



GESETZ ÜBER DIE FUSS-, WANDER- UND MOUNTAINBIKEWEGE (FUSS-, WANDER- UND MOUNTAINBIKE- GESETZ, FWMG)

Bericht zur externen Vernehmlassung

Titel:	Gesetz über die Fuss-, Wander- und Mountainbikewege	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Bericht zur externen Vernehmlassung	Klasse:		FreigabeDatum:	26.06.24
Autor:	Salome Stalder-Martin	Status:		DruckDatum:	26.06.24
Ablage/Name:	Bericht NG 614.1 externe Vernehmlassung.docx			Registratur:	2021.NWLUD.53

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	4
2.1	Kantonaler Richtplan	5
2.2	Bundesgesetz über Velowege	5
2.3	MTB-Konzept Kanton Nidwalden	5
2.4	Die verschiedenen Velowegnetze	6
3	Grundzüge der Vorlage	8
3.1	Ausweitung des Geltungsbereichs des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes auf Mountainbikewege	8
3.2	Planung	8
3.3	Bau und Unterhalt	8
3.3.1	Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes	8
3.3.2	Nach der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes	9
3.4	Finanzierung	9
3.4.1	Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes	9
3.4.2	Nach der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes	9
3.5	Koexistenz und Entflechtung	10
3.6	Harmonisierung	10
3.7	Formelle Anpassungen	11
4	Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen	12
4.1	Fuss-, Wander- und Mountainbikeweggesetz	12
4.2	Verordnungsänderungen	22
5	Auswirkungen der Vorlage	23
5.1	Auf den Kanton	23
5.1.1	Personelle Auswirkungen	23
5.1.2	Finanzielle Auswirkungen	23
5.2	Auf die Gemeinden	23
5.3	Auf Dritte	24
6	Terminplan	24

1 Zusammenfassung

Das Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über Fuss- und Wanderwege (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, kFWG; NG 614.1) ist seit dem 29. April 1990 in Kraft. Die gesetzlichen Regelungen haben sich im Vollzug mehrheitlich bewährt.

Am 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR 705) in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone, Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Die Velowegnetze sind in Plänen festzuhalten. Für die Erstellung der Pläne ist eine Frist von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes angesetzt. Die Velowege für den Alltag sind im Kanton Nidwalden im Radwegkonzept festgesetzt und behördenverbindlich geregelt. Eine gesetzliche Regelung für die Velowege für die Freizeit hingegen fehlt bis heute.

Das Veloweggesetz lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) an. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden hat bereits 2021 den Grundsatzentscheid gefällt, das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz einer Revision zu unterziehen und mit Regelungen zum Mountainbikewesen zu ergänzen. Diese Lösung ist auch in materieller Hinsicht sinnvoll. So werden viele Weginfrastrukturen von Wandernden und Mountainbikenden gleichzeitig genutzt. Es besteht ein enger thematischer Zusammenhang zu den Wanderwegen und somit zum kFWG.

Vor der Revision des kFWG wurde das Mountainbike-Konzept¹ erarbeitet, in welchem Grundsätze und eine Strategie zur Schaffung eines attraktiven und vielseitigen Mountainbikewegnetzes festgelegt wurden. Diese Grundsätze werden nun durch die gesetzliche Regelung weiterentwickelt.

Die Totalrevision stützt sich inhaltlich im Grundsatz auf das Bisherige und ergänzt das Mountainbikewesen. Die Themen werden dabei miteinander harmonisiert und der Erlass wird klarer strukturiert. Dabei werden die Zuständigkeiten bei den Wanderwegplänen vom Landrat zum Regierungsrat und bei den Fusswegplänen von der Gemeindeversammlung zum Gemeinderat verschoben. Die Wegnetzpläne sind nicht nur für bestehende, sondern neu auch für geplante Wege grundeigentümergebunden.

Die Realisierung des kantonalen Mountainbikewegnetzes wird mit einem Rahmenkredit für 6 Jahre finanziert. Dieser wird dem Landrat mit separater Vorlage zur Beschlussfassung unterbreitet (vgl. separater Berichtsentwurf zum Rahmenkredit Ersterstellung und -Signalisation Mountainbikewegnetz).

Der Erlass heisst neu Gesetz über die Fuss-, Wander- und Mountainbikewege (Fuss-, Wander- und Mountainbikeweggesetz, FWMG). Es ersetzt das bestehende Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über Fuss- und Wanderwege (kFWG).

2 Ausgangslage

Die Bedeutung des Mountainbikens (MTB) hat im Kanton Nidwalden in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Sowohl bei der Naherholung als auch beim Sommertourismus spielt der Mountainbikesport eine immer grössere Rolle und die wenigen bestehenden Mountainbike-Infrastrukturen werden rege benutzt. Der Nutzungsdruck und Konflikte zwischen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Wandernden und Mountainbikenden nehmen zu. Es besteht ein grosses Bedürfnis von Seiten der kantonalen und kommunalen Behörden, aber auch von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und weiteren Betroffenen wie etwa dem Tourismus sowie von den Mountainbikenden, die teilweise unbefriedigende Situation zu regeln.

¹ https://www.nw.ch/_docn/373492/NW_MTB-Konzept_Bericht_2024.pdf

Mit der Gesetzesvorlage soll das Mountainbiken geregelt ermöglicht und die Entwicklung sichergestellt werden. Es wird Rechtssicherheit und Verbindlichkeit geschaffen.

Auf Basis des MTB-Konzepts bildet das neue Gesetz über die Fuss-, Wander- und Mountainbikewege (Fuss-, Wander- und Mountainbikegesetz, FMWG) die Grundlage für einen rechtswirksamen Mountainbikewegnetzplan, den Nidwalden bis ins Jahr 2030 realisieren will. Dadurch wird die rechtliche Basis für Planungsprozesse und die Realisierung von Mountainbike-Infrastrukturen im Kanton Nidwalden geschaffen.

Das bestehende Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über Fuss- und Wanderwege (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, kFWG; NG 614.1) stammt vom 29. April 1990. Mit der Totalrevision dieses Gesetzes werden auch die bisherigen Inhalte überprüft, bei Bedarf angepasst und klarer strukturiert.

2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan sieht als Leitsatz vor, dass für zu Fuss Gehende und Wandernde sowie für Fahrradfahrende und Mountainbikende ein sicheres, zusammenhängendes und einheitlich signalisiertes Wegnetz bereitgestellt und unterhalten wird.

Mit der Koordinationsaufgabe V4-4 wird festgehalten, dass Netzelemente für nationale, regionale und lokale Mountainbikeprojekte bei der Weiterentwicklung des kantonalen Langsamverkehrsnetzes berücksichtigt werden können. Routen, die als nationale, regionale oder lokale Routen über die Stiftung SchweizMobil kommuniziert werden, sind nach den Vorgaben von SchweizMobil zu planen und mit den Nachbarkantonen abzustimmen. Aufgrund des touristischen Potenzials von Mountainbikerouten ist die Erarbeitung eines kantonalen Mountainbikekonzepts, nach den Richtlinien von SchweizMobil, anzustreben (siehe Kap. 2.3).

2.2 Bundesgesetz über Velowege

Am 23. September 2018 haben Volk und alle Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit wurde die in Art. 88 Abs. 1 der Bundesverfassung festgehaltene Kompetenz des Bundes, Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze festzulegen, auch auf Velowegnetze ausgeweitet.

Das daraufhin ausgearbeitete Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Es lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) an.

Das Veloweggesetz legt Grundsätze für die Planung von Velowegnetzen fest. Es verpflichtet die Kantone, Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Der Bund bezeichnet Qualitätsziele, die es zu berücksichtigen gilt. Er verlangt von den Kantonen, dass die Velowegnetze in Plänen festgehalten werden. Für die Erstellung der Pläne wird eine Frist von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes angesetzt.

2.3 MTB-Konzept Kanton Nidwalden

Der Regierungsrat begrüsst die Förderung und Weiterentwicklung des Mountainbikewesens und hat Regelungsbedarf betreffend Zuständigkeiten für die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung von Mountainbike-Infrastrukturen inkl. deren Finanzierung erkannt. In einem ersten Schritt wurde deshalb ein Mountainbike-Konzept erarbeitet, in welchem Grundsätze und eine Strategie zur Schaffung eines attraktiven und vielseitigen Velowegnetzes für die Freizeit festgelegt wurden. Die nötige Abstützung in der Bevölkerung wurde durch die Mitwirkung von Gemeinden und Interessenvertretern anlässlich einer Dialogveranstaltung sichergestellt. Diese Grundsätze werden nun durch die gesetzliche Regelung weiterentwickelt.

2.4 Die verschiedenen Velowegnetze

Das Veloweggesetz unterscheidet zwischen Velowegnetzen für den Alltag (i.d.R. in oder zwischen Siedlungsgebieten) und Velowegnetzen für die Freizeit (i.d.R. ausserhalb der Siedlungsgebiete).

Mit dem Velowegnetz Alltag und der damit verbundenen Infrastruktur ist eine breite Nutzergruppe anzusprechen. Die Velowege für den Alltag sind im Kanton Nidwalden im Radwegkonzept, das Ende 1983 vom Landrat genehmigt und 2008 letztmals revidiert wurde, festgesetzt und behördenverbindlich geregelt.

