



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 26. Mai 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.2290
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Strassengesetz (SG); Änderung

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Ausgangslage	2
2.1	Strassengesetz von 2008.....	2
2.2	Mountainbike-Routen.....	2
2.3	Übrige Ziele der Revision.....	3
2.4	Politischer Vorstoss.....	3
2.5	Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr.....	3
3.	Grundzüge der Regelung für Mountainbike-Routen	3
3.1	Regelung in anderen Kantonen.....	3
3.2	Aufgaben von Kanton und Gemeinden.....	4
3.3	Planung, Bewilligung und Signalisation.....	5
3.4	Koexistenz Wanderwege und Mountainbike-Routen.....	5
3.5	Haftung.....	6
4.	Erläuterungen zu den Artikeln	7
4.1	Allgemeine Bestimmungen.....	7
4.2	Kantonsstrassen.....	9
4.3	Velowege.....	10
4.4	Finanzierung und Staatsbeiträge.....	11
4.5	Strassenbenutzung.....	13
4.6	Öffentliche Strassen und benachbartes Grundeigentum.....	14
4.7	Vollzug und Rechtspflege.....	15
5.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtsetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen	16
6.	Finanzielle Auswirkungen	16
7.	Personelle und organisatorische Auswirkungen	16
8.	Auswirkungen auf die Gemeinden	17
9.	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	17
10.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	17

1. Zusammenfassung

Das Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11) hat sich grundsätzlich bewährt, in einzelnen Bereichen haben sich aber Vollzugsschwierigkeiten gezeigt. Diese sollen mit der Revision des Strassengesetzes behoben werden. Zudem sollen Mountainbike-Routen unter das Strassengesetz fallen.

2. Ausgangslage

2.1 Strassengesetz von 2008

Im Jahr 2008 ist das neue Strassengesetz in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz hat der Kanton Bern neue Planungs- und Finanzierungsinstrumente eingeführt, die untereinander und mit den übrigen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten des Kantons in verwandten Bereichen abgestimmt sind, er hat die Finanzströme zwischen Kanton und Gemeinden entflochten, den Inhalt des Gesetzes auf das Notwendige beschränkt und eine Verordnung für die Ausführungsbestimmungen geschaffen. Das Strassengesetz hat sich bewährt, es hat griffige Planungsinstrumente geschaffen und den Vollzug vereinfacht.

2.2 Mountainbike-Routen

Zur Zeit der Entstehung des Strassengesetzes war das Mountainbiken noch kaum ein Thema, es wurde weder im Gesetz noch im Vortrag erwähnt. Mountainbike-Routen wurden dementsprechend nicht in den Sachplan Veloverkehr aufgenommen. Mountainbike-Routen unterstehen nach dem geltenden Recht deshalb nicht dem Strassengesetz. Den Gemeinden steht es aber frei, Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Mountainbike-Routen zu übernehmen. Die zunehmende Bedeutung des Mountainbikens als Freizeitsport macht eine Regelung auf Kantonsebene nötig. Das fordert auch ein im Grossen Rat überwiesener Vorstoss (siehe Ziffer 2.4). Auch im Bundesrecht werden Mountainbike-Routen den Velowegen gleichgestellt, siehe dazu Artikel 88 BV¹ und den Entwurf vom 13. März 2020 des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz). Mit der vorliegenden Revision werden Mountainbike-Routen in das Strassengesetz aufgenommen und die Aufgaben von Kanton und Gemeinden geregelt. Nicht zu den Velowegnetzen gehören eigentliche Sportanlagen für Velos wie beispielsweise Pump Tracks. Diese unterstehen dem neuen kantonalen Sport- und Bewegungsförderungsgesetz (Sportförderungsgesetz, KSpoföG).²

Die Vorlage ist auf das Bundesrecht abgestimmt. Dieses sieht insbesondere vor, dass Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen (inklusive Mountainbike-Routen) Sache der Kantone und Gemeinden ist. Der Vernehmlassungsentwurf des Veloweggesetzes wird nach dem aktuellen Wissensstand keine Änderungen erfahren, die für das vorliegende Rechtssetzungsverfahren relevant sind. Der Bundesrat wird die Botschaft zum Veloweggesetz voraussichtlich im zweiten Quartal 2021 zuhanden des eidgenössischen Parlaments verabschieden.

Der in Anlehnung an das Bundesrecht verwendete Begriff der Velowege umfasst Strassen und Wege, welche nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht von Fahrrädern befahren werden dürfen resp. müssen. Für Fahrräder und Motorfahrräder gelten grundsätzlich die gleichen Verkehrsregeln, wobei je nach örtlicher Situation die zuständige Behörde die Durchfahrt für Motorfahrräder verbieten kann (mittels Signal 2.06 «Verbot für Motorfahrräder» oder 2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder»). Die Strassensignalisation gilt immer auch für Elektrovelos. Dabei gilt es zu beachten, dass

¹ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

² Vernehmlassung Juni – Oktober 2020

Elektrovelos mit Tretunterstützung bis 25 km/h den Verkehrsregeln der Fahrräder, solche mit Tretunterstützung bis 45 km/h jenen der Motorfahrräder unterstellt sind.

2.3 Übrige Ziele der Revision

Neben der Aufnahme von Mountainbike-Routen in das Strassengesetz sollen vor allem folgende Ziele erreicht werden:

- Änderung der Einreihung einer Strasse einfacher regeln (Art. 12 und 25).
- Kostentragung bei Kreuzungsbauwerken klar regeln (Art. 49).
- Beiträge an die Instandsetzung von Wander- und Velowegen in Sonderfällen ermöglichen (Art. 60a).
- Beiträge an die Strassenplanung der Regionen erweitern (Art. 64).
- Gebühren für den gesteigerten Gemeindegebrauch und die Sondernutzung von Kantonsstrassen klar regeln (Art. 71).
- Gemeinden bei ihren Aufgaben im Bereich Fuss- und Wanderwege sowie Velowege unterstützen (Art. 87 Abs. 2).

2.4 Politischer Vorstoss

Die vom Grossen Rat am 2. März 2020 überwiesene Motion 250-2019 (2019.RRGR.298) beauftragt den Regierungsrat eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit künftig auch Mountainbike-Routen als Velofreizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion gelten können. Zudem soll der Kanton den Unterhalt der Signalisation sowie die Koordination der Mountainbike-Routen sicherstellen und bei Bedarf die Gemeinden unterstützen. Die Motion wird mit der vorliegenden Revision des Strassengesetzes erfüllt.

2.5 Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr

Der Regierungsrat hat mit RRB 718/2020 vom 24. Juni 2020 den Umsetzungsbericht 2019 zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr mit dem Stand der Umsetzung der Massnahmen für die Periode 2015–2019 und den neuen Massnahmen für die Periode 2020–2024 zustimmend zur Kenntnis genommen. Er hat die vorgesehenen Massnahmen als behördenverbindlich erklärt und die zuständigen Fachstellen mit deren Umsetzung beauftragt. Dazu gehört der Auftrag, auf kantonaler Ebene eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um Informations- und Ausbildungskampagnen zum Langsamverkehr durchführen zu können (Massnahme 5a). Aus Rücksichtnahme auf die aktuelle finanzpolitische Ausgangslage, die äusserst angespannt ist, wird dieser Auftrag mit der Vorlage nur teilweise umgesetzt.

3. Grundzüge der Regelung für Mountainbike-Routen

3.1 Regelung in anderen Kantonen

Im Kanton Graubünden wird das Mountainbiken unter dem Begriff Langsamverkehr geregelt. Der Kanton legt die Netze in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Regionen fest. Bau, Betrieb und Unterhalt der Langsamverkehrswege ist Sache der Gemeinden. Das Tiefbauamt koordiniert die Planung, den Bau und die Signalisation. Bei Anlagen entlang von Kantonsstrassen, die deren Entlastung dienen, kann der Kanton die Bauherrschaft ausüben. Er kann Beiträge zwischen 5 und 50 Prozent an die anrechenba-

ren Kosten leisten für den Bau von Anlagen des Langsamverkehrs sowie für die Erstellung und Erhaltung der Signalisation (ohne Gehwege).³

Im Kanton Wallis sind Mountainbike-Pisten im Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs geregelt. Der Kanton ist zuständig für die Festlegung der Netze. Die Planerstellung, die Anlage, die Kennzeichnung, der Unterhalt und der Erhalt der Wege und der dazugehörigen Bauwerke fällt unter die Zuständigkeit der Gemeinden, mit Ausnahme der kantonalen Fahrradroute Oberwald - St-Gingolph. Unter das Gesetz fallen Wege, die einer nicht motorisierten Art der Fortbewegung dienen, deren primärer Zweck in der Freizeitgestaltung oder Erholung liegt.⁴

