationsplan;
- b) Landbedarf für dauernde und vorübergehende Beanspruchung des Bodens;
- c) allfällige Baulinien;
- d) Einteilung von Gemeindestrassen-;
- e) **Kennzeichnung der Fuss-, Wander- und Velowege.**

#### Art. 41 Auflage

<sup>1</sup> Das Projekt wird in der politischen Gemeinde unter Eröffnung einer Einsprachefrist von dreissig Tagen öffentlich aufgelegt. Die öffentliche Auflage wird amtlich bekannt gemacht. Die amtliche Bekanntmachung erfolgt auch im kantonalen Amtsblatt.

<sup>2</sup> Wird kein Kostenverlegungsverfahren durchgeführt, so kann bei kleinen und unbedeutenden Projekten auf die öffentliche Auflage verzichtet werden, insbesondere bei:

- a) land- und forstwirtschaftlichen Maschinen- und Rückewegen;
- b) Entwässerungsanlagen;
- c) Leitplanken und Leitzäune;
- d) Beleuchtung;
- e) Geh- und Radwegen **Velowegen** entlang öffentlicher Strassen.
- f) Buchten für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

#### Art. 49 b) Schätzungsverfahren

<sup>1</sup> Können sich die Beteiligten über die Entschädigung oder andere Begehren des Enteignungsverfahrens nicht einigen, so kann **bei der Präsidentin oder** beim Präsidenten der Schätzungskommission für Enteignungen<sup>44</sup> die Durchführung des Schätzungsverfahrens<sup>45</sup> verlangt werden.

<sup>2</sup> ~~Der~~**Die Präsidentin oder der** Präsident eröffnet den Beteiligten eine Frist zur Einreichung der Begehren.

<sup>3</sup> Einsprache gegen die Zulässigkeit der Enteignung ist ausgeschlossen.

#### Art. 50 Baubeginn

<sup>1</sup> Mit dem Strassenbau kann begonnen werden, wenn:

- a) das Projekt rechtskräftig ist;
- b) die Abtretung privater Rechte geregelt ist oder **diejenige oder** derjenige, **die oder** der private Rechte abtreten muss, dem Baubeginn schriftlich zugestimmt hat;
- c) die Beitragspflichtigen mit persönlicher Anzeige vom Beitragsplan in Kenntnis gesetzt sind;
- d) über beantragte Kantonsbeiträge verfügt ist oder die Bewilligung zum vorzeitigen Bau vorliegt.

---

<sup>44</sup> Siehe Art. 2 ff. EntG, sGS 735.1.

<sup>45</sup> Siehe Art. 34 EntG, sGS 735.1.

Art. 53 *Kanton*

<sup>1</sup> Der Kanton unterhält die Kantonsstrassen.

<sup>2</sup> Er sorgt für die Signalisation von ~~Fuss-,~~ Wander- und ~~Radwegen~~ **Velowegen** von kantonaler und ~~regionaler~~ Bedeutung. Er kann sie privaten Fachorganisationen übertragen.

<sup>3</sup> Der Kanton kann mit dem Bund und anderen Kantonen Vereinbarungen abschliessen über Übernahme und Übertragung des Unterhalts von National- und Kantonsstrassen auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen und von Nachbarkantonen.

Art. 54 *Politische Gemeinde*

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde besorgt:

a) den Unterhalt der Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse;

**a<sup>bis</sup>) den Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege, soweit keine anderweitige Unterhaltungspflicht besteht;**

b) Reinigung und Winterdienst der Geh- und ~~Radwege~~ **Velowege** entlang den Kantonsstrassen.

<sup>2</sup> Sie kann den Unterhalt von Gemeindestrassen dritter Klasse ganz oder teilweise selbst besorgen.

Art. 55 **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer**

a) *Grundsatz*

<sup>1</sup> Die anstossenden **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer unterhalten die Gemeindestrassen dritter Klasse, wenn diese nicht von der politischen Gemeinde, einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Dritten unterhalten werden.