Im Gegensatz dazu ist das Velowegnetz Freizeit abgestimmt auf konkrete Zielgruppen und umfasst Routen und Verbindungen für das Velowandern und Mountainbiken. Eine gesetzliche Regelung für die Velowege für die Freizeit fehlt im Kanton Nidwalden bis heute.



Abbildung 1: Zwei eigenständige Netze entsprechend den beiden Nutzergruppen Alltag und Freizeit²

Das Velowegnetz Freizeit besteht aus den Netzen Velowandern und Mountainbiken. Diese sind räumlich weitgehend eigenständig und deshalb separat zu planen.



Abbildung 2: Aufbau Velowegnetz Freizeit³

² Bundesamt für Strassen ASTRA, Velokonferenz Schweiz: Praxishilfe Velowegnetzplanung

³ Bundesamt für Strassen ASTRA, Velokonferenz Schweiz: Praxishilfe Velowegnetzplanung

Das Velofahren im Alltag und das Velowandern haben vieles gemeinsam. So sind die Bedürfnisse der Nutzenden oftmals ähnlich oder sogar identisch. Auch die damit verbundenen Anforderungen an die Infrastruktur sind sehr ähnlich: Die jeweilige Planung befasst sich nicht selten mit den gleichen Räumen und Landschaftskorridoren. Verbindungen überlagern sich häufig. Die Velowege für den Alltag und für den Bereich Velowandern sind im Kanton Nidwalden im Strassengesetz geregelt. Dafür zuständig ist die Baudirektion (Amt für Mobilität).

Hingegen ist die Planung von Routen für das Mountainbiken als eigene Disziplin zu verstehen. Die Routen führen durch andere Räume und die Bedürfnisse der Nutzenden und die Anforderungen an die Infrastruktur unterscheiden sich deutlich von Veloalltag und Velowandern. Bei der Planung sind andere Akteure beteiligt. Der Planungsprozess von Mountainbike-Routen muss diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen. Die Mountainbikewege werden im Kanton Nidwalden in der vorliegenden Gesetzesrevision des Fuss- Wander- und Mountainbikeweggesetzes geregelt. Dafür zuständig ist die Landwirtschafts- und Umweltdirektion (Amt für Wald und Naturgefahren).

Für Mountainbikeverbindungen gelten spezifische Planungsgrundsätze. Diese orientieren sich an den Bedürfnissen der jeweiligen Zielgruppe. Folgende Planungsgrundsätze unterscheiden sich besonders deutlich von den allgemeinen Grundsätzen für Velowegnetze:



Mountainbikende bevorzugen Wege und Trails abseits des motorisierten Verkehrs und ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die Wege und Trails sind je nach Zielgruppe unterschiedlich steil, schmal und fahrtechnisch herausfordernd und werden oft mit anderen Wegnutzenden geteilt. Bei den Abfahrten werden unbefestigte Wege und Trails bevorzugt. Die Direktheit steht für Mountainbikende weniger im Fokus. Steigungen und Umwege sind oft Teil des Angebots und werden je nach Zielgruppe gesucht bzw. akzeptiert.



Von Mountainbikenden wird ein hohes Mass an Eigenverantwortung erwartet. Diese hat dort ihre Grenzen, wo die Mountainbikenden auch bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit atypische, fallenartige Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen vermögen. Dies ist bei Planung, Umsetzung und Unterhalt der Infrastruktur zu berücksichtigen.

Abbildung 3: Planungsgrundsätze Mountainbikewegnetz⁴

⁴ Bundesamt für Strassen ASTRA, Velokonferenz Schweiz: Praxishilfe Velowegnetzplanung

3 Grundzüge der Vorlage

3.1 Ausweitung des Geltungsbereichs des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes auf Mountainbikewege

Eine gesetzliche Regelung für die Velowege für die Freizeit fehlt im Kanton Nidwalden bis heute.

Das Bundesgesetz über die Velowege lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das bewährte Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege an. Der Kanton Uri hat 2020 als erster Kanton sein Fuss- und Wanderweggesetz mit Artikeln zum Bikewesen ergänzt. Der Regierungsrat erachtet auch für den Kanton Nidwalden eine Totalrevision des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes mit Ergänzungen zum Mountainbikewesen als zielführende und zeitnah umsetzbare Vorgehensweise und hat diesen Grundsatzentscheid bereits 2021 gefällt (RRB 321). Diese Lösung ist auch in materieller Hinsicht sinnvoll. So werden viele Weginfrastrukturen von Wandernden und Mountainbikenden gleichzeitig genutzt. Es besteht ein enger thematischer Zusammenhang zu den Wanderwegen und somit zum kFWG.

3.2 Planung

Die Planungsträger legen die Wegnetzpläne in einem Fusswegnetzplan bzw. in einem Wander- und Mountainbikewegnetzplan fest. Diese Wegnetzpläne sind sowohl für geplante als auch für bestehende Wege grundeigentümergebunden. Neu müssen somit keine Dienstbarkeitsverträge mehr abgeschlossen werden. Vielmehr erfolgt die grundeigentümergebundene Festlegung in einem formellen Verfahren, das in einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung (Wegnetzplan) mündet. Die Wegnetzpläne werden öffentlich aufgelegt, so dass die betroffenen Personen bei Bedarf Einwendung erheben können.

Bei den Fusswegnetzplänen erfolgt die Planung durch die Gemeinden. Jede Gemeinde legt einen Fusswegnetzplan fest. Neu ist der Gemeinderat für den Erlass zuständig. Für den Wander- und Mountainbikewegnetzplan ist der Regierungsrat zuständig. Der Wanderwegnetzplan wird somit nicht mehr durch den Landrat festgelegt. Die Kompetenzverschiebung von der Gemeindeversammlung bzw. vom Landrat zur Exekutive ist aus zweierlei Gründen zweckmässig. Einerseits erweist sich die Festlegung durch die Versammlung bzw. durch den Landrat als aufwändig. Namentlich wenn Änderungen beschlossen werden müssen, erscheint dies nicht stufengerecht und genügend flexibel zu sein. Andererseits handelt es sich bei den Wegnetzplänen neu um anfechtbare Verfügungen mit Rechtswirkung für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Allfällige Einwendungen müssen mit der Verfügung koordiniert behandelt werden. Die Entscheide sind zu begründen. Die entscheidende Behörde hat dabei sowohl formellen als auch materiellen Aspekten Rechnung zu tragen. Die Beratung in einer Versammlung bzw. im Landrat eignet sich für dieses Verfahren nicht mehr.

Bei der Planung sind die öffentlichen und privaten Interessen angemessen zu berücksichtigen; insbesondere auf die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land-, Alp- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten ist Rücksicht zu nehmen. Dementsprechend sind die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer rechtzeitig anzuhören.

3.3 Bau und Unterhalt

3.3.1 Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes

Der Kanton ist als Bauherr für die Ersterstellung und -signalisation des Mountainbikewegnetzes zuständig. Diese Ersterstellung erfolgt bis im Jahr 2030.

Mountainbikewege verlaufen oft über Gemeinde- oder Kantonsgrenzen hinweg. Mit der Zuständigkeit des Kantons soll eine koordinierte Bauausführung über das ganze Kantonsgebiet

und daraus resultierend ein einheitlicher Standard der Mountainbikewege und deren Signalisation sichergestellt werden.

Wie bei der Planung werden die Gemeinden auch bei der Umsetzung einbezogen.

3.3.2 Nach der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes

Die Gemeinden sind nach der Ersterstellung (vgl. oben Ziff. 3.3.1) zuständig für Bau, Signalisation und Unterhalt der Fuss-, Wander- und Mountainbikewege. Diese Regelung hat sich im Bereich der Fusswege und Wanderwege bewährt und soll deshalb auch bei Mountainbikewegen gelten. Eine analoge Regelung der Zuständigkeiten wie bei der Planungspflicht, wonach der Kanton für die Wanderwege und Mountainbikewege für die Planung zuständig ist, würde finanzielle Ressourcen und eine zu definierende Organisation für den Kanton bzw. Leistungsaufträge an Gemeinden oder eine Fachorganisation bedingen.

Die Gemeinden können Unterhalt und Signalisation mittels einer Vereinbarung an Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, touristische Organisationen oder private Fachorganisationen übertragen. Wird die Eigentümerschaft eines bestimmten Grundstücks mit dieser Aufgabe betraut, kann diese Vereinbarung im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung angemerkt werden.

3.4 Finanzierung

3.4.1 Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes

Im Rahmen des MTB-Konzepts wurde ein Finanzierungsmodell für die Planung, Ersterstellung und erstmalige Signalisation des Mountainbikewegnetzes entwickelt. Die Gemeinden konnten dazu Stellung nehmen und haben das Modell grossmehrheitlich begrüsst.

Der Vorschlag entspricht im Wesentlichen der Regelung, wie sie schon während dem Aufbau des Wanderwegnetzes zur Anwendung kam. So hatte der Kanton die Kosten der Gemeinden für Bau, Signalisation und Unterhalt des Wanderwegnetzes bis ins Jahr 1999 mit 50 Prozent unterstützt. Die damalige Praxis hat sich bewährt und soll analog für die Entwicklung des Mountainbikewegnetzes zur Anwendung kommen.