Die Stimmberechtigten des Kantons Uri haben am 27. September 2020 eine Änderung des Fuss- und Wanderweggesetzes angenommen. Danach gelten für Mountainbikewege analoge Bestimmungen wie für Wanderwege. Der Kanton plant die Haupt- und Nebenwanderwegnetze sowie die Haupt- und Nebenbikewegnetze. Die Planung des Nebenwanderwegnetzes und des Nebenbikewegnetzes hat im Einverständnis mit den Gemeinden zu erfolgen. Für Bau, Unterhalt und Kennzeichnung der Hauptwanderwege und Hauptbikewege ist der Kanton zuständig, für Nebenwanderwege und Nebenbikewege die Einwohnergemeinden. Grundsätzlich stehen Wanderwege für das Biken und Bikewege für das Wandern zur Verfügung. Bei übergeordneten Schutz- oder Nutzungsinteressen kann die Mitbenützung von Wanderwegen für das Biken beziehungsweise die Mitbenützung von Bikewegen für das Wandern eingeschränkt oder verboten werden.⁵

3.2 Aufgaben von Kanton und Gemeinden

Mit der vorliegenden Änderung des Strassengesetzes werden Mountainbike-Routen unter dem neuen Titel Velowege grundsätzlich gleich geregelt wie Velorouten⁶. Wichtige Mountainbike-Routen werden in Zukunft in den kantonalen Sachplan des Velowegnetzes aufgenommen. Es ist aber nicht vorgesehen, dass der Kanton selber Mountainbike-Routen baut und unterhält. Die Gemeinden sind verpflichtet, die im Sachplan verzeichneten wichtigen Mountainbike-Routen zu bauen und zu unterhalten; der Kanton übernimmt 40 Prozent der Investitionskosten und signalisiert sie.

Die Gemeinden können selbstverständlich auch weitere Mountainbike-Routen planen, bauen, betreiben und unterhalten. Die Kostentragung und Signalisation der nicht im Sachplan festgelegten Mountainbike-Routen obliegt den Gemeinden. Den Gemeinden steht es frei, Planung und Bau von Mountainbike-Routen der Regionalkonferenz bzw. der Planungsregion zu übertragen und mit Privaten zusammenzuarbeiten.

Der Kanton fördert die Mountainbike-Routen zudem mit folgenden neuen Massnahmen:

- Beitrag von höchstens 40 Prozent an die Instandsetzung oder Wiederherstellung von wichtigen Mountainbike-Routen bei Elementarereignissen oder von besonders aufwändigen Bauwerken (Art. 60a).
- Beitrag von höchstens 75 Prozent an die Planung von Mountainbike-Routen der Regionalkonferenzen oder Planungsregion (Art. 64).
- Fachliche Beratung und Information (Art. 87 Abs. 2).

³ Strassengesetz des Kantons Graubünden vom 1. September 2005 (StrG, BR 807.100)

⁴ Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (GWFV, SGS 704.1)

⁵ Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz vom 27. September 1998 (KFWG, 50.1161)

⁶ Velorouten sind für Velofahrende besonders geeignete Verbindungen

3.3 Planung, Bewilligung und Signalisation

Mountainbike-Routen sind Anlagen im Sinn des Raumplanungs-, Bau- und Strassenrechts. Bei ihrer Realisierung geht es nicht einfach darum, bestehende Strassen, Wege oder Pfade entsprechend zu signalisieren. Wie alle übrigen Verkehrsinfrastrukturen sind sie zu planen, zu projektieren, zu bewilligen, zu realisieren zu betreiben und zu unterhalten. In der Regel wird eine neue Mountainbike-Route in den kommunalen oder regionalen Richtplan aufgenommen. Diese Planung ermöglicht es, alle betroffenen Interessen zu erkennen und alle Akteure in die Lösungsfindung einzubeziehen. Zu den Akteuren, mit denen frühzeitig Kontakt aufgenommen werden muss, zählen insbesondere die Gemeinden und Regionen, die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, kantonale Fachstellen in den Bereiche Raumplanung, Langsamverkehr, Wald, Natur und Sport, lokale Tourismusorganisationen sowie Fachorganisationen aus den betroffenen Bereichen. Aufgabe der Planungsbehörde ist es, das Konfliktpotenzial zu ermitteln, entgegenstehende Interessen gegeneinander abzuwägen, die geeignete Route zu erarbeiten und – falls nötig – Massnahmen zur Konfliktminderung festzulegen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Interessen des Landschaftsschutzes, der Walderhaltung, des Wildtierschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes.⁷ Es gilt, mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen und die nötigen Abklärungen mit den zuständigen Fachstellen zu treffen. Für die Realisierung einer Mountainbike-Route ist unter Umständen ein Baubewilligungsverfahren erforderlich. Das gilt z.B. dann, wenn bauliche Massnahmen wie etwa die Neuanlage von Wegabschnitten, die Schaffung von Ausweichstellen, die Verbreiterung oder die Befestigung eines Weges notwendig sind (vgl. Art. 43 Abs. 2 SG und Art. 23 Abs. 1 Bst. b SV⁸). Auch die Umnutzung eines Weges ohne bauliche Massnahmen kann baubewilligungspflichtig sein, z.B. wenn sich dieser ausserhalb der Bauzone oder in einem Schutzgebiet (z.B. Gewässerraum, Wald, Naturschutzgebiet) befindet und die entsprechenden Schutzinteressen tangiert sind (vgl. Art 7 Abs. 1 und 2 BewD⁹). Das Gleiche gilt, wenn die Umnutzung einen erheblichen Eingriff ins Fuss- und Wanderwegnetz bewirkt (vgl. Art 33 Abs. 1 SV).¹⁰ Bei Vorhaben, die auf ein Enteignungsrecht angewiesen sind, ist eine Überbauungsordnung erforderlich.

Für die Nutzung eines Weges als Mountainbike-Route ist die Zustimmung der Eigentümerinnen und Eigentümer nötig. Die Gemeinde kann entweder den Weg oder ein Wegrecht erwerben oder die Zustimmung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers erlangen (vgl. dazu Art. 13 SG). Sind die planungs-, baurechtlichen und eigentumsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt, kann beim zuständigen Oberingenieurkreis des Tiefbauamts ein Gesuch für die Signalisation eingereicht werden.¹¹

3.4 Koexistenz Wanderwege und Mountainbike-Routen

Ziel der vorliegenden Revision ist es auch, die Koexistenz von Wanderwegen und Mountainbike-Routen zu fördern. Der Kanton Bern verfügt über ein attraktives und vielfältiges Wanderwegnetz. Das Angebot an Mountainbike-Routen ist aber im Vergleich mit anderen Kantonen bescheiden. Mit der Aufnahme der Mountainbike-Routen in das Strassengesetz soll der Ausbau des Mountainbike-Netzes gefördert werden. Mountainbike-Routen und Wanderwege haben bezüglich Routenführung vieles gemeinsam: unbefestigte Wege, abwechslungsreiche Wegführung, attraktive Landschaft. Nach Artikel 43 SVG¹² dürfen zwar Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Das Bundesrecht lässt aber den Kantonen bei der Auslegung dieser Norm einen relativ grossen Spielraum. Das bernische Recht präzisiert diese Regelung wie folgt¹³:

⁷ TBA/KAWA (Hrsg.), Arbeitshilfe Mountainbike-Routen – Planung, Projektierung und Realisation, Juni 2017, S. 6 f., S. 9

⁸ Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)

⁹ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

¹⁰ Vgl. dazu TBA/KAWA (Hrsg.), Arbeitshilfe Mountainbike-Routen – Planung, Projektierung und Realisation, S. 9

¹¹ TBA/KAWA (Hrsg.), Arbeitshilfe Mountainbike-Routen – Planung, Projektierung und Realisation, Juni 2017, S. 9

¹² Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

¹³ Vgl. Art. 58 Strassenverkehrsverordnung vom 20. Oktober 2004 (StrVV; BSG 761.111); André Werner Moser, Der öffentliche Grund und seine Benützung, Diss. Bern 2011, S. 109.

- Wanderwege dürfen mit Mountainbikes befahren werden, wenn sie als Mountainbike-Route ausgeschildert sind.
- Das Befahren von Wanderwegen mit Mountainbikes ist zudem zulässig, wenn diese breit genug sind, so dass ein gefahrloses Kreuzen möglich ist; ausgenommen sind Wege, die mit einem Fahrverbot für Fahrräder belegt sind.