<sup>2</sup> Die Unterhaltungspflicht der **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer wird als öffentlich-rechtliche Grundlast im Grundbuch angemerkt.<sup>46</sup>

Art. 56 *b) Perimeter*

<sup>1</sup> Für den Unterhalt von Gemeindestrassen dritter Klasse wird ein Perimeter errichtet oder geändert, wenn:

a) der zweckmässige Unterhalt es erfordert;

b) die Belastung einzelner **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer in einem Missverhältnis zu ihren Sondervorteilen steht.

<sup>2</sup> Wird ein Grundstück geteilt, so wird die Perimeterlast nach den Grundsätzen des Perimeters durch Verfügung der zuständigen Gemeindebehörde auf die von der Teilung betroffenen Grundstücke verlegt.

---

<sup>46</sup> Vom Bundesrat am 5. September 1988 genehmigt; siehe Art. 784 Abs. 1 und Art. 962 Abs. 1 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907, SR 210.



Art. 62 **Anstösserinnen und Anstösser**

a) Grundsatz

<sup>1</sup> **Anstösserinnen und Anstösser** haben keine besonderen Rechte an Strassen, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

Art. 66 e) **Schadenersatz**

<sup>1</sup> Entsteht durch Beanspruchung des Grundeigentums, Beschränkung oder Aufhebung von Zufahrten und Zugängen Schaden, so wird er behoben oder Entschädigung geleistet. Ausgenommen sind verkehrspolizeiliche Anordnungen.

<sup>2</sup> Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, so kann **bei der Präsidentin oder** beim Präsidenten der Schätzungskommission für Enteignungen<sup>47</sup> die Durchführung des Schätzungsverfahrens<sup>48</sup> verlangt werden.

<sup>3</sup> Die Vorschriften über die Enteignung<sup>49</sup> werden sachgemäss angewendet.

Art. 67 f) **Einfriedungen**

<sup>1</sup> Einfriedungen an Strassen bleiben in der Regel den **Anstösserinnen und Anstössern** überlassen. Vorbehalten sind die strassenpolizeilichen Vorschriften.

Art. 69 b) **Ausnahmen**

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde leistet dem Kanton Beiträge von 35 Prozent der Baukosten für Geh- und ~~Radwege~~**Velowege** entlang den Kantonsstrassen.

<sup>2</sup> Sie trägt die Unterhaltskosten für:

- a) Reinigung und Winterdienst der Geh- und ~~Radwege~~**Velowege** entlang den Kantonsstrassen;
- b) Betrieb der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen.

Art. 72 **Gemeindestrassen**

a) ~~erster und zweiter Klasse~~ **politische Gemeinde als Kostenträgerin**

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde trägt die Kosten für Bau und Unterhalt ~~der Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse~~, soweit keine Beiträge zur Verfügung stehen-:

- a) **der Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse;**
- b) **der Fuss-, Wander- und Velowege, soweit diese Funktion besondere Kosten verursacht.**

<sup>2</sup> Die **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer** leisten an die Baukosten folgende Beiträge:

- a) Gemeindestrassen erster Klasse bis 50 Prozent, in sachgemässer Anwendung von Art. 71 dieses Gesetzes bis 100 Prozent;
- b) Gemeindestrassen zweiter Klasse bis 100 Prozent.

---

<sup>47</sup> Siehe Art. 2 ff. EntG, sGS 735.1.

<sup>48</sup> Siehe Art. 34 EntG, sGS 735.1.

<sup>49</sup> Siehe EntG, sGS 735.1.

Art. 73 ~~b) dritter Klasse~~ **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer als Kostenträgerinnen und Kostenträger**

<sup>1</sup> Die **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer** tragen die Kosten für Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen dritter Klasse, soweit keine Beiträge zur Verfügung stehen.

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde leistet Beiträge an die Unterhaltskosten. Sie werden bemessen nach:

- a) Bedeutung der Strasse;
- b) Belastung der Unterhaltspflichtigen;
- c) öffentlichem Interesse.

<sup>3</sup> Besorgt die politische Gemeinde den Unterhalt selbst, so kann sie auf Leistungen der **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer** verzichten.