Die Realisierung des kantonalen Mountainbikewegnetzes wird mit einem Rahmenkredit für 6 Jahre finanziert. Dieser wird dem Landrat mit separater Vorlage zur Beschlussfassung unterbreitet (vgl. separater Berichtsentwurf zum Rahmenkredit Ersterstellung und -Signalisation Mountainbikewegnetz).

Die gemeinsame Finanzierung der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes durch Kanton und Gemeinden gewährleistet eine schnellstmögliche Umsetzung. Sie ist in Art. 26 Abs. 2 und 3 FWMG geregelt.

3.4.2 Nach der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes

Wanderwege und Mountainbikewege verlaufen oft auf der gleichen Weginfrastruktur. Deshalb sollen für sie auch die gleichen Finanzierungsgrundsätze gelten. Das im Rahmen des MTB-Konzepts für die Mountainbikewege entwickelte Finanzierungsmodell entspricht im Wesentlichen der Regelung bei den Wanderwegen und baut auf der bewährten Zusammenarbeit und Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden auf.

Der Kanton trägt die Kosten für die kantonale Planung der Wanderwege und Mountainbikewege, für die Genehmigung der Fusswegnetzpläne und für die kantonale Fachstelle für Wander- und Mountainbikewege.

Die Gemeinden kommen für die kommunale Planung der Fusswege sowie für Bau, Signalisation und Unterhalt von Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen auf.

3.5 Koexistenz und Entflechtung

Bereits im Jahr 2010 (revidiert im Jahr 2018) haben die Schweizer Wanderwege die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, SchweizMobil, der Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus und der Schweizer Tourismus-Verband ein gemeinsames Positionspapier verfasst, in dem sie für ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velo-/Mountainbikefahrenden eintreten. Die darin definierten Grundsätze wurden im Merkblatt «Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung»⁵ weiterentwickelt.

Auch das MTB-Konzept Nidwalden basiert auf diesen Grundsätzen. Die Gesetzesvorlage nimmt den Grundsatz der Koexistenz und die Möglichkeit der Entflechtung in Art. 13 Abs. 2 auf.

Die obersten Ziele der Planungen und Massnahmen sind attraktive, gefahrlos und entspannt begehbare und befahrbare Wander- und Mountainbikewege. Dies kann mit geeigneten Massnahmen im Infrastrukturbereich erreicht werden. So ist eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikende häufig möglich (Koexistenz). In gewissen Situationen ist jedoch die Trennung von Wanderwegen und Mountainbikewegen sinnvoll oder erforderlich (Entflechtung). Dabei kann es sich um eine räumliche Entflechtung (Wandernde und Mountainbikende nutzen separate, parallel verlaufende Wege mit entsprechender Signalisation) oder um eine zeitliche Entflechtung handeln (in Zeiten mit hohen Wanderfrequenzen wird das Befahren oder Transportieren von Mountainbikes zeitlich eingeschränkt).

Eine Entflechtung ist unter anderem angezeigt bei speziell gebauten Mountainbike-Pisten, bei hohen Nutzungsfrequenzen (insbesondere wo Mountainbikes mit Bergbahnen o.ä. transportiert werden) oder bei schmalen Wegen mit Gefahrenstellen auf längeren Strecken (z.B. Absturzgefahr) und falls flankierende Massnahmen nicht möglich oder wirksam sind.

Erfolgreiche Beispiele aus anderen Kantonen und Regionen zeigen, dass mit dem Angebot eines attraktiven Mountainbikewegnetzes die erwünschte Kanalisierung und Entlastung des übrigen Wegnetzes erreicht werden kann. Verbote oder Nutzungseinschränkungen sind in diesem Fall nur punktuell notwendig.

Ein entscheidender Faktor für eine funktionierende Koexistenz ist das Verhalten des Einzelnen. Der Grundgedanke der gegenseitigen Rücksichtnahme ist tragend für eine funktionierende Koexistenz auf Wanderwegen und Mountainbikewegen (Art. 21). Die breite Kommunikation eines entsprechenden Kodex (Verhaltensregeln) ist anzustreben und wurde im Kanton Nidwalden 2023 gestartet.

3.6 Harmonisierung

Wandernde und Mountainbikende haben ähnliche Bedürfnisse wie das Natur- und Landschaftserlebnis, wünschen sich abwechslungsreiche Wege und Routen durch schöne Landschaften und benützen die gleichen touristischen Dienstleistungen wie öffentliche Verkehrsmittel, Bergbahnen und Restaurants. Daher bewegen sie sich auch oft auf der gleichen Weginfrastruktur.

Aus diesem Grund sollen die gesetzlichen Bestimmungen für das Wander- und Mountainbikewesen (Zuständigkeiten, Verfahren, Finanzierung) wo immer möglich harmonisiert werden.

⁵ Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 142, ASTRA, Schweizer Wanderwege und SchweizMobil, 2020

Ebenfalls ist vorgesehen, Wanderwege und Mountainbikewege in einem gemeinsamen Wander- und Mountainbikewegnetzplan darzustellen.

Die Gesetzesrevision wird zum Anlass genommen, die bestehenden Bestimmungen zu Fuss- und Wanderwegen zu überprüfen. Insbesondere werden die Zuständigkeiten, die Stufengerechtigkeit bezüglich Entscheidungskompetenzen und die Verfahren geprüft und bei Bedarf angepasst.

3.7 Formelle Anpassungen

Im kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz werden verschiedentlich noch das Oberforstamt und die Forstwirtschaftsdirektion genannt. Das Amt hat die Bezeichnung schon verschiedentlich angepasst und heisst heute Amt für Wald und Naturgefahren. Es gehört zur Landwirtschafts- und Umweltdirektion. Um künftig nicht mehr auf Namens- oder Verwaltungsorganisationsänderungen reagieren zu müssen, sollen die neutralen Bezeichnungen Amt und Direktion verwendet werden.

Im Rahmen der Gesetzesrevision werden Systematik und Struktur des bestehenden kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes zu Gunsten einer besseren Verständlichkeit überprüft und angepasst. Dies führt teilweise zu Verschiebungen von Bestimmungen:

- Unter dem ersten Haupttitel («Allgemeine Bestimmungen», Art. 1 – 4) werden der Gegenstand des Gesetzes, der Grundsatz der Koordination sowie die wichtigsten Begriffe und der Geltungsbereich des Gesetzes umschrieben.
- Unter dem zweiten Haupttitel («Planung», Art. 5 – 17) werden die Planungspflichten rechtlich statuiert und die Verankerung der Fuss-, Wander- und Mountainbikewege in grundeigentümergehörigen Wegnetzplänen definiert. Weiter sind das Verfahren, die Rechtswirkung, der Ersatz sowie Anpassungen von Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen aus den kantonalen Wegnetzplänen geregelt.
- Unter dem dritten Haupttitel («Bau und Unterhalt», Art. 18 – 20) sind die Zuständigkeiten für Bau und Unterhalt von Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen geregelt. Davon ausgenommen ist die Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes, welche in den Übergangsbestimmungen abgehandelt wird.
- Unter dem vierten Haupttitel («Nutzungsvorschriften», Art. 21 – 22) sind Grundsätze für von mehreren Nutzergruppen genutzte Wege definiert und das Vorgehen bei Nutzungseinschränkungen festgelegt.
- Unter dem fünften Haupttitel («Finanzierung», Art. 23) ist die Kostentragung der im Rahmen dieses Gesetzes anfallenden Aufgaben geregelt. Davon ausgenommen ist die Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes, welche in den Übergangsbestimmungen abgehandelt wird.
- Unter dem sechsten Haupttitel («Rechtsschutz- und Vollzugsbestimmungen», Art. 24 – 25) ist die Einwendungs- und Beschwerdelegitimation schweizerischer Fachorganisationen geregelt. Zudem wird die Möglichkeit geschaffen, weitere Bestimmungen zum Vollzug in einer Verordnung zu erlassen.
- Unter dem siebten Haupttitel («Übergangs- und Schlussbestimmungen», Art. 26 – 28) sind die Zuständigkeiten sowie die Finanzierung der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes definiert. Wie bei den Wanderwegen erfolgreich umgesetzt ist auch im Bereich Mountainbikewege der Kanton für die Ersterstellung verantwortlich und eine Anschubfinanzierung mittels Rahmenkredit vorgesehen. Der Rahmenkredit wird dem

Landrat mit separater Vorlage unterbreitet. Das Kapitel regelt zudem die gültige Gesetzesgrundlage sowie das Vorgehen für die Übergangszeit bis zum Erlass neuer Fuss- und Wander- und Mountainbikewegnetzpläne.

4 Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen

4.1 Fuss-, Wander- und Mountainbikeweggesetz

1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1 Gegenstand, Geltungsbereich

Abs. 1: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 1) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Der Kanton Nidwalden übernimmt in der vorliegenden Gesetzesrevision den Anwendungsbereich für Mountainbikewege vollständig analog dem Bundesgesetz über Velowege. Die Mountainbike-Infrastrukturen bilden lokale, regionale und nationale Netze, wie sie heute schon teilweise geplant und betrieben sowie auf der Plattform von SchweizMobil mit dem Mountainbike-Land kommuniziert werden.