Die gemeinsame Nutzung von Wegen durch Personen, die zu Fuss oder mit dem Mountainbike unterwegs sind, kann zu Konflikten führen. Bei der Planung von Mountainbike-Routen ist es deshalb besonders wichtig zu prüfen, wo Wege zusammengelegt werden können und wo sie getrennt geführt werden müssen. Das Bundesrecht verpflichtet die Kantone unter anderem, dafür zu sorgen, dass Fuss- und Wanderwege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können (Art. 6 Abs. 1 Bst. b FWG¹⁴). Fuss- und Wanderwege sind insbesondere dann zu ersetzen, wenn sie auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden (Art. 7 Abs. 2 Bst. c FWG). Für Velowege sind ähnliche Vorschriften geplant: So hat die für die Planung der Velowege zuständige Behörde unter anderem dafür zu sorgen, dass die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird (Art. 6 Bst. c Entwurf Veloweggesetz). Zudem sind Velowege insbesondere dann zu ersetzen, wenn sie nicht mehr sicher befahren werden können (Art. 9 Abs. 2 Bst. e Entwurf Veloweggesetz). Diesen Bestimmungen lässt sich kein bundesrechtliches Verbot von Mischverkehrslösungen entnehmen.¹⁵ Es stellt sich jedoch die Frage, unter welchen Bedingungen sich eine Infrastruktur für Mischverkehr eignet und wo unterschiedliche Mobilitätsformen entflochten werden müssen. Die gemeinsame Position der Schweizer Wanderwege, der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, des Verbands Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus und Schweizer Tourismus-Verband sagt dazu Folgendes: «Eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Velo-/Mountainbikefahrende ist oft möglich. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzung der Infrastruktur ist jedoch eine sinnvolle Entflechtung der Wegnetze anzustreben.»¹⁶ Wie diese Koexistenz und Entflechtung in der Praxis umgesetzt werden kann, zeigen die Arbeitshilfen des Kantons und des Bundes.¹⁷

3.5 Haftung

Bei Unfällen können Sach- und Personenschäden eintreten und es stellt sich die Frage, wer dafür aufkommen muss. Grundsätzlich gilt, dass eine geschädigte Person den erlittenen Schaden selber zu tragen hat. Eine Überwälzung des Schadens auf eine andere Person ist nur möglich, wenn eine entsprechende gesetzliche Grundlage besteht.¹⁸ Für die zivilrechtliche Verantwortlichkeit kommen als Haftungsgrundlagen vor allem Artikel 41 OR¹⁹, (allgemeine Verschuldenshaftung), Artikel 58 OR (Haftung des Werkeigentümers) und Artikel 679 ZGB²⁰ (Verantwortlichkeit des Grundeigentümers) in Betracht. In der Regel gelten privatrechtliche Haftungsnormen wie Artikel 58 OR und Artikel 679 ZGB auch bei Haftungsklagen gegen Gemeinwesen (Bund, Kantone oder Gemeinden);²¹ konkurriert hingegen ein Anspruch aus Artikel 41 OR mit der Staatshaftung, geht letztere vor. Gemäss Artikel 71 Absatz 1 KV²² haftet der Kanton für den Schaden, den die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die nebenamtlich Tätigen in Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit Dritten widerrechtlich zugefügt haben. Die Gemeinden unterliegen grundsätzlich denselben Haftungsbestimmungen (vgl. Art. 111 Abs. 2 KV i.V.m. Art. 84 GG²³).

¹⁴ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704)

¹⁵ Vgl. dazu Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) S. 15

¹⁶ Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike, gemeinsame Position, 2010 (Stand Partnerschaften 2018)

¹⁷ TBA/KAWA (Hrsg.), Arbeitshilfe Mountainbike-Routen – Planung, Projektierung und Realisation, Juni 2017; Wandern und Mountainbiken - Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung; Merkblatt für die Planung, Materialien Langsamverkehr Nr. 142, ASTRA 2020

¹⁸ Vgl. dazu BGE 144 II 281 E. 4.5.2

¹⁹ Bundesgesetz vom 30. März 1911 betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht, OR; SR 220)

²⁰ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210)

²¹ Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N. 2154 ff.; Jürg Wichteremann, Staatshaftungsrecht, in Müller/Feller (Hrsg.), Bernisches Verwaltungsrecht, 2. Aufl. 2013, S. 118 Rz. 43

²² Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (KV; BSG 101.1)

²³ Gemeindegesetz vom 16. März 1998 (GG; BSG 170.11)

Da es sich bei Mountainbike-Routen in der Regel um Bauwerke handelt, steht die Werkeigentümerhaftung nach Artikel 58 OR im Vordergrund. Danach haftet der Werkeigentümer für den Schaden, der durch fehlerhafte Anlage oder Herstellung oder durch mangelhaften Unterhalt des Werks verursacht wird. Ein Werkmangel liegt vor, wenn das Werk beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet. Schranken der Sicherungspflicht bilden die Selbstverantwortung und die Zumutbarkeit.²⁴ Die Haftpflicht nach Artikel 58 OR trifft grundsätzlich die Eigentümerin bzw. den Eigentümer. Bei öffentlichen Strassen und Wegen im Privateigentum, die mit einem Wegrecht belastet sind, haftet aber unter bestimmten Voraussetzungen das zuständige Gemeinwesen.²⁵ Strassen und Wege müssen so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benutzerinnen und Benutzern hinreichende Sicherheit bieten. Dabei genügt es, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden kann. In erster Linie ist es deshalb Sache der einzelnen Verkehrsteilnehmerin bzw. des einzelnen Verkehrsteilnehmers, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und ihr bzw. sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen. Dadurch wird das von der Strasseneigentümerin oder vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt. Sodann muss in jedem einzelnen Fall geprüft werden, ob die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer nach den zeitlichen, technischen und finanziellen Gegebenheiten in der Lage war, ihre bzw. seine Aufgabe zu erfüllen. Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherheitsvorkehrungen wird zudem unterschiedlich beurteilt, je nachdem, ob es sich um eine Autobahn, eine verkehrsreiche Hauptstrasse oder einen Feldweg handelt.²⁶

Wer Mountainbike fährt, geht ein erhöhtes Risiko ein. Grundsätzlich ist deshalb von der Selbstverantwortung der Bikerinnen und Biker auszugehen. Die Pflicht zur Sicherung einer Mountainbike-Route beschränkt sich deshalb im Wesentlichen auf die Entschärfung von atypischen, fallenartigen Gefahren, die für die Bikerinnen und Biker bei sorgfältigem und umsichtigem Fahrverhalten nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Die Werkeigentümerin oder der Werkeigentümer hat deshalb im Rahmen des Zumutbaren entsprechend wirksame Vorkehrungen zum Schutz der Bikerinnen und Biker vor solchen Unfallgefahren zu treffen.²⁷ Bei nach dem Stand der Technik angelegten und gut unterhaltenen Mountainbike-Routen kann in aller Regel eine Haftung der Eigentümerinnen und Eigentümer der Wege für Unfallfolgen ausgeschlossen werden. Die zuständige Trägerschaft tut deshalb gut daran, bereits bei der Planung und Projektierung einer Mountainbike-Route zu prüfen, ob Gefahrenstellen entschärft werden können, und festzulegen, wie sie mit Haftungsansprüchen bei allfälligen Unfällen umgehen will, etwa durch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung.²⁸

4. Erläuterungen zu den Artikeln

4.1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 11

Gegenstand der Strassengesetzgebung ist unter anderem auch der Vollzug der Nationalstrassengesetzgebung des Bundes (vgl. Art. 1 Abs. 1 Bst. e SG). Gemäss Artikel 8 Absatz 1 NSG²⁹ stehen Nationalstrassen unter der Strassenhoheit und im Eigentum des Bundes. Raststätten, Tankstellen und die dazugehörigen Parkplätze sind Nebenanlagen von Nationalstrassen (vgl. Art. 7 NSG und Art. 6 Abs. 1 NSV³⁰). Das Bundesrecht bestimmt, dass Nebenanlagen im Sinn von Artikel 7 NSG im Eigentum der Kantone stehen (vgl. Art. 8 Abs. 2 NSG). Zudem enthält Artikel 7 Absatz 3 NSG eine gesetzliche Grundlage, dass die Kantone, unter Vorbehalt der bundesrechtlichen Bestimmungen und der Projektgenehmi-

²⁴ Vgl. BGE 130 III 736 E. 1.3 mit zahlreichen weiteren Hinweisen

²⁵ Vgl. Ingeborg Schwenzer, OR AT, 7. Aufl. 2016, N. 53.27, mit weiteren Hinweisen

²⁶ Vgl. BGE 130 III 736 E. 1.4 mit zahlreichen weiteren Hinweisen

²⁷ Vgl. Remo Cavegn, Zur Haftung bei Unfällen auf Mountainbikerouten, S. 3, einsehbar unter <<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/Seiten/default.aspx>>, Rubriken «Projekte, Graubünden bike, Handbuch, Kapitel 3»

²⁸ TBA/KAWA (Hrsg.), Arbeitshilfe Mountainbike-Routen – Planung, Projektierung und Realisation, Juni 2017, S. 7

²⁹ Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11)

³⁰ Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111)

gung durch die zuständigen Bundesbehörden, die erforderlichen Rechte für den Bau, die Erweiterung und die Bewirtschaftung dieser Nebenanlagen an Private erteilen können. Dies erfolgt in der Regel mit der Einräumung einer Baurechtsdienstbarkeit. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist es zulässig, dass für den Betrieb einer Raststätte oder Tankstelle als Nebenanlage eine eigenständige Liegenschaft im Sinne des privaten Sachenrechts geschaffen wird. Der Geschäftsbetrieb einer solchen Nebenanlage erfolgt nicht aufgrund der Delegation einer öffentlichen Aufgabe, sondern als privatwirtschaftliche Tätigkeit.³¹ Das ändert aber nichts an der bundesrechtlichen Regelung, wonach das Areal der Nebenanlagen von Nationalstrassen selber im Eigentum des Kantons steht. Dies wird in Absatz 2 der Klarheit halber wiederholt. Die entsprechende Ergänzung ist deklaratorischer Natur.