Art. 74 *c) Gemeingebrauch*

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde leistet Beiträge an Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen, soweit den **Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern** durch den Gemeingebrauch verursachte Kosten entstehen.

Art. 75 *Ersatz für Fuss-~~und Wanderwege~~, **Wander- und Velowege***

<sup>1</sup> Ist für Fuss-~~und Wanderwege~~, **Wander- und Velowege** angemessener Ersatz zu schaffen<sup>50</sup>, so trägt die Kosten, in wessen Interesse die Aufhebung erfolgt.

<sup>2</sup> Liegt die Aufhebung im öffentlichen Interesse, so werden Kantonsbeiträge nach diesem Gesetz geleistet.

Art. 76 *Verkehrsknoten und Verkehrstrennungsanlagen*

<sup>1</sup> Baukosten neuer Verkehrsknoten werden **von der Verursacherin oder** vom Verursacher getragen.

<sup>2</sup> Nach Interessenlage werden aufgeteilt:

- a) Bau- und Unterhaltskosten bestehender Verkehrsknoten;
- b) Baukosten von Verkehrstrennungsanlagen.

Art. 78 *Beitragspflicht*

<sup>1</sup> **Eigentümerinnen und Eigentümer** von Grundstücken, denen ein Sondervorteil entsteht, sind beitragspflichtig.

<sup>2</sup> Beiträge können von Dritten erhoben werden, soweit diesen ein Sondervorteil entsteht.

---

<sup>50</sup> Siehe Art. 7 des BG über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985, SR 704, und Art. 9 des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022, SR 705.

Art. 79 *Beitragsplan*

<sup>1</sup> Die zuständige Gemeindebehörde erstellt den Beitragsplan.

<sup>2</sup> Dieser enthält:

- a) Kostenvoranschlag;
- b) beitragspflichtige Grundstücke;
- c) Anteile der **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer;
- d) Anteil der politischen Gemeinde;
- e) Anteile Dritter.

<sup>3</sup> Die zuständige Gemeindebehörde kann für die Kostenverlegung eine Schätzungskommission einsetzen.

Art. 85 *Nachträgliche Baubeiträge*

a) ~~Grundsätze~~ **Grundsatz**

<sup>1</sup> **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer können nachträglich zu Baubeiträgen verpflichtet werden, wenn ihnen innert fünfzehn Jahren nach dem Bau der Strasse ein Sondervorteil entsteht.

Art. 87 *Kantonsbeiträge*

a) *Grundsatz*

<sup>1</sup> Der Kanton leistet den politischen Gemeinden pauschale Beiträge für:

- a) die Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- b) Reinigung und Winterdienst der Geh- und ~~Radwege~~ **Velowege** entlang den Kantonsstrassen;
- c) die Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- d) die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

<sup>2</sup> Die Höhe der Kantonsbeiträge liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern.

<sup>3</sup> Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem Strassenbauprogramm.

Art. 88 *b) Berechnung*

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Beiträge sind massgebend:

- a) die Länge der Kantonsstrassen innerhalb der Bauzonen;
- b) die Länge der Geh- und ~~Radwege~~ **Velowege** entlang den Kantonsstrassen.

<sup>2</sup> Die Regierung erlässt durch Verordnung ergänzende Vorschriften über die Berechnung der Beiträge und die Kontrolle.

Art. 95 *b) Fuss, Wander- und ~~Radwege~~ **Velowege***

<sup>1</sup> Der Kanton leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und ~~Radwegen~~ **Velowegen** von kantonaler ~~und regionaler~~ Bedeutung.

Art. 96 c) Naturereignisse

<sup>1</sup> Der Kanton kann den politischen Gemeinden ausserordentliche Beiträge leisten, wenn:

- a) Strassen durch Naturereignisse beschädigt oder gefährdet werden;
- b) das Vorhaben einem dringenden Bedürfnis entspricht;
- c) die Kosten für **Grundeigentümerinnen und** Grundeigentümer und politische Gemeinde nicht tragbar sind.