Die einheimische Bevölkerung und Touristen sind heterogen aufgestellt und benötigen unterschiedliche Infrastrukturen. Das Angebot wird dabei einem grossen Benutzersegment gerecht. Vom moderaten Feierabendbiker bis hin zum sportlichen Single-Trail-Fahrer können so alle berücksichtigt werden. Die Variante ist demnach vollständig kompatibel mit dem Bundesrecht. Zudem haben die Nachbarkantone analoge Regelungen.

Abs. 2 Ziff. 1: Die Bestimmung wird grundsätzlich aus dem kFWG (Art. 34 Abs. 1) übernommen. Sie präzisiert die Schnittstelle zum Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1). Fuss-, Wander- und Mountainbikewege, die auf Strassen gemäss dem Strassengesetz verlaufen, sind nicht vom FMWG erfasst.

Abs. 2 Ziff. 2: Von den neuen Bestimmungen zu Mountainbikewegen nicht erfasst werden Anlagen für den Mountainbikesport (geschlossene Anlagen, die mit Mountainbikes und anderen Velos befahren werden wie z.B. Bikeparks, Pumptracks, Jumtracks, Skillcenters) und Mountainbike-Pisten, wenn diese nicht Bestandteil einer Mountainbikeroute sind. Mountainbike-Pisten sind ausschliesslich für Mountainbikende gebaute und unterhaltene Anlagen, die wie eine Skipiste nur in einer Richtung (in der Regel abwärts) befahren werden. Sie enthalten gebaute Elemente und sind gemäss BFU-Fachbroschüre «Signalisation Mountainbike-Pisten» nach Schwierigkeitsgraden signalisiert. Der Start ist üblicherweise mit einer Aufstiegshilfe erschlossen (Bergbahn, öffentlicher Verkehr).

Abs. 3: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 34 Abs. 2) übernommen.

Art. 2 Begriffe

1. Fuss- und Wanderwege

Die Bestimmung definiert die Begriffe Fussweg und Wanderweg und beschränkt den Geltungsbereich der Gesetzesvorlage auf Wege, die in den kommunalen Fusswegnetzplänen und im kantonalen Wander- und Mountainbikewegnetzplan enthalten sind. Da Wanderwege und Mountainbikewege oft über die gleiche Weginfrastruktur laufen, wird ein gemeinsamer kantonaler Wegnetzplan mit Wanderwegen und Mountainbikewegen erstellt.

Art. 3 2. Mountainbikewege

Diese Bestimmung umschreibt den Begriff des Mountainbikeweges (Abs.1) sowie der Mountainbikeroute (Abs. 2). Auch Mountainbikerouten sind Mountainbikewege. Die Mountainbikewege einschliesslich der Mountainbikerouten werden im Wander- und Mountainbikewegplan bezeichnet. Die Definitionen orientieren sich an den Merkblättern des Bundes sowie an vergleichbaren Bestimmungen benachbarter Gebirgskantone (vgl. Kap. 2.4).

E-Mountainbikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h und maximal 500 W Leistung sind gesetzlich dem Fahrrad gleichgestellt («Leicht-Motorfahräder» gemäss Art. 18 lit. B VTS).

E-Mountainbikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h und bis 1000 W gelten als Motorfahräder («Motorfahräder» gemäss Art. 18 lit. a Ziff. 2 VTS) und müssen Fahrverbote für diese einhalten bzw. den Motor ausschalten. Sie sind auf der Mountainbike-Infrastruktur grundsätzlich nicht zugelassen. Für Mountainbikewege und Mountainbikerouten, die auf öffentlichen Strassen oder Radwegen verlaufen, gilt das Strassengesetz (vgl. Art. 1 Abs. 2 Ziff. 1).

Art. 4 Koordination

Die Bestimmung wird grösstenteils aus dem kFWG (Art. 4 Abs. 1) übernommen.

Wanderwege und Mountainbikewege führen oft über Kantonsgrenzen hinweg. Verschiedene Routen durchqueren die ganze Schweiz und verlangen eine entsprechende Koordination.

Ausbaustandard, Kategorisierung und Signalisation richten sich nach den Merkblättern und Wegleitungen des Bundes, damit die Wegnutzenden in allen Kantonen vergleichbare Verhältnisse vorfinden.

2 PLANUNG

Aus der Bundesgesetzgebung ergeben sich für die Kantone Aufgaben im Bereich Planung, Anlage und Erhaltung der Fuss-, Wander- und Mountainbikewegnetze («2. Abschnitt Planung, Anlage und Unterhalt» des FWG resp. Veloweggesetzes). An dieser Stelle wird auf die Planungsgrundsätze des Bundes verwiesen. Sie werden nicht mehr explizit in der vorliegenden kantonalen Gesetzesvorlage aufgeführt.

Art. 5 Planungsträger

Abs. 1: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 3) übernommen und für Mountainbikewege ergänzt.

Die bisherigen Planungsträger für Fusswege (Gemeinden) und Wanderwege (Kanton) werden übernommen. Als Planungsträger für die Mountainbikewege wird wie bei den Wanderwegen der Kanton eingesetzt. Bei Wander- und Mountainbikewegen handelt es sich oft um die gleichen Weginfrastrukturen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Routen führen häufig durch mehrere Gemeinden oder sogar Kantone. Entscheidend beim Aufbau des Wander- und Mountainbikewegnetzes ist deshalb eine Netzplanung über das gesamte Kantonsgebiet hinweg und eine gute Koordination mit den Nachbarkantonen. Dies wird mit dem Planungsträger Kanton sichergestellt.

Abs. 2: Die Mitwirkung der Gemeinden bereits in der Planungsphase von Wander- und Mountainbikewegen wird gesetzlich verankert. So wird sichergestellt, dass die lokalen Bedürfnisse und die Möglichkeiten der Gemeinden in die Wegnetzplanung einfließen. Der Miteinbezug der Gemeinden erfolgt situationsbezogen nach Ermessen des Kantons. Die Gemeinden haben entsprechend mitzuwirken. Ein durchsetzbarer Anspruch auf Miteinbezug besteht indes nicht. Es handelt sich vielmehr um eine Ordnungsvorschrift.

Art. 6 Zuständigkeit

Abs. 1: Die Planungsaufgaben der Gemeinde werden neu durch den Gemeinderat wahrgenommen. Bisher war die Gemeindeversammlung für den Erlass des Fusswegplans zuständig (Art. 16 kFWG). Der Fusswegplan wird wie bisher vom Regierungsrat genehmigt (Art. 12 FWMG).

Die Planungsaufgaben des Kantons werden neu durch den Regierungsrat wahrgenommen. Bisher war der Landrat für den Erlass des Wanderwegplans zuständig (Art. 25 kFWG).

Mit dieser Zuständigkeitsregelung ist eine schnelle Umsetzung möglich, während die politische Abstützung via Mitwirkung sichergestellt wird (vgl. Art 5 Abs. 2). Die Pläne werden dabei öffentlich aufgelegt (Art. 10). Betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben die Möglichkeit, Einwendung zu erheben. Für die Behandlung der Einsprache oder Einwendung ist der Gemeinderat bzw. der Regierungsrat zuständig (Art. 11).

Abs. 2: Die Bestimmung sieht die Möglichkeit vor, dass der Regierungsrat die Zuständigkeit für den Vollzug der kantonalen Aufgaben in einer Verordnung regeln kann (vgl. Art. 26). Zum heutigen Zeitpunkt scheint eine ergänzende Verordnung zur Gesetzesvorlage nicht erforderlich.

Abs. 3: Im vorliegenden Gesetzesentwurf werden neben den Fuss- und Wanderwegen zusätzlich und ausschliesslich die Mountainbikewege und -routen geregelt. Die weiteren Velowege für den Alltag und die Freizeit (ohne Mountainbike) sind in der Strassengesetzgebung normiert (vgl. Art. 1).

Mit Beschluss Nr. 625 vom 1. Dezember 2020 hat der Regierungsrat den Fachbereich Mountainbikewege der Landwirtschafts- und Umweltdirektion beziehungsweise dem Amt für Wald und Naturgefahren, Fachstelle Wander- und Mountainbikewege zugewiesen. Der Veloverkehr bleibt bis anhin in der Baudirektion beim Amt für Mobilität. Eine Fachstelle für die Velowege Alltag und Freizeit (ohne Mountainbike) gemäss Veloweggesetz wird im Strassengesetz implementiert.

Art. 7 Planungsgrundsätze

In der Bundesgesetzgebung sind bereits Planungsgrundsätze festgehalten (FWG resp. Veloweggesetz jeweils Art.6). Diese werden in der vorliegenden kantonalen Gesetzesvorlage nicht mehr explizit aufgeführt.