Artikel 12

Die Verkehrsbedeutung öffentlicher Strassen kann sich im Laufe der Zeit verändern. Der Strassennetzplan, der aus einem Zusammenspiel von kantonalen Vorgaben, den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und der Abstimmung mit den übrigen verkehrs- und siedlungsbezogenen Planungen entsteht, legt deshalb unter anderem fest, welche Kantonsstrassen an die Standortgemeinde und welche Gemeindestrassen an den Kanton abgetreten werden sollen (vgl. Art. 25 Abs. 4 Bst. a und b SG). Das Verfahren zur Änderung von Hoheit und Eigentum an Kantons- und Gemeindestrassen ist im geltenden Recht folgendermassen geregelt: Soll die Einreihung einer Strasse mit dem Beschluss zum Strassennetzplan geändert werden, so werden die Standortgemeinden vorgängig angehört (Art. 12 Abs. 1 SG). Wird die Einreihung einer Strasse mit dem Beschluss zum Strassennetzplan geändert, so gehen Eigentum und Hoheit daran von Gesetzes wegen auf die neue Trägerschaft über. Die Änderung des Eigentums ist im Grundbuch einzutragen (Art. 12 Abs. 2 SG). Die bisherige Trägerschaft übergibt die Strasse in werkmängelfreiem Zustand und entschädigungslos (Art. 12 Abs. 3 SG). In der Strassenverordnung wird die Änderung von Hoheit und Eigentum näher ausgeführt. Unter anderem gilt, dass der Regierungsrat gleichzeitig mit dem Beschluss des Strassennetzplans die Änderungen in der Strasseneinreihung verfügt (Art. 6 Abs. 2 SV). Gemäss verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung bedeutet das Erfordernis der werkmängelfreien Übertragung eines Strassenstücks, dass dieses im Zeitpunkt der Abtretung werkmängelfrei ist. Es darf demnach nicht erst nach dem Abtretungszeitpunkt entschieden werden, ob und wenn ja welche Massnahmen erforderlich sind, um das fragliche Strassenstück in einen werkmängelfreien Zustand zu bringen. Diese Massnahmen müssen vielmehr vorher festgelegt werden. Es muss auch sichergestellt sein, dass sie vor dem Eigentumsübergang ausgeführt sind, kann doch die Strasse andernfalls nicht werkmängelfrei übergeben werden.³²

Die geltende Regelung für die Änderung von Hoheit und Eigentum an öffentlichen Strassen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Die Änderung der Strasseneinreihung soll daher künftig nicht mehr zusammen mit dem Beschluss des Strassennetzplans, sondern mit einem separaten Regierungsratsbeschluss erfolgen. Das geltende Recht soll deshalb folgendermassen angepasst werden:

Absatz 1: Die Änderung von Hoheit und Eigentum von Kantons- und Gemeindestrassen stützt sich auch künftig hauptsächlich auf die Festlegungen des Strassennetzplans. Anpassungen am Kantons- und Gemeindestrassennetz können aber auch unabhängig vom Strassennetzplan vorgenommen werden.

Absatz 2: Liegen aufgrund der Änderung von Funktion und Verkehrsbedeutung einer Strasse Gründe für eine Änderung der Strasseneinreihung vor, entscheidet darüber der Regierungsrat nach Anhörung der betroffenen Gemeinden. Der Entscheid des Regierungsrats stellt wie bisher eine Verfügung dar, die gestützt auf Artikel 74 Absatz 1 VRPG³³ beim Verwaltungsgericht angefochten werden kann.

Absatz 3: Entspricht dem bisherigen Absatz 2. Aufgrund der Neuregelung wird dieser Absatz redaktionell angepasst.

Absatz 4: Die Regelung, wonach die bisherige Trägerschaft die Strasse in werkmängelfreiem Zustand und entschädigungslos übergibt, hat sich in der Praxis zwar im Grundsatz bewährt, aber in einzelnen

³¹ Vgl. dazu BGE 145 II 282 E. 2

³² vgl. BVR 2015 S. 468 E. 4.3 - 4.6

³³ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

Fällen als zu unflexibel erwiesen. Künftig soll es deshalb auch möglich sein, dass das übernehmende Gemeinwesen die Werkmängelfreiheit selber herstellt und das abgebende Gemeinwesen im Gegenzug dafür eine Entschädigung bezahlt.

Artikel 13

Absatz 4: Nach Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe a SG kann eine Privatstrasse durch Verfügung der Gemeinde dem Gemeingebrauch gewidmet werden. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer vorgängig zustimmt. Gemäss Artikel 962 Absatz 1 ZGB (in der seit 1. Januar 2012 in Kraft stehenden Fassung) muss das Gemeinwesen oder ein anderer Träger einer öffentlichen Aufgabe eine für ein bestimmtes Grundstück verfügte Eigentumsbeschränkung des öffentlichen Rechts, die dem Eigentümer eine dauerhafte Nutzungs- oder Verfügungsbeschränkung oder grundstücksbezogene Pflicht auferlegt, im Grundbuch anmerken lassen. Der Bundesrat legt fest, in welchen Gebieten des kantonalen Rechts die Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch angemerkt werden müssen. Die Kantone können weitere Anmerkungen vorsehen (Art. 962 Abs. 3 ZGB). Gemäss Artikel 129 Absatz 1 Buchstabe c GBV³⁴ wird die von einem Träger einer öffentlichen Aufgabe gestützt auf die kantonale Gesetzgebung durch Verwaltungsverfügung oder durch einen verwaltungsrechtlichen Vertrag für ein einzelnes Grundstück angeordnete öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung mit länger dauernder Wirkung im Grundbuch angemerkt, wenn sie das Rechtsgebiet des Strassenbaus und der Strassenpolizei betrifft. Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen, die vor dem 1. Januar 2012 rechtskräftig angeordnet wurden, müssen im Grundbuch nicht angemerkt werden (Art. 164 GBV). Artikel 962 ZGB bestimmt die anmerkungspflichtigen Verfügungen nicht genügend konkret. Die konkreten Anmerkungstatbestände sind deshalb in einem formellen kantonalen Rechtserlass ausdrücklich vorzusehen.³⁵ Damit die Widmung zum Gemeingebrauch mittels Verfügung der Gemeinde im Grundbuch angemerkt werden kann, wird Artikel 13 SG mit einem zusätzlichen Absatz ergänzt, wonach eine solche Widmung im Grundbuch anzumerken ist. Die Anmerkung hat zwar bloss deklaratorische Bedeutung. Die öffentlich-rechtliche Nutzungsbeschränkung der Widmungsverfügung besteht auch ohne Anmerkung im Grundbuch. Der Eintrag als Anmerkung im Grundbuch ist aber sinnvoll, weil er Dritte, wie beispielsweise eine künftige Erwerberin oder einen künftigen Erwerber des Grundstücks, auf die Eigentumsbeschränkung aufmerksam macht, die mit der Widmung einer Privatstrasse zum Gemeingebrauch verbunden ist.

Artikel 14

Absatz 2: Der Begriff «Regionalkonferenzen» wird durch «Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen» ersetzt. Es handelt sich um eine rein redaktionelle Änderung. Solange keine Regionalkonferenz eingesetzt ist, arbeitet der Kanton mit den bestehenden Planungsregionen zusammen.