Art. 97 d) Höhe

<sup>1</sup> Die werkgebundenen Beiträge, ~~einschliesslich allfälliger Bundesbeiträge, betragen:~~ **werden anhand der anrechenbaren Kosten berechnet, die nach Abzug allfälliger Beiträge von Dritten verbleiben. Der Beitragssatz beträgt:**

- a) 50 Prozent ~~der anrechenbaren Kosten von~~ **bei** strassenverkehrsbedingten Umweltschutzmassnahmen;
- b) 65 Prozent ~~der anrechenbaren Kosten von~~ **bei** Fuss-, Wander- und Radwegen **Velowegen**;
- c) höchstens 75 Prozent ~~der anrechenbaren Kosten~~ bei Naturereignissen.

<sup>2</sup> Die Regierung kann den Beitragssatz für strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen bei Schutzobjekten von überregionaler Bedeutung erhöhen.

Art. 100 Grundsätze

<sup>1</sup> Der Bestand von Strassen und die Sicherheit ihrer **Benützerinnen und** Benützer dürfen nicht beeinträchtigt werden.

<sup>2</sup> Unzulässig sind insbesondere Beeinträchtigungen durch:

- a) Bauten und Anlagen;
- b) Pflanzen;
- c) Einfriedungen.

Art. 102<sup>bis</sup> b) Baulinien

<sup>1</sup> Erlass und Rechtswirkungen der Baulinien richten sich nach dem Planungs- und Baugesetz vom 5. Juli 2016<sup>51</sup>.

<sup>2</sup> Die zuständige Stelle des Kantons erlässt Baulinienpläne für Kantonsstrassen. Die Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes vom 5. Juli 2016<sup>52</sup> über den Sondernutzungsplan werden sachgemäss angewendet.

<sup>3</sup> Für An- und Nebenbauten sowie Anlagen innerhalb der Baulinien kann die zuständige Behörde Ausnahmen bewilligen, wenn keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Sie kann **die Bewilligungsnehmerin oder** den Bewilligungsnehmer verpflichten, An- und Nebenbauten sowie Anlagen auf Verlangen entschädigungslos zu entfernen, und meldet in diesem Fall die Bewilligung als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung zur Anmerkung im Grundbuch an.

---

<sup>51</sup> sGS 732.1.

<sup>52</sup> sGS 731.1.

**Art. 127<sup>er</sup> (neu) Übergangsbestimmung des VIII. Nachtrags vom ●●**

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde erstellt die Pläne für die Velowegnetze nach Art. 5 Abs. 1 Bst. a des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022<sup>53</sup> bis am 31. Dezember 2027 und setzt sie bis am 31. Dezember 2042 um. Vorbehalten bleibt eine allfällige Verlängerung der Frist durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.<sup>54</sup>

<sup>2</sup> Die bisherigen Fuss-, Wander- und Radwege von regionaler Bedeutung gelten bis zur Anpassung an das neue Recht als entsprechende Fuss-, Wander- und Velowege von kantonaler Bedeutung.

## **II.**

Der Erlass «Planungs- und Baugesetz vom 5. Juli 2016»<sup>55</sup> wird wie folgt geändert:

*Art. 6 a) Erlass und Wirkung*

<sup>1</sup> Die politische Gemeinde erlässt den kommunalen Richtplan nach Anhörung der zuständigen kantonalen Stelle.

<sup>2</sup> Sie übermittelt ihn der zuständigen kantonalen Stelle zur Kenntnisnahme.

<sup>3</sup> Der kommunale Richtplan ist für den Rat sowie die ihm nachgeordneten Kommissionen und Verwaltungsstellen wegleitend.

<sup>4</sup> **Die vorgesehenen Fuss-, Wander- und Velowegnetze sind für die Behörden verbindlich.**

## **III.**

*[keine Aufhebung anderer Erlasse]*

## **IV.**

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Nachtrags.

2. Dieser Nachtrag untersteht dem fakultativen Gesetzesreferendum.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> SR 705.

<sup>54</sup> Art. 19 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022, SR 705.

<sup>55</sup> sGS 731.1.

<sup>56</sup> Art. 5 RIG, sGS 125.1.