Abs. 1: Die Bestimmung wird in den Grundzügen aus dem kFWG (Art. 4 Abs. 2) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Die zu berücksichtigenden Interessen werden breiter gefasst. Neben der Land- und Forstwirtschaft sind Verkehrs- und Siedlungsplanung, Alpwirtschaft, Natur- und Heimatschutz sowie andere raumwirksame Tätigkeiten explizit erwähnt. Dies widerspiegelt die gängige Praxis im Bereich Wanderwege und soll analog für die Mountainbikewege gelten.

Abs. 2: Die Bundesgesetzgebung gibt vor, dass die Kantone für attraktive und sichere Wegnetze mit hoher Erholungsqualität für Wandernde und Mountainbikende zu sorgen haben. Die vorliegende Bestimmung definiert dazu zwei wichtige Planungsgrundsätze: Wander- und Mountainbikewege sollen möglichst abseits von Strassen verlaufen und keine grösseren Strecken mit Hartbelag beinhalten. Letzteres ergibt sich auch aus der eidgenössischen Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV; SR 704.1). Art. 6 FWV hält fest, dass namentlich alle bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet sind. Dies soll auch für Mountainbikewege gelten. Der Nutzungsdruck im Berg- und Alpgebiet ist gross und damit steigt auch der Druck, land- und alpwirtschaftliche Güterwege mit Hartbelag zu versehen. Wo Wander- oder Bikewege auf solchen Wegen verlaufen, kann es diesbezüglich zu Konflikten kommen. Die explizite Aufnahme der grösstenteils bereits in der Bundesgesetzgebung enthaltenen Planungsgrundsätze soll deren Bedeutung unterstreichen.

Art. 8 Wegnetzpläne

1. allgemein

Abs. 1: Die Bestimmung wird grösstenteils aus dem kFWG (Art. 13 Abs. 1) übernommen und für Mountainbikewege ergänzt.

Für die langfristige Sicherung des Wander- und Mountainbikewegnetzes ist eine behörden- und grundeigentümerverbindliche Festlegung der Linienführung erforderlich. Neu sind auch geplante Wege grundeigentümerverbindlich; bisher sind diese gemäss Art. 14 Abs. 1 kFWG nur behördenverbindlich. Die bisherige Regelung ist nicht praxistauglich, da für die Realisierung die grundeigentümerverbindliche Wirkung fehlte. Neu werden vorgesehene Wegverbindungen, die Bestandteil des Fusswegnetzplans bzw. des Wander- und Mountainbikewegnetzplanes sind, für die spätere Realisierung verbindlich gesichert.

Abs. 2: Die Bestimmung wird aus dem Veloweggesetz Art. 5 Abs. 4 übernommen und auf alle Wegnetzpläne ausgeweitet. Dies entspricht auch der heutigen Praxis. Die verbindlich festgelegten Wegnetzpläne sollen in elektronischer Form öffentlich zugänglich sein. Die eigentliche Festlegung erfolgt vorläufig noch nicht in einem elektronischen Verwaltungsverfahren. Dies kann allenfalls bei der Einführung des elektronischen Rechtsverkehrs geprüft werden.

Abs. 3: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 5) übernommen und für Mountainbikewege ergänzt. Der Revisionsturnus ergibt sich aus der Bundesgesetzgebung (Art. 1 FWV). Wander- und Mountainbikewege werden in einem Wander- und Mountainbikewegnetzplan dargestellt und deshalb auch gemeinsam revidiert.

Abs. 4: Der Wander- und Mountainbikewegnetzplan sichert ein interkantonales und interkommunales Wegnetz. Verschiedene Routen durchqueren die ganze Schweiz und verlangen eine entsprechende Koordination. Deshalb ist die Anhörung des Bundes beim erstmaligen Erlass und bei wesentlichen Anpassungen sinnvoll. Zudem ergibt sich der Einbezug des Bundes aus der Bundesgesetzgebung.

Art. 9 2. Vorprüfung des Fusswegnetzplans

Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 17) übernommen und sprachlich vereinfacht.

Da die Fusswegnetzpläne durch den Regierungsrat zu genehmigen sind, ist eine Vorprüfung zweckmässig. Anderenfalls werden Mängel unter Umständen erst im Genehmigungsverfahren erkannt. Unter Umständen muss die öffentliche Auflage wiederholt werden.

Art. 10 3. öffentliche Auflage

Abs. 1: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 19 Abs. 1 bzw. Art. 23 Abs. 1) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Abs. 2: Die Wegnetzpläne können aus technischen Gründen unter Umständen nicht im Amtsblatt publiziert werden. Vielmehr wird ein Beschluss veröffentlicht. Die Pläne können beim Planungsträger eingesehen werden. Aus der öffentlichen Publikation muss indessen ersichtlich sein, welche Grundstücke betroffen sind. Ansonsten wird den Rechtsschutzinteressen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern nicht genügend Rechnung getragen.

Abs. 3: Mit diesen Bestimmungen wird sichergestellt, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie weitere betroffene Personen (wie z.B. Pächterinnen und Pächter oder andere Dienstbarkeitsberechtigte) von der öffentlichen Auflage erfahren. Da die Wegnetzpläne grundeigentümerverbindliche Wirkung haben, ist eine Information angezeigt.

Für den erstmaligen Erlass der neuen Wegnetzpläne nach Inkrafttreten dieser Bestimmung, wird in den Übergangsbestimmungen eine abweichende Regelung verankert.

Art. 11 4. Einwendung, Entscheid

Abs. 1: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 19 Abs. 2 resp. Art. 23 Abs. 2) übernommen, sprachlich vereinfacht und auf Mountainbikewege ausgeweitet. Personen sind einwendungsberechtigt, wenn sie ein schutzwürdiges Interesse haben und vom Wegnetzplan besonders berührt sind. In der Regel trifft dies primär auf die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu. Zudem ist denkbar, dass gesetzlich legitimierte Organisationen einwendungsberechtigt sind. Wird keine Einwendung erhoben, besteht anschliessend keine Rechtsmittelmöglichkeit mehr.

Abs. 2: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 20 Abs. 2 und 3 bzw. Artikel 24 Abs. 2 und 3) übernommen und sprachlich vereinfacht. Zudem wird die Regelung auf die neuen Zuständigkeiten im Bereich Planung angepasst (vgl. Art. 6). Der Einwendungsentscheid bildet keinen eigenständigen Entscheid. Das Einwendungsverfahren ist Bestandteil des Festsetzungsverfahrens.

Abs. 3: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 20 Abs. 1 resp. Art. 24 Abs. 1) übernommen und sprachlich vereinfacht. Als wesentliche Änderung gilt namentlich, wenn andere Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betroffen sind. Ebenfalls eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wesentlich stärker vom Wegnetzplan betroffen sind – insbesondere, wenn ein längeres Wegstück über ihre Parzelle führt. Bei kleinen Detailanpassungen im Wegnetzplan ist demgegenüber keine neuerliche Auflage erforderlich.

Art. 12 5. Genehmigung des Fusswegnetzplans

Abs. 1 – 3: Die Bestimmungen werden aus dem kFWG (Art. 18) übernommen und sprachlich umformuliert.

Das Genehmigungs- und Beschwerdeverfahren sind gestützt auf das bundesrechtlich verankerte Koordinationsgebot formell und materiell zu koordinieren (Abs. 1).

Der Regierungsrat darf im Genehmigungsverfahren nicht ohne Not ins Ermessen der Gemeinde eingreifen. Er hat sich primär auf die Rechtmässigkeitsprüfung und die Übereinstimmung mit den Wegnetzplänen der anderen Gemeinden zu konzentrieren (Abs. 2).

Der Regierungsrat kann Änderungen beschliessen oder den Fusswegnetzplan an die Gemeinde zur Verbesserung zurückweisen (Abs. 3). Handelt es sich um untergeordnete Mängel, wird der Regierungsrat in der Regel die Änderungen selbst beschliessen. Sind demgegenüber grössere Korrekturen erforderlich, dürfte eine Rückweisung zweckmässiger sein. Bei wesentlichen Änderungen muss die Gemeinde sodann prüfen, ob die öffentliche Auflage zu wiederholen ist (vgl. Art. 11 Abs. 3).

Abs. 4: Beschliesst der Regierungsrat gestützt auf Abs. 3 Änderungen, sind diese im Amtsblatt zu veröffentlichen. Dadurch erhalten betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Organisationen Kenntnis, so dass der Rechtsschutz gewährleistet ist. Vor Beschlussfassung sind betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer überdies anzuhören.

Art. 13 6. zulässige Nutzung, Rechtswirkung

Abs. 1: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 6) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet. Die bestimmungsgemässe und zugelassene Nutzung richtet sich insbesondere nach Art. 21 f.

Abs. 2: Die Bestimmung basiert auf dem Grundsatz der Koexistenz, der im MTB-Konzept Nidwalden festgehalten ist: Grundsätzlich stehen Wanderwege und Mountainbikewege für Mountainbikende und für zu Fuss Gehende zur Verfügung. Sperrungen, Verbote oder zeitliche Einschränkungen für die jeweils andere Nutzergruppe bleiben jedoch vorbehalten und sind im

Gelände zu kennzeichnen, nach dem Grundsatz «Koexistenz, wo möglich, Entflechtung wo nötig».