4.2 Kantonsstrassen

Artikel 28

Absatz 3: Nach Artikel 22 Absatz 1 RPG³⁶ dürfen Bauten und Anlagen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden. Dabei handelt es sich um einen bundesrechtlichen Minimalstandard, den die Kantone über-, aber nicht unterschreiten dürfen.³⁷ Demgegenüber sind nach Bundesrecht bauliche Kleinvorhaben ohne nennenswerte Einflüsse auf Raum, Erschliessung und Umwelt nicht bewilligungspflichtig. Die Kantone sind frei, ob sie für solche Kleinvorhaben eine Bewilligungspflicht einführen wollen.³⁸ Strassenbauvorhaben benötigen somit wie andere Bauvorhaben in der Regel eine Bewilligung, die die rechtliche Zulässigkeit des Bauprojekts feststellt. Für die dem Gemeingebrauch offenstehenden

³⁴ Grundbuchverordnung vom 23. September 2011 (GBV; SR 211.432.1)

³⁵ Roland Pfäffli/Mascha Santschi Kallay, Das Grundbuch und seine Rechtswirkung, in: Anwaltsrevue 2017, S. 156; Meinrad Huser, Baubeschränkungen und Grundbuch, in: BR 2016, S. 394; Roland Pfäffli/Daniela Byland, Erfahrungen mit dem neuen Immobiliarsachenrecht, in: BR 2013, S. 168; vgl. auch Beschwerdeentscheid der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern vom 6. Juli 2018 (32.13-15.11), E. 4.3

³⁶ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

³⁷ Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, Art. 22 Rz. 9 ff.; Alexander Ruch, Kommentar RPG, Art. 22 N. 4

³⁸ Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, Art. 22 Rz. 12

Strassen, Wege und Plätze sowie ihre Bestandteile gilt nach bernischem Recht Folgendes: Neubau und Änderung sind bewilligungspflichtig (vgl. dazu Art. 28 Abs. 1 und Art. 43 Abs. 1 SG). Keiner Bewilligung bedürfen das Instandhalten, das Instandstellen und die Erneuerung einer Strasse sowie bewegliche Elemente im Zusammenhang mit befristeten Verkehrsversuchen (Art. 28 Abs. 2 und Art. 43 Abs. 3 SG). Im Zusammenhang mit der Bewilligung von Gemeindestrassen, Privatstrassen im Gemeingebrauch und Privatstrassen enthält das geltende Recht zudem die Bestimmung, dass der Regierungsrat unter anderem die bewilligungsfreien Vorhaben regelt (Art. 43 Abs. 2 SG). Eine analoge Bestimmung fehlt für die Kantonsstrassen. Dabei handelt es sich um ein Versehen, das nun behoben werden soll.

4.3 Velowege

Die Materialien zum geltenden Recht zeigen, dass Mountainbike-Routen nicht als Velorouten im Sinne des SG gelten und somit nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen. Dies soll geändert werden. Auch der Bund sieht vor, die Mountainbike-Routen den Veloverkehrsnetzen für die Freizeit zuzuordnen (vgl. Art. 4 Abs. 2 Entwurf Veloweggesetz). Im Einklang mit der Terminologie des Entwurfs des Veloweggesetzes wird deshalb die Überschrift des Kapitels 4.3 angepasst. Sie lautet neu «Velowege».

Artikel 45

Der kantonale Sachplan legt künftig auch die Mountainbike-Routen von nationaler und regionaler Bedeutung fest. Deshalb lautet der Artikelstitel neu «Kantonaler Sachplan Velowegnetz». Entsprechend wird auch in den Absätzen 1 und 2 die Terminologie angepasst. Absatz 2 wird mit einem weiteren Buchstaben ergänzt, der die wichtigen Mountainbike-Routen ausdrücklich nennt.

Der Begriff Radweg wird im Gesetz weiterhin verwendet, soweit damit Radwege im Sinne von Artikel 1 Absatz 6 VRV³⁹ gemeint sind, also für Radfahrer bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege.

Artikel 46

Im Artikelstitel und in Absatz 1 wird der Begriff «Velorouten» durch den Begriff «Velowege» ersetzt und der Text wird infolgedessen redaktionell angepasst.

Artikel 47

Im Artikelstitel und in Absatz 1 wird der Begriff «Velorouten» durch den Begriff «Velowege» ersetzt. Die Gemeinden sind zuständig für die Planung, den Bau und den Unterhalt aller kommunalen Velowege. Dazu zählen wie bis anhin die im kantonalen Sachplan festgelegten wichtigen Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen sowie neu die wichtigen Mountainbike-Routen. An den Bau dieser Velowege werden Staatsbeiträge ausgerichtet. Zudem gehören zu den kommunalen Velowegen auch die übrigen Velowege gemäss Planung der Gemeinden. Diese sind nicht beitragsberechtigt.

Artikel 48

Der Kanton signalisiert alle Velowege mit kantonaler Netzfunktion, d. h. künftig auch die wichtigen Mountainbike-Routen. Deshalb wird auch in diesem Artikel die Terminologie angepasst. Da es sich um eine kantonale Aufgabe handelt, trägt der Kanton auch die damit verbundenen Kosten. Er hat die Möglichkeit, diese Aufgabe mittels Leistungsvertrag Dritten zu übertragen (vgl. Art. 91 SG).

Artikel 48a

Müssen die in den Plänen festgelegten Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, so sieht der Entwurf vom 13. März 2020 des Veloweggesetzes des Bundes vor, dass unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sor-

³⁹ Verkehrsregelverordnung des Bundesrats vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11)

gen ist. Die Kantone haben zu regeln, wer dazu verpflichtet ist. Wie bei der analogen Bestimmung von Artikel 44 Absatz 4 SG für Fuss- und Wanderwege gilt auch bei den Velowegen, dass in der Regel die Verursacherin oder der Verursacher die Kosten trägt. Die übrigen Ausführungsbestimmungen werden wie bei den Fuss- und Wanderwegen auf Verordnungsstufe geregelt.

4.4 Finanzierung und Staatsbeiträge

Artikel 49a

Das geltende Recht statuiert den Grundsatz, dass der Kanton für die Kantonsstrassen und die Gemeinden für die Gemeindestrassen zuständig sind (vgl. Art. 38 Abs. 1, Art. 41 Abs. 1 und Art 49 SG). Das jeweils zuständige Gemeinwesen plant, baut, betreibt, unterhält und finanziert seine Strassen samt den dazugehörigen Bestandteilen, d. h. allen Bauten und Anlagen, die aus technischen, betrieblichen, gestalterischen, umweltrechtlichen oder aus anderen Gründen (namentlich Verkehrssicherheit) innerhalb und ausserhalb der Strasse nötig sind (Art. 5 SG). Strassenbestandteile müssen nicht zwingend mit dem Strassengrundstück verbunden sein. Gehört ein solcher Bestandteil funktionell zu einer Kantonsstrasse, ist folglich grundsätzlich der Kanton zuständig, gehört ein Bestandteil funktionell zu einer Gemeindestrasse, ist grundsätzlich die jeweilige Gemeinde zuständig. In der Regel ist eine klare Zuordnung zu einer Strassenkategorie möglich. Es gibt aber auch Bestandteile, die für beide Strassennetze nötig sind und deshalb als Bestandteil beider Strassennetze gelten. Das ist in der Regel bei Strassenkreuzungen der Fall. Anders als das alte Recht (vgl. Art. 27 SBG⁴⁰) sieht das geltende Recht keine spezielle Regelung dafür vor und es regelt insbesondere nicht, auf welche Weise die Kosten von Kreuzungsanlagen aufzuteilen sind. Dies bietet in der Praxis Schwierigkeiten, weil der Kostenteiler oft Anlass zu Diskussionen zwischen Gemeinden und Kanton gibt. Gemäss Gutachten Tschannen/Locher⁴¹ handelt es sich bei dieser Unvollständigkeit der Gesetzgebung um eine echte Lücke. Da die Zuordnung von Massnahmen- und Kostenpflichten im Bereich von Kreuzungsanlagen wegen der Komplexität und der Verschiedenartigkeit der konkreten Verhältnisse schwierige Fragen aufwirft, empfehlen die Gutachter deshalb, das SG zu ergänzen und die Kostenanlastungsregeln wenigstens in groben Zügen ausdrücklich zu verankern. Sie regen auch an, die Möglichkeit einer vertraglichen Kostenverteilung ausdrücklich vorzubehalten.⁴²

Absatz 1 regelt die erstmalige Errichtung einer Strassenkreuzung. Hier gilt das Verursacherprinzip, d. h. die Eigentümerin bzw. der Eigentümer des neu hinzukommenden Verkehrsweges trägt die Kosten der ganzen Kreuzungsanlage. Diese Regelung entspricht dem alten Recht (Art. 27 Abs. 3 SBG). Zu den massgeblichen Kosten gehören insbesondere die Kosten für die erforderlichen Anpassungen der bestehenden Strasse. Wünscht das für die bestehende Strasse zuständige Gemeinwesen darüberhinausgehende Anpassungen an seiner Strasse (bspw. Verbesserung der Anlage, Sicherung eines künftigen Ausbaus), hat es die daraus entstehenden Mehrkosten zu tragen.

Absatz 2 regelt die Änderung einer bestehenden Strassenkreuzung. Hier ist die Frage nach der jeweiligen Interessenlage entscheidend. Ist die Änderung ganz oder überwiegend durch die Bedürfnisse eines der beiden beteiligten Gemeinwesen bedingt, so hat es alle Kosten der Änderung zu tragen. Das gilt insbesondere, wenn eine einmündende Strasse die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht erfüllt und angepasst werden muss (vgl. Art. 85 Abs. 3 SG). Sind demgegenüber beide Gemeinwesen als Mitverursacher anzusehen, so haben sie die Kosten nach Massgabe ihrer jeweiligen Interessen zu tragen.⁴³

Absatz 3: Bei den Unterhalts- und Betriebskosten wird unterschieden, ob es sich um eine höhengleiche Kreuzung handelt oder nicht. Bei höhengleichen Kreuzungen gilt, dass jedes Gemeinwesen die Kosten

⁴⁰ Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenbaugesetz, SBG; GS 1964 S. 6 ff., in Kraft bis 31.12.2008)

⁴¹ Pierre Tschannen/Thomas Locher, Massnahmenzuständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strassen und Gewässer, Gutachten zuhanden der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, in: Verwaltungsorganisationsrecht - Staatshaftungsrecht - öffentliches Dienstrecht, Bern 2011, S. 57 ff., S. 68

⁴² Vgl. Pierre Tschannen/Thomas Locher, Massnahmenzuständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strassen und Gewässer, Gutachten zuhanden der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, in: Verwaltungsorganisationsrecht - Staatshaftungsrecht - öffentliches Dienstrecht, Bern 2011, S. 57 ff., S. 89

⁴³ Vgl. Pierre Tschannen/Thomas Locher, Massnahmenzuständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strassen und Gewässer, Gutachten zuhanden der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, in: Verwaltungsorganisationsrecht - Staatshaftungsrecht - öffentliches Dienstrecht, Bern 2011, S. 57 ff., S. 74

für die Erfüllung seiner Aufgaben trägt. Das ergibt sich bereits aus Artikel 49 SG. Unterhalts- und Betriebskosten für Strassenbestandteile, die aus funktioneller Sicht für beide Strassennetze nötig sind (bspw. Lichtsignalanlagen), werden unter den beiden Gemeinwesen aufgeteilt. Bei Über- und Unterführungen wird zwischen dem Kreuzungsbauwerk als solchem und den übrigen Strassenbestandteilen unterschieden. Der Unterhalt des Kreuzungsbauwerks selber geht zulasten der höher eingereichten Strasse. Bei den übrigen Strassenbestandteilen (insbesondere Beläge an oder auf dem Kreuzungsbauwerk) kommt der Grundsatz von Artikel 49 SG zum Tragen, wonach jedes Gemeinwesen die Kosten für die Erfüllung seiner Aufgaben trägt. Auch diese Regelung entspricht dem alten Recht (Art. 27 Abs. 4 SBG).

Artikel 49b

Die Kostenanlastungsregeln in Artikel 49a setzen einen Rahmen für die Verteilung der Kosten bei Kreuzungsanlagen, erlauben aber nicht immer eindeutige Lösungen. Fallbezogene Vereinbarungen sind deshalb in gewissen Fällen unausweichlich. Aus diesen Gründen wird ausdrücklich die Möglichkeit einer vertraglichen Regelung der Kostenverteilung geschaffen.

Artikel 49c

Für den Fall, dass sich die beiden Gemeinwesen nicht über die Kostenverteilung einigen können, ist vorgesehen, dass das Tiefbauamt diese Frage mittels Verfügung regelt und damit den ordentlichen Rechtsweg eröffnet. Dies gilt nicht für Streitigkeiten aus einem Vertrag nach Artikel 49b. Diese beurteilt gemäss Artikel 87 Absatz 1 Buchstabe b VRPG auf Klage hin das Verwaltungsgericht.

Artikel 52 und 56

Aufgrund der Anpassung der Terminologie in Artikel 45 wird in diesen Artikeln der Begriff «Radweg» durch den Begriff «Veloweg» ersetzt.

Artikel 59

Künftig leistet der Kanton auch Beiträge an Investitionen in wichtige Mountainbike-Routen. Deshalb wird im Artikeltitel der Begriff «Velorouten» durch «Velowege» ersetzt und in Absatz 1 werden neben den bisher schon beitragsberechtigten Velowegen (Art. 45 Abs. 2 Bst. c) auch die neu beitragsberechtigten Mountainbike-Routen aufgeführt (Art. 45 Abs. 2 Bst. d).

Artikel 60a

Nach geltendem Recht (Art. 59 bzw. Art. 60 SG) können Staatsbeiträge einzig an Investitionen in bestimmte Velo- und Wanderwege ausgerichtet werden. Unterhaltsbeiträge sind demgegenüber nicht vorgesehen. Ob eine Investition oder baulicher Unterhalt im Sinn des SG vorliegt, entscheidet sich danach, ob eine Ausgabe mehrheitlich wertvermehrend oder werterhaltend ist. So handelt es sich beispielsweise beim Ersatz einer alten Brücke um werterhaltenden baulichen Unterhalt, der zurzeit nicht beitragsberechtigt ist.⁴⁴ Die Erfahrung hat gezeigt, dass die finanzielle Belastung, die sich aus der Zuständigkeit für den baulichen Unterhalt von Velo- und Wanderwegen ergibt, für einige Gemeinden sehr gross sein kann. Das gilt insbesondere für den Ersatz oder die Gesamterneuerung von Kunstbauten. Ein Beispiel ist etwa der Pont de Rotary am Broyekanal. Gleiches gilt, wenn ganze Wegabschnitte durch ein Unwetter oder ein anderes Elementarereignis zerstört werden. Die Sanierung solcher Bauwerke oder die Wiederherstellung ganzer Wegstrecken kann vor allem kleinere Gemeinden vor grosse finanzielle Herausforderungen stellen und es ist nicht garantiert, dass sie dies aus eigener Kraft schaffen. Das kann zur Folge haben, dass die über solche Bauwerke oder Wegstrecken führende Route, die für eine grössere Region von erheblichem touristischem und wirtschaftlichem Interesse ist, unterbrochen bleibt. Künftig soll es deshalb ausnahmsweise möglich sein, Staatsbeiträge an die Instandsetzung von Velo- und Wanderwegen zu leisten, die für die Funktion des jeweiligen Netzes besonders wichtig sind.

⁴⁴ Vgl. dazu im Zusammenhang mit Wanderwegen VGE 2015/83 vom 11. Dezember 2015

Artikel 60b

Vorhaben in Städten und Agglomerationen, die vom Bund mitfinanziert werden, erhalten Staatsbeiträge gestützt auf Artikel 62 SG. Im Rahmen dieser Agglomerationsprogramme richten Bund und Kanton auch Beiträge an Velo- und Wanderwegen aus. Nach heutiger Praxis leistet der Bund Beiträge im Umfang von 30 bis 40 Prozent, der Kanton von 35 Prozent an die verbleibenden anrechenbaren Kosten von Gemein-demassnahmen. An den Bau und Unterhalt von Uferwegen leistet der Kanton Staatsbeiträge gestützt auf die See- und Flussufergesetzgebung. Die Beiträge für die Realisierung betragen mindestens 60 Prozent (vgl. Art. 11 SFV⁴⁵). Über Uferwege im Sinn von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b SFG⁴⁶ führen häufig auch Hauptwanderwegen, an deren Bau Staatsbeiträge gestützt auf Artikel 60 SG geleistet werden. Das geltende Recht hat somit zur Folge, dass für das gleiche Vorhaben unter mehreren Titeln Staatsbeiträge ausgerichtet werden. Solche Doppelsubventionierungen widersprechen dem Grundsatz eines wirtschaftlichen und sparsamen Einsatzes von Ressourcen. An Vorhaben, die Staatsbeiträge aufgrund von Agglomerationsprogrammen oder gestützt auf die See- und Flussufergesetzgebung erhalten, werden künftig keine zusätzlichen Staatsbeiträge nach Art 59 - 60a SG ausgerichtet.

Artikel 64

Absatz 1: Nach geltendem Recht können Staatsbeiträge nur an die Erarbeitung der regionalen Strassenplanung ausgerichtet werden, die im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) erfolgt. Mit der Neufassung des Artikels wird ermöglicht, dass künftig auch weitere regionale Strassenplanungen unterstützt werden können. Die Regionen leisten in diesem Bereich teilweise wichtige Planungsarbeiten, die als Grundlage, nicht aber als Festlegung, in die RGSK einfließen. Solche Planungsarbeiten können auch Velo- und Wanderwege betreffen, insbesondere mit Blick auf das Ziel, ab Wohn- und Ferienort attraktive Velowege vorzufinden und somit auf Anreisen mit dem Motorfahrzeug verzichten zu können. Mit der Neufassung des Artikels wird es künftig etwa auch möglich sein, die Planungen von regionalen Mountainbike-Routen finanziell zu unterstützen. Solange keine Regionalkonferenz eingesetzt ist, werden die bestehenden Planungsregionen unterstützt. Deshalb werden beide ausdrücklich als mögliche Beitragsempfängerinnen genannt.