Der Kanton Nidwalden verfügt bereits über ein dichtes Wegnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes. Durch die gemeinsame Nutzung können zusätzliche Wege (mit negativen Auswirkungen bezüglich Natur, Umwelt, Landwirtschaft etc.) minimiert werden. Zudem können Synergien bei Unterhalts- und Signalisationsmassnahmen erzielt werden. Nachbarkantone wie z.B. Uri haben vergleichbare gesetzliche Regelungen.

Abs. 3: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 13 Abs. 2) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet. Während bisher im kFWG nur die Benutzung und Kennzeichnung der Wege explizit erwähnt war, umfasst die neue Regelung zusätzlich die Duldung der Erstellung der im Wegnetzplan bezeichneten Wege (gemäss Art. 9 Abs. 1 sind sowohl bestehende als auch geplante Wege des kantonalen Wegnetzpläne grundeigentümergebunden) und des Unterhalts.

Die Duldungspflicht greift auch für Treppen, Sicherheitsabschränkungen und dergleichen, soweit diese für die Nutzung des Weges erforderlich sind (vgl. Art.20 Abs.3). Die Massnahmen müssen sich auf das Notwendige beschränken, wobei der Sicherheit angemessene Rechnung zu tragen ist und berechnete Interessen von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern bzw. Anstösserinnen und Anstössern zu berücksichtigen sind.

Art. 14 7. Entschädigung

Abs. 1: Die Bestimmung regelt die Frage der Entschädigung entsprechend der heutigen Handhabung im Bereich Wanderwege und gilt auch für die Mountainbikewege. Grundsätzlich erfolgt keine Entschädigung für Wegrechte zu Gunsten der Öffentlichkeit. Handelt es sich bei der Eigentumsbeschränkung um eine materielle Enteignung, so muss eine Entschädigung entrichtet werden (vgl. Art. 11 kEntG, NG 266.1). In der Regel führen die Wegnetzpläne nicht zu Eigentumsbeschränkungen, welche die Qualität einer materiellen Enteignung aufweisen. Die Einschränkung des Grundeigentums ist meist gering.

Für Anlagen für den Mountainbikesport (z.B. Bikeparks, Pumptracks, Jumptracks, Skillcenters) oder Mountainbike-Pisten, die touristischen Zwecken dienen und nicht Bestandteil des kantonalen Wegnetzplans sind, können Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer unter Umständen Entschädigungen von Tourismusorganisationen oder anderen privaten Organisationen einfordern. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzes. Es handelt sich um eine privatrechtliche Frage.

Abs. 2: Die Kosten für eine allfällige materielle Enteignung hat die Gemeinde als Kostenträger für den Bau, die Signalisation und den Unterhalt von Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen zu tragen (Art. 24). Vorbehalten bleiben allfällige materielle Enteignungen im Rahmen der Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes (Art.27). Diese sind durch den Rahmenkredit abzudecken, wobei der Kostenteiler von je 50 Prozent für den Kanton und die Gemeinden gilt.

Art. 15 8. Anmerkung

Die Bestimmung sieht vor, dass der Planungsträger bei den betroffenen Grundstücken eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch eintragen lässt, sobald der eigentümergebundene Wander- und Mountainbikewegnetzplan rechtskräftig ist.

Bisher haben viele Gemeinden Dienstbarkeiten vereinbart mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, deren Grundstück von einem Wanderweg betroffen war (i.d.R. Wegrechte). Diese Regelung wurde jedoch nicht konsequent über das ganze Kantonsgebiet umgesetzt.

Inhaltlich spielt es aus Sicht der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer grundsätzlich keine Rolle, ob das Duldungsrecht mittels Dienstbarkeit oder mittels öffentlich-rechtlicher Eigentumsbeschränkung eingeräumt wird. Das Verfahren ist jedoch unterschiedlich.

In diesem Zusammenhang tauchen immer wieder Fragen zu Verantwortlichkeiten und Haftung auf. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind in anderen Gesetzen verankert.

Grundsätzlich ist von der Eigenverantwortung des Wegnutzenden auszugehen. Wandernde oder Mountainbikende (wie auch weitere Wegnutzende) müssen Touren ihren Fähigkeiten anpassen und so ausgerüstet und vorbereitet sein, wie es die Schwierigkeit und Dauer der beabsichtigten Tour verlangen. Der Wegnutzende hat in der Natur mit Gefahren zu rechnen. Sie oder er trägt insbesondere das Risiko von Naturgefahren und ganz allgemein der Verhältnisse und Unebenheiten, die speziell im voralpinen Raum durch das Gelände gegeben sind. Niemand ist verpflichtet, erkennbare Geländeschwierigkeiten wie etwa Löcher, Mulden, grössere Steine, oder Wurzeln zu entfernen, welche bestimmungsgemässe Wegnutzende bei pflichtgemässer Sorgfalt meistern können.

Haftungsansprüche entstehen, wenn der Weg atypische, überraschende Hindernisse oder Gefahren aufweist, die der Wegnutzende bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkennen kann.

Art. 16 9. Ersatz

Abs. 1 und 2: Die Bestimmungen werden aus dem kFWG (Art. 7) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet. Sie ergeben sich aus der Bundesgesetzgebung (Art. 7 FWG bzw. Art. 9 Veloweggesetz). Primär geht es um bauliche Massnahmen der Grundeigentümerschaft, die einen bestehenden Weg tangieren. Der Ersatz dieser Wege ist durch die entsprechende Bauherrschaft zu finanzieren.

Grundsätzlich haben die Verursacherinnen und Verursacher die Kosten zu tragen, wenn bestehende Wege durch vorhandene oder neue zu ersetzen sind. Ist die Verursacherin bzw. der Verursacher nicht bekannt, so haben die Gemeinden die Kosten für den Ersatz zu tragen. Dies ist z.B. der Fall, wenn ein Weg durch ein Naturgefahrenereignis dauerhaft unpassierbar wird.

Ausnahmen von der realen Ersatzpflicht sollen gemäss Abs. 2 möglich sein. Eine Interessenabwägung mit anderen gleichwertigen (öffentlichen) Interessen ist dadurch möglich. Dies hat sich in der Praxis im Bereich Wanderwege bewährt und wird entsprechend auf die Mountainbikewege ausgeweitet.

Abs. 3: Die Bestimmung sieht die Möglichkeit einer Kostenübernahme durch die Gemeinde vor, wenn die Verursacherin oder der Verursacher finanziell nicht in der Lage ist, die Kosten für den Ersatz eines Weges (Erstellung oder Entschädigung) selbst zu tragen. Um Missbrauch vorzubeugen, soll eine solche Kostengutsprache nur möglich sein, wenn vorgängig ein Gesuch dafür gestellt wurde. Dies dient auch der Rechtsicherheit für die entsprechenden Personen.

Art. 17 10. Änderung der Wegnetzpläne bei Bau oder Erneuerung von Wegen

Dieser Artikel regelt die Änderung der Wegnetzpläne im Rahmen von baurechtlichen Bewilligungsverfahren (in der Regel von Baubewilligungsverfahren). Ausnahmsweise kann das planerische Verfahren mit dem baurechtlichen Verfahren kombiniert werden. Im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens können die Wegnetzpläne angepasst werden, wenn sich die Anpassung nicht nachteilig auf das Wegnetz auswirkt (Abs. 1). Faktisch ist mit Art. 17 somit eine Kompetenzverschiebung vom Planungsträger auf die Bewilligungsinstanz verbunden.

Die Bewilligungsinstanz muss das Planungsverfahren und das Bewilligungsverfahren koordiniert durchführen. Die Änderung des entsprechenden Wegnetzplans ist mit dem Baugesuch öffentlich aufzulegen. Dabei gelten die Vorgaben gemäss Art. 10. Mitunter sind die betroffenen

Grundstücke zu kennzeichnen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind zu informieren. Zudem verlängert sich die Auflagefrist auf 30 Tage (Abs. 2).

Damit eine solche Planänderung erfolgen kann, ist die Zustimmung des Planungsträgers notwendig (Abs. 3). Bei einer geringfügigen Änderung des Wander- und Mountainbikewegnetzplans kann die Zustimmung durch das Amt erfolgen (Abs. 3). Der Kanton kann in Richtlinien definieren, was als geringfügige Änderung gilt. Betrifft die Änderung nur eine Grundeigentümerschaft und wird die Wegstrecke sowie Begehbarkeit des Weges nur marginal verändert, dürfte es sich um eine geringfügige Änderung handeln. Die technische Nachführung obliegt in jedem Fall der Fachstelle.

3 BAU UND UNTERHALT

Art. 18 Zuständigkeit

Abs. 1 und 2: Die Bestimmungen werden aus dem kFWG (Art. 26 und Art. 27) übernommen, sprachlich umformuliert und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Wie bei den Wanderwegen sind die Gemeinden zuständig für Bau, Signalisation und Unterhalt der Mountainbikewege. Vorbehalten ist die Ersterstellung und -signalisation des Mountainbikewegnetzes (Art. 26).

Eine Regelung der Zuständigkeiten analog der Planungspflicht würde finanzielle Ressourcen und eine zu definierende Organisation für den Kanton bzw. Leistungsaufträge an Gemeinden oder eine Fachorganisation bedingen. Da sich zudem die Regelung im Bereich Wanderwege bewährt hat, sollen Bau, Unterhalt und Signalisationen auch bei Mountainbikewegen des kantonalen Wegnetzplans bei den Gemeinden liegen.