Absatz 2: Zudem wird der maximale Beitragssatz zahlenmässig festgelegt. Er ist abgestimmt auf den maximalen Beitragssatz, der gemäss Artikel 7 Absatz 1 PFV⁴⁷ für regionale Planungen im Bereich Siedlung, Landschaft und Tourismus gilt. Die Einzelheiten werden auf Verordnungsstufe geregelt werden und sich an die bewährten Bestimmungen der PFV anlehnen.

4.5 Strassenbenutzung

Artikel 71

Absatz 3: Nach geltendem Recht (Art. 71 Abs. 2 SG) ist der öffentliche Verkehr ausdrücklich von der Gebührenpflicht ausgenommen. Für das Einlegen von Gleisanlagen in Strassen ist somit keine Konzessionsgebühr geschuldet. Hintergrund dieser Regelung ist, dass die Benützung der öffentlichen Strassen durch den öffentlichen Verkehr schlichten Gemeingebrauch darstellt und daher von vornherein gebührenfrei ist. Der neue Absatz 3 räumt dem Regierungsrat die Kompetenz ein, in der Verordnung weitere Ausnahmen von der Gebührenpflicht festzulegen. So soll etwa die bisherige Praxis in die Ausführungsbestimmungen zum Strassengesetz aufgenommen werden, wonach für die nicht rein kommerzielle Inanspruchnahme von Kantonstrassen durch Gemeinden oder karitative Organisationen im Rahmen traditioneller Umzüge, historischer Märkte, Wochen- oder Jahrmärkte, Dorfveranstaltungen und dergleichen, aber auch für sportliche Veranstaltungen lediglich eine Gebühr für das Ausstellen der Bewilligung aber keine Benützungsgeld erhoben wird.⁴⁸

⁴⁵ See- und Flussuferverordnung vom 29. Juni 1983 (SFV; BSG 704.111)

⁴⁶ Gesetz vom 6. Juni 1982 über See- und Flussufer (See- und Flussufergesetz, SFG; BSG 704.1)

⁴⁷ Planungsfinanzierungsverordnung vom 10.06.1998 (PFV; BSG 706.111)

⁴⁸ Vgl. dazu auch Antwort des Regierungsrats auf die Motion 198-2010

Artikel 71a

Die in Artikel 82 Absatz 3 BV verankerte Gebührenfreiheit für die Benützung öffentlicher Strassen bezieht sich nur auf den Verkehr im Rahmen des schlichten Gemeindegebrauchs. Für die über den Gemeindegebrauch hinausgehende Nutzung öffentlicher Strassen dürfen Benützung- oder Konzessionsgebühren erhoben werden, soweit es das Bundesrecht zulässt. Bereits Artikel 53 Absatz 3 SBG sah dafür eine allgemeine Gebührenpflicht vor. Vorgesehen war, mit Artikel 71 SG die bisherige Regelung fortzuführen. Gemäss verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung enthält das geltende Recht jedoch keine genügende gesetzliche Grundlage für die Erhebung von kostenunabhängigen Benützungsgebühren, da es keine Vorgaben zu deren Höhe oder zu ihren Bemessungsgrundlagen enthält.⁴⁹ Dieser Mangel soll im Rahmen der vorliegenden Revision behoben werden.

Absatz 1: Neben dem Gegenstand der Abgabe und dem Kreis der Abgabepflichtigen müssen auch die Grundsätze der Bemessung in einem formellen Gesetz festgelegt sein. Nach der Rechtsprechung ist daher mindestens der Gebührenrahmen oder die Maximalgebühr im formellen Gesetz festzulegen.⁵⁰ Damit für die Erhebung kantonaler Gebühren für gesteigerten Gemeindegebrauch oder Sondernutzung eine hinreichende gesetzliche Grundlage im Sinn der abgaberechtlichen Grundsätze besteht, werden die konkrete Bemessungsgrundlage und die Obergrenze der Gebühr für die Inanspruchnahme von Kantonsstrassen gesetzlich festgelegt.

Absatz 2: Die ober- und unterirdische Inanspruchnahme von Kantonsstrassen ist grundsätzlich mit Gebühren verbunden. Die einzelnen gebührenpflichtigen Nutzungen der Kantonsstrassen werden in der Strassenverordnung konkretisiert. Vorgesehen ist, die Regelungen, die ursprünglich in Anhang VIII der kantonalen Gebührenverordnung und in den Richtlinien des Tiefbauamts enthalten waren, in die Strassenverordnung aufzunehmen. Von der Gebührenpflicht erfasst werden somit insbesondere Bauplatzinstallationen, Lagerplätze, oberirdische Leitungen, temporäre und permanent gespannte Erdanker, Werkleitungen, gewerbliche Anlässe, öffentlich bewirtschaftete Parkplätze und dergleichen, aber auch der Anschluss und die Mitbenutzung der Strassenentwässerung durch Dritte.

Absatz 3: Geregelt wird im Strassengesetz einzig die Bemessung der kantonalen Gebühren. Es liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden, die Gebühren für den gesteigerten Gemeindegebrauch und die Sondernutzung der öffentlichen Strassen in ihrem Hoheitsbereich in einem Gemeindeerlass zu regeln.

4.6 Öffentliche Strassen und benachbartes Grundeigentum

Artikel 83

Absatz 3, der die lichte Breite von 50 cm entlang der Fahrbahn öffentlicher Strassen festlegt, wird sprachlich neu gefasst. Dies hat zur Folge, dass der Begriff «lichte Breite» auch in Absatz 1 gestrichen wird. Dabei handelt es sich einzig um eine redaktionelle Änderung.

Artikel 85

Absatz 1: Der Anschluss von Grundstücken (Ein- und Ausfahrten, Zugänge), privaten Zufahrten oder Zufahrtsstrecken bzw. Wegen an das öffentliche Strassennetz ist bewilligungspflichtig. Bewilligungspflichtig sind nicht nur neue Strassenanschlüsse sowie deren Erweiterung oder gesteigerte Benutzung, sondern jede wesentliche Änderung, d. h. jede Änderung, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Sinn und Zweck der Strassenanschlussbewilligung ist es, sicherzustellen, dass Zugänge, Zufahrten, Weganschlüsse und Einmündungen aller Art den Verkehr auf der öffentlichen Strasse weder gefährden noch wesentlich behindern. Absatz 1 ist deshalb zu eng formuliert und wird neu gefasst. Die Bestimmung unterscheidet zwei bewilligungsbedürftige Tatbestände: zum einen die Neuanlage eines Strassenanschlusses, zum anderen die wesentliche Änderung eines bestehenden Strassenanschlusses. Der erste Tatbestand, der neue Strassenanschluss, umfasst jede neue Verbindung eines Grundstücks oder einer

⁴⁹ Vgl. BVR 2013 S. 120

⁵⁰ Vgl. BVR 2013 S. 120 E. 4.5 und 4.6

privaten Strasse bzw. eines privaten Weges mit einer öffentlichen Strasse. Das ist namentlich der Fall, wenn ein Grundstück zum ersten Mal überbaut und an das öffentliche Strassennetz angeschlossen wird. Dabei geht es nicht nur um Zufahrten für Fahrzeuge, sondern auch um den Anschluss von Anlagen des Fussgängerverkehrs. Wird zum Beispiel an einer unübersichtlichen Stelle ein neuer Fussgängerzugang an eine Strasse ohne Gehweg erstellt, wird unter Umständen eine Gefahrenstelle geschaffen. Ein neuer Strassenanschluss liegt aber auch vor, wenn bei einem bereits überbauten Grundstück, das bisher einzig über einen Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger verfügt, neu eine Ein- und Ausfahrt für Motorfahrzeuge erstellt werden soll. Ein neuer Strassenanschluss liegt weiter vor, wenn ein Grundstück mit einem weiteren Strassenanschluss ergänzt werden soll. Der zweite Tatbestand betrifft die Änderung eines bestehenden Strassenanschlusses, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Diese kann in einer baulichen oder betrieblichen Veränderung aber auch in einer Änderung der Nutzung bestehen. In der Praxis fällt unter den Begriff der baulichen Veränderung hauptsächlich die Verbreiterung oder die Verschmälerung eines bestehenden Anschlusses, ebenso die Befestigung einer privaten Zufahrt. Eine betriebliche Änderung liegt etwa vor, wenn der Ersatz eines Parkplatzes durch eine Garage oder das Schaffen zusätzlicher Parkplätze zur Folge hat, dass künftig rückwärts auf die öffentliche Strasse gefahren oder dass diese auf andere Art und Weise zum Manövrieren verwendet werden soll. Bei solchen Veränderungen eines Strassenanschlusses muss unter Einbezug der einschlägigen Normen geprüft werden, ob der geänderte Strassenanschluss genügend verkehrssicher ist. Eine wesentliche Nutzungsänderung liegt vor, wenn ein bestehender Strassenanschluss mehr als bisher genutzt wird, beispielsweise wenn die Umnutzung oder der Ausbau eines bestehenden Gebäudes zu mehr Zu- und Wegfahrten und damit zu einer veränderten Verkehrssituation beim betroffenen Strassenanschluss führt.

4.7 Vollzug und Rechtspflege

Artikel 86

In Buchstabe h wird der Begriff "Velorouten" durch "Velowege" ersetzt, damit klar wird, dass darunter auch Mountainbike-Routen fallen.

Buchstabe i wird aufgehoben, da es die Transferzahlungen im Strassenbereich (Beteiligung der Gemeinden an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Motorfahrzeugsteuer gemäss aArt. 51 SG) seit der Revision des FILAG⁵¹ nicht mehr gibt.

Artikel 87

Absatz 2: Das Tiefbauamt unterstützt die Gemeinden bereits heute mit fachlicher Beratung. Das soll noch verstärkt möglich sein, insbesondere bei der Planung ihrer Fuss- und Wanderweg sowie ihrer Velowegnetze. In der Strassenverordnung sollen die Aufgaben der Fachstelle im Bereich Mountainbiken ausdrücklich genannt werden. Mit diesem neuen Absatz wird der mit RRB 718/2020 vom 24. Juni 2020 erteilte Auftrag, auf kantonaler Ebene eine gesetzliche Grundlage für Informations- und Ausbildungskampagnen zum Langsamverkehr zu schaffen, teilweise umgesetzt. Aufgrund der angespannten finanzpolitische Ausgangslage ist eine Ausweitung der Beratungstätigkeit lediglich im Rahmen der bestehenden Ressourcen möglich.

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist auch im Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) verankert (Art. 139 Abs. 1 Bst. c BauG: Staatsbeiträge für Organisationen für ihre Beratungs-, Instrukti- ons- und Informationstätigkeit auf dem Gebiet des Bau-, Planungs- und Umweltrechts und für Leistungen für Wander- und Radwanderwege). Zudem sieht das neue Sportförderungsgesetz die Förderung der Mobilität vor (siehe Art. 12 Entwurf KSpoföG⁵²). Es schafft als Ergänzung die gesetzliche Grundlage, um

⁵¹ Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1)

⁵² Art. 12 Mobilität

¹ Der Kanton kann

a die Koexistenz des Fussverkehrs, Wanderns, Velofahrens und Reitens sowie von weiteren Sportaktivitäten, anderen Nutzungen auf den in Plänen festgelegten Langsamverkehrswegen und von Aktivitäten, die nicht auf Wegen ausgeübt werden, fördern,

b Gemeinden bei der Umsetzung von Massnahmen auf Gemeinde- oder Privatstrassen beratend unterstützen,

Gemeinden z.B. bei der Kampagnenarbeit oder bei Verhaltensinformationen von Wanderern, Mountainbikerinnen oder Velofahrern auf Routen, die gemeinsam genutzt werden, zu unterstützen und zu beraten. Die Fachstellen des Kantons arbeiten eng zusammen und koordinieren ihre Tätigkeiten.

Artikel 88

Der Begriff «Radwegen» wird durch «Velowegen» ersetzt.

5. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtsetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik nicht enthalten.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die neuen Staatsbeiträge an Investitionen in Mountainbike-Routen und an den Ersatz wichtiger Elemente auf Freizeitrouten sind schwer abschätzbar. Es ist zu erwarten, dass sich die Investitionsbeiträge an Mountainbike-Routen in der Grössenordnung der Beiträge an Hauptwanderwegen bewegen werden, d. h. ca. 300 000 Franken pro Jahr. Beiträge an die Instandsetzung von Wander- und Velowegen (Art. 60a) dürften nach groben Abschätzungen einen ähnlichen Umfang annehmen, d. h. ca. 300 000 Franken pro Jahr. Die zusätzlichen Staatsbeiträge an regionale Strassenplanungen dürften zu Mehrkosten von 50 000 bis 100 000 Franken pro Jahr führen. Schliesslich ist mit einem Mehraufwand für die Signalisation der wichtigen Mountainbike-Routen (Ersatz und Kontrolle der Signale, Materialkosten) zu rechnen. Aufgrund der Erfahrungen des TBA mit der Signalisation von Wanderwegen und Velorouten kann davon ausgegangen, dass sich die jährlichen Kosten pro Kilometer bei rund 120 Franken oder insgesamt bei rund 250 000 Franken einstellen werden.

Den Mehrkosten von knapp einer Million Franken pro Jahr stehen Entlastungen durch den Wegfall von Doppelsubventionen gegenüber, die tendenziell etwas höher ausfallen dürften. Die Vorlage führt somit insgesamt eher zu leicht reduzierten, aus heutiger Sicht jedenfalls nicht zu höheren Ausgaben für den Kanton.

7. Personelle und organisatorische Auswirkungen

Mountainbike-Routen sind in Bezug auf die Signalisation auf einen einheitlichen Stand zu bringen. Für die Erfüllung der neuen Aufgabe können Synergien genutzt werden. Soweit mit dem Fahrzeug zugänglich, kann die Signalisation der Mountainbike-Routen durch das heutige Personal des TBA im Zuge des Unterhalts der Veloroutensignalisation vorgenommen werden. Wo die Mountainbike-Routen abseits von befahrbaren Strassen verlaufen, wird in Betracht gezogen, die Signalisation einer dafür geeigneten Organisation zu übertragen. Zusätzliches Personal ist nicht erforderlich.

Zusätzliches Personal ist auch für die weiteren Massnahmen zur Unterstützung der Gemeinden für ihre Aufgaben im Bereich von Wander- und Velowegen nicht erforderlich.

^c Beiträge an Gemeinden zur Förderung der Bewegung auf dem Velo oder fahrzeugähnlichen Geräten ausrichten.

² Er analysiert die Wirkung der Massnahmen und kommuniziert die Resultate in geeigneter Form.

8. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Gemeinden sind verpflichtet, die im Sachplan verzeichneten wichtigen Mountainbike-Routen zu bauen und zu unterhalten. Der Kanton übernimmt 40 Prozent der Investitionskosten und signalisiert die Routen. Insbesondere die vielen Gemeinden, die sich dieser Aufgabe ohnehin annehmen, profitieren somit vom künftigen Engagement des Kantons.

Umgekehrt werden die Agglomerationsgemeinden auf Grund des Wegfalls der Doppelsubventionen künftig etwas höhere Restkosten bei der Umsetzung von Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme tragen.

9. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Das Mountainbiken spielt als Freizeitaktivität auch in Agglomerationen wie zum Beispiel der Städte Bern und Biel eine wichtige Rolle. Mountainbike-Routen gehören ebenso zum touristischen Angebot wie die Velorouten und die Wanderwege. Die Wertschöpfung durch Mountainbiker ist verglichen mit dem Wandern relativ hoch. In einer Studie haben das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und SchweizMobil im Jahr 2014 den Umsatz, der durch Mountainbike-Touren (ohne Ausrüstungsgegenstände) in der Schweiz generiert wird, auf rund 820 Millionen Franken geschätzt.⁵³ Davon dürfte rund ein Achtel auf den Kanton Bern fallen. Zum direkten Umsatz für die Touren kommen die Mountainbike-Verkäufe hinzu. Diese sind in den letzten Jahren sehr stark gestiegen, insbesondere die Elektromountainbikes erreichen Rekordzahlen. Der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten beziffert die Veloneuverkäufe im 2018 auf rund 345 000, davon waren ca. 100 000 Mountainbikes und rund 45 000 Elektromountainbikes.⁵⁴ Zu den Neuverkäufen kommen beträchtliche Aufwände für den Unterhalt der Mountainbikes hinzu. Die Velobranche aber auch die übrige Volkswirtschaft profitieren insgesamt vom Mountainbiken in hohem Masse.

Positive Auswirkungen dürften auch die zusätzliche Beratung und Information der Gemeinden bei der Umsetzung der Fuss- und Wanderweggesetzgebung haben. Erwartet werden zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und ein beruhigtes Neben- und Miteinander auf den Wander- und Velowege und entsprechend höhere Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer.

10. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

⁵³ Vgl. Pilotstudie Mountainbiken in der Schweiz 2014 des Bundesamt für Strassen ASTRA und SchweizMobil, Bern 2015, S. 58, abrufbar unter [www.astra.admin.ch / Themen / Langsamverkehr / Materialien / Publikationen](http://www.astra.admin.ch/Themen/Langsamverkehr/Materialien/Publikationen)

⁵⁴ Vgl. Übersicht Fahrradmarkt 2018, abrufbar unter <http://www.velosuisse.ch> / Statistik