Es steht den Gemeinden frei, Unterhalt und Signalisation mittels einer Vereinbarung an Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, touristische Organisationen oder private Fachorganisationen zu übertragen. Es handelt sich um eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit länger dauernder Wirkung. Für diese Aufgabe kann eine Entschädigung vereinbart werden. Die Signalisationen sind nach den Richtlinien des Bundes vorzunehmen (Art. 4 Abs. 2 FWV).

Abs. 3: Wird die Eigentümerschaft eines bestimmten Grundstücks mit dieser Aufgabe betraut, kann diese Vereinbarung im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung angemerkelt werden. Bestehende Dienstbarkeiten mit Unterhaltsverpflichtung können stehen gelassen werden und sind nicht zu löschen. Die Unterhaltsverpflichtung gilt für den Weg ungeachtet dessen, ob er bloss durch Wandernde oder auch durch Bikende genutzt wird.

Art. 19 Einfriedung, Sicherheitsabschränkungen

Abs. 1–3: Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 32) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Die Kantone haben aufgrund der Bundesgesetzgebung (Art. 6 FWG, Art. 6 Veloweggesetz) dafür zu sorgen, dass Fuss-, Wander- und Mountainbikewege unter Berücksichtigung der Eigenverantwortung möglichst frei und gefahrlos begangen und befahren werden können. In diesem Sinne beinhaltet die Bau-, Signalisations- und Unterhaltungspflicht gemäss Art. 19 auch die zu einem Weg dazugehörigen Sicherheitsabschränkungen.

Art. 20 Ersatzvornahme

Die Bestimmung wird aus dem kFWG (Art. 33) übernommen und auf Mountainbikewege ausgeweitet.

Der Regierungsrat kann unter bestimmten Voraussetzungen anstelle der Gemeinde tätig werden (Abs. 1). Die Regelung der Ersatzvornahme ist insofern notwendig, als es sich um eine Verbundaufgabe handelt. Der Kanton ist Planungsträger und ist darauf angewiesen, dass die

Gemeinde die Planung umsetzt. Es erscheint wenig zielführend, wenn der Kanton gegenüber der Gemeinde ein aufsichtsrechtliches Verfahren einleiten muss, wenn diese die kantonale Planung nicht innert einer angemessenen Frist umsetzt.

Auch die Gemeinde kann zur Ersatzvornahme greifen, wenn sie touristischen Organisationen oder Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern öffentliche Aufgaben übertragen hat und diese die Aufgaben nicht wahrnehmen (Abs. 2).

4 NUTZUNGSVORSCHRIFTEN

Art. 21 Rücksichtnahme

Diese Bestimmung verankert den Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme. Wandernde und Bikende sind grundsätzlich gleichberechtigt, keine der Nutzergruppen hat Priorität.

Wandernde wie Mountainbikende sind auf stetige gegenseitige Rücksichtnahme zwingend angewiesen. So hat der Bikende einerseits seine Fahrgeschwindigkeit beim Aufeinandertreffen mit Wandernden u.a. je nach Topografie und Witterungsverhältnissen entsprechend anzupassen. Andererseits haben auch Wandernde darauf zu achten, dass sie insbesondere in steilen oder verblockten Passagen den Mountainbikenden nach Möglichkeit den nötigen Raum für einen gefahrlosen Durchgang lassen.

Der Grundgedanke der gegenseitigen Rücksichtnahme ist tragend für eine funktionierende Koexistenz auf Wanderwegen und Mountainbikewegen.

Art. 22 Signalisation von Nutzungseinschränkungen

Werden für bestimmte Wegabschnitte Nutzungseinschränkungen festgelegt (zeitliche oder räumliche Einschränkung für bestimmte Nutzergruppen), so sind diese neben der ordentlichen Wegsignalisation zusätzlich durch die Gemeinde im Gelände zu signalisieren. Namentlich ist denkbar, dass einzelne Wege nur für Wandernde und nicht für Bikende zur Verfügung stehen. Ein zivilprozessuales gerichtliches Verbot ist weder notwendig noch zweckmässig. In der Regel stehen die Wege nicht im Eigentum des Gemeinwesens, weshalb ein gerichtliches Verbot nicht erwirkt werden kann. Nutzungsbeschränkungen werden in den Wegnetzplänen gestützt auf Art. 13 Abs. 2 FWMG verfügt.

5 FINANZIERUNG

Art. 23 Kostentragung

Abs. 1 und 2: Da Wanderwege und Mountainbikewege oft auf der gleichen Weginfrastruktur verlaufen, sollen für sie auch die gleichen Finanzierungsgrundsätze gelten. Das im Rahmen des MTB-Konzepts für die Mountainbikewege entwickelte Finanzierungsmodell entspricht im Wesentlichen der Regelung bei den Wanderwegen und baut auf der bewährten Zusammenarbeit und Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden auf.

Der Kanton trägt die Kosten für die kantonale Planung der Wanderwege und Mountainbikewege, für die Genehmigung der Fusswegnetzpläne und für die kantonale Fachstelle für Wander- und Mountainbikewege.

Die Gemeinden kommen für die kommunale Planung der Fusswege sowie für Bau, Signalisation und Unterhalt von Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen auf.

Bei Fuss-, Wander- und Mountainbikewegen, die auf Strassen, Radrouten, Plätzen, Trottoirs und dergleichen gemäss dem Strassengesetz verlaufen, geht dieses vor (vgl. Art 1 Abs. 2 Ziffer 1).

Abs. 3: Die Realisierung des kantonalen Mountainbikewegnetzes soll mittels einer Anschubfinanzierung sichergestellt werden (vgl. Art. 26), wie sie bereits beim Aufbau des Wanderwegnetzes zur Anwendung kam.

6 RECHTSSCHUTZ- UND VOLLZUGSBESTIMMUNGEN

Art. 24 Legitimation von Sektionen schweizerischer Fachorganisationen

Das FWG sieht vor, dass anerkannte gesamtschweizerische Fachorganisationen beschwerdeberechtigt sind. Im Veloweggesetz findet sich keine entsprechende Bestimmung. Damit die Sektionen der schweizerischen Fachorganisationen ebenfalls beschwerdeberechtigt sind, braucht es eine kantonale Rechtsgrundlage. Der Artikel wird im FWMG entsprechend auf die Sektionen schweizerischer Fachorganisationen ausgeweitet (analog zum bestehenden Art. 36 kFWG).

Die Gemeinden sind bereits durch die Bundesgesetzgebung legitimiert zur Einwendung und Beschwerde (Artikel 14 FWG, Artikel 18 Veloweggesetz).

Art. 25 Vollzug

Die Bestimmung sieht die Möglichkeit vor, weitere Bestimmungen in einer Verordnung zu regeln. Zum heutigen Zeitpunkt scheint eine ergänzende Verordnung zur Gesetzesvorlage nicht erforderlich.

7 ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 26 Übergangsbestimmung

1. Ersterstellung von Mountainbikewegen

Das im Rahmen des MTB-Konzepts entwickelte Finanzierungsmodell entspricht im Wesentlichen der Regelung, wie sie während dem Aufbau des Wegnetzes schon für die Wanderwege zur Anwendung kam. So hat der Kanton die Kosten der Gemeinden für Bau und Signalisation des Wanderwegnetzes bis ins Jahr 1999 mit 50 Prozent unterstützt. Die damalige Praxis hat sich bewährt und soll analog für die Entwicklung des Mountainbikewegnetzes zur Anwendung kommen. Diese Ersterstellung durch den Kanton mit gemeinsamer Finanzierung durch Kanton und Gemeinden gewährleistet eine schnellstmögliche Umsetzung.

Abs. 1: Der Kanton ist als Bauherr für die Ersterstellung und -signalisation der Mountainbikewege zuständig. Die Gemeinden werden bei Planung und Umsetzung einbezogen. Die Zuständigkeiten nach der Ersterstellung sind in Art. 18 geregelt.

Abs. 2 und 3: Die Realisierung des kantonalen Mountainbikewegnetzes (inklusive allfälliger Entschädigungen) wird mit einem Rahmenkredit für 6 Jahre finanziert. Dieser wird dem Landrat mit separater Vorlage zur Beschlussfassung unterbreitet (vgl. separater Berichtsentwurf zum Rahmenkredit Ersterstellung und -Signalisation Mountainbikewegnetz). Mit den Gemeinden schliesst der Regierungsrat Vereinbarungen zur Regelung der Kostenbeteiligung ab. Kommt keine Vereinbarung zustande, kann der Regierungsrat den kommunalen Beitrag mittels Verfügung festsetzen.

Art. 27 2. bestehende Fuss- und Wanderwegpläne

Diese Bestimmung regelt die gültige Gesetzesgrundlage für die Übergangszeit bis zum Erlass neuer Fuss- und Wanderwegnetzpläne. Bis zum Erlass neuer Wegnetzpläne sind die altrechtlichen Bestimmungen massgebend.

Art. 28 3. neue Wegnetzpläne

Abs. 1: Die Frist für die öffentliche Auflage des Wander- und Mountainbikewegnetzplans wird auf zwei Jahre nach Inkrafttreten der Gesetzesvorlage angesetzt. Die Grundlagenarbeiten für den Mountainbikewegnetzplan wurden bereits in Angriff genommen. So wurden Grundsätze und Strategien für das Mountainbikewesen im Jahr 2024 vom Regierungsrat verabschiedeten MTB-Konzept Nidwalden festgelegt.

Die Gesetzesvorlage nimmt diese Grundsätze auf und schafft damit die Grundlage für einen rechtswirksamen Mountainbikewegnetzplan.

Da es sich oft um Wege mit gleichzeitiger Benutzung durch Wandernde und Mountainbikende handelt, werden Wanderwege und Mountainbikewege in einem kantonalen Wander- und Mountainbikewegnetzplan abgebildet. Letztlich handelt es sich bei der Frist gemäss Abs. 1 dennoch um eine blosser Ordnungsvorschrift. Bei Nichteinhaltung der Frist greift Art. 27 weiterhin.

Abs. 2: Für die nächste Auflage der Fusswegpläne wird keine Frist gesetzt, da bei den Fusswegnetzplänen keine wesentlichen Änderungen zu erwarten sind. Bis anhin erfolgte die Änderung der Fusswegpläne im Rahmen einer Zonenplanrevision. Neu gilt ein anderes Verfahren (Erlass durch Gemeinderat), weshalb eine formelle Koordination nicht mehr zwingend erforderlich ist. Allerdings ist eine inhaltliche Koordination mit der Nutzungsplanung weiterhin notwendig. Sobald die Gemeinden die bestehenden Fusswegpläne ändern wollen, sind die neuen Wegnetzpläne vollständig neu aufzulegen. Nur dadurch erlangen die Wegnetzpläne die grundeigentümergebindliche Wirkung, die heute nur bedingt erzielt wird.

Abs. 3: Werden die Wegnetzpläne gestützt auf Art. 28 erstmalig aufgelegt, kann auf die Information aller Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verzichtet werden. Aufgrund der sehr vielen betroffenen Parzellen wäre der Aufwand unverhältnismässig gross. Im Gegenzug ist auf die erstmalige Auflage in anderen öffentlich zugänglichen Publikationen aufmerksam zu machen (z.B. Tageszeitungen, Homepage oder dergleichen).

Abs. 4: Diese Bestimmung betrifft bereits in den Wegnetzplänen enthaltene Fuss- und Wanderwege sowie Wege, die gemäss Art. 2 Abs. 3 kFWG bereits als öffentliche Fuss- und Wanderwege gelten. Bei solchen Wegen ist keine Einwendung oder Beschwerde möglich, wenn der neue Wegnetzplan nur zu einer unwesentlichen Änderung führt. Eine wesentliche Änderung besteht, wenn der Weg neu zusätzlich als Mountainbikeweg ausgedehnt wird.

Abs. 5: Diese Bestimmung ist eine Konsequenz von Art. 15. Dieser hält fest, dass der Planungsträger bei Grundstücken, die von Wegen der kantonalen Wegnetzpläne betroffen sind, eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken lässt. Bestehende Dienstbarkeiten können deshalb gelöscht werden, wenn sie aufgrund der grundeigentümergebindlichen Wegnetzpläne keine Bedeutung mehr haben. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Löschung zweckmässig ist.

FREMDÄNDERUNGEN

Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG, NG 622.1)

Art. 1 Abs. 3

Bei dieser Bestimmung wird der Begriff Fuss- und Wanderwege mit Mountainbikewegen ergänzt.

4.2 Verordnungsänderungen

Der Regierungsrat könnte die erforderlichen Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung regeln. Gemäss aktueller Einschätzung sind indessen nur Änderungen in bereits bestehenden Verordnungen erforderlich. Betroffen sind die Vollzugsverordnung zum Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung (Regierungsratsverordnung, RRV; NG 152.11) und die Vollzugsverordnung zum kantonalen Geoinformationsgesetz (Kantonale Geoinformationsverordnung, kGeoIV; NG 214.21).

In der Regierungsratsverordnung werden die Mountainbikewege und die historischen Verkehrswege dem Amt für Wald und Naturgefahren zugewiesen. Die kantonale Geoinformationsverordnung ist einerseits ans neue Gesetz anzupassen (Verweise etc.). Andererseits ist der Geobasisdatenkatalog auf Mountainbikewege auszuweiten.

5 Auswirkungen der Vorlage

5.1 Auf den Kanton

5.1.1 Personelle Auswirkungen

Mit der Annahme des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) wurden die Kantone dazu verpflichtet, die kantonalen gesetzlichen Grundlagen anzupassen sowie Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit (darunter MTB) zu planen und bis 2042 zu realisieren. Zu diesem Zweck wurde die bestehende Fachstelle für Wanderwege per Anfang 2023 ausgeweitet auf eine Fachstelle Wanderwege und Mountainbikewege (mit zusätzlichen Stellenprozenten von ca. 20 Prozent), vorerst befristet bis Ende 2026. Bis zur Fertigstellung des Mountainbikewegnetzes 2030 wird der Arbeitsanfall in diesem Bereich unvermindert gross sein, insbesondere da der Kanton als Bauherr für die Ersterstellung verantwortlich ist.

Die langjährigen Erfahrungen im Bereich Wanderwege zeigen, dass mit Fertigstellung des Wegnetzes die Arbeit der kantonalen Fachstelle nicht abgeschlossen ist. Die Sicherstellung der Interessen der Wegnutzenden bei Raumplanungs- und Bauvorhaben, Nachführungen der Geodaten, periodische Überarbeitungen der Wegnetze, Koordination zwischen Gemeinden und Nachbarkantonen, Beratung von Behörden und Bürgern, etc. stellen Daueraufgaben dar, welche die Fachstelle wie bisher für den Bereich Wanderwege auch für den Bereich Mountainbikewege zu erfüllen hat. Dies verlangt langfristig die entsprechenden personellen Ressourcen. Ein Vergleich mit der Situation in den Nachbarkantonen bestätigt diesen Bedarf. Diese personelle Auswirkung ist jedoch eine direkte Folge des Veloweggesetzes des Bundes und nicht der vorliegenden kantonalen Gesetzesrevision.

5.1.2 Finanzielle Auswirkungen

Der Kanton beteiligt sich mit 50 Prozent an den Kosten für die Ersterstellung des Mountainbikewegnetzes. Es wird ein Rahmenkredit mit 6-jähriger Laufzeit abgeschlossen, welcher für die Planung und Erstellung des kantonalen Mountainbikewegnetzes vorgesehen ist. Die geschätzten Kosten für diese Anschubfinanzierung belaufen sich für den Kanton auf rund 1.9 Mio. Franken, verteilt über 6 Jahre.

Nach der Fertigstellung des Wegnetzes kommen durch das Gesetz neue Aufgaben auf den Kanton zu. Diese werden jedoch im Wesentlichen durch die personelle Aufstockung der Fachstelle Wander- und Mountainbikewege abgedeckt (siehe oben).

5.2 Auf die Gemeinden

Die Gemeinden beteiligen sich insgesamt zu 50 Prozent an den Kosten der Ersterstellung (inkl. Planung), wobei sich der Beitrag der jeweiligen Gemeinde nach der Einwohnerzahl richtet. Die geschätzten Kosten für diese Anschubfinanzierung belaufen sich für die Gemeinden auf rund Fr. 7.- pro Einwohner und Jahr.

Durch die Zuständigkeit der Gemeinden für Bau, Unterhalt und Signalisation der Mountainbikewege zusätzlich zu den Wanderwegen kommen nach der Ersterstellung des Wegnetzes personelle und finanzielle Zusatzaufwendungen auf die Gemeinden zu. Da Wander- und Mountainbikewege oft auf der gleichen Weginfrastruktur verlaufen, sind beim Unterhalt dieser Wege durch die Gemeinden Synergien nutzbar. Je nach personellen Ressourcen können die Gemeinden Unterhalt und Signalisation mittels einer Vereinbarung an Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, touristische Organisationen oder private Fachorganisationen übertragen.

Auf der anderen Seite können sich der Tourismus oder andere Nutzniesser der Wander- und Mountainbikewege an den Kosten für Bau, Unterhalt und Signalisation beteiligen.

5.3 Auf Dritte

Die gesetzliche Regelung der Mountainbikewege stellt für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer eine Klärung dar. Die Ausscheidung eines Mountainbikewegnetzes mit der entsprechenden Zuteilung der Unterhaltungspflicht stellt für sie eine Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation dar.

6 Terminplan

Externe Vernehmlassung	Juli - Oktober 2024
Information BUL	August 2024
Auswertung externe Vernehmlassung	bis November 2024
Verabschiedung durch den Regierungsrat	Dezember 2024
Vorberatende Kommissionen BUL	1. Quartal 2025
1. Lesung Landrat	1. Quartal 2025
2. Lesung Landrat	2. Quartal 2025
Inkrafttreten	1. Januar 2026

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Karin Kayser-Frutschi

Landschreiber

Armin Eberli