

Prescriptions cantonales sur les thèmes «vélo» et «mobilité douce»

Expertise juridique mandatée par PRO VELO Suisse

BERNHARD WALDMANN (direction générale)
(Prof. Dr. iur, RA)

ANDRE SPIELMANN
(MLaw, RA)

Août 2010

TABLE DES MATIÈRES

PRESCRIPTIONS CANTONALES SUR LES THEMES «VELO» ET «MOBILITE DOUCE»	1
TABLE DES MATIÈRES	2
§ 1 SITUATION INITIALE, OBJET ET PROCÉDURE	1
I. SITUATION INITIALE	1
II. OBJET ET PROCEDURE	1
§ 4 BANDES ET PISTES CYCLABLES	5
I. DEFINITION ET ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA ROUTE – SOUVERAINETE SUR LES ROUTES	5
II. ÉTABLISSEMENT ET PLANIFICATION DU RESEAU (BANDES, PISTES ET ITINERAIRES CYCLABLES).....	19
III. AMENAGEMENT ET ENTRETIEN DE BANDES, PISTES ET ITINERAIRES CYCLABLES.....	43
IV. FINANCEMENT DES BANDES, PISTES ET ITINERAIRES CYCLABLES	70

§ 1 SITUATION INITIALE, OBJET ET PROCÉDURE

I. Situation initiale

1. PRO VELO Suisse est l'association faîtière de défense des intérêts des cyclistes. Avec ses quelque 28 000 membres et plus de 35 associations régionales réparties dans toute la Suisse, PRO VELO Suisse s'engage pour la qualité de vie des cyclistes, leur sécurité, ainsi que la santé et l'environnement. PRO VELO Suisse fête cette année ses 25 ans. A cette occasion, l'association prévoit d'établir un recueil des dispositions légales cantonales relatives au vélo (p. ex. financement, infrastructures, loi sur les constructions, loi fiscale) afin de le mettre à la disposition des associations régionales dans le sens d'une présentation des bonnes pratiques.

2. En mai 2010, PRO VELO Suisse a demandé à l'Institut du fédéralisme d'établir un recueil des prescriptions légales cantonales portant sur le thème du vélo et de la mobilité douce. Le mandat consiste à élaborer une compilation globale et intersectorielle des dispositions légales cantonales relatives au «vélo» et à la «mobilité douce». Les prescriptions des cantons de Berne, de Fribourg et du Valais doivent figurer dans les deux langues officielles (allemand et français). Les données relatives à la version (date) des prescriptions ainsi que des précisions sur leur genèse doivent si possible être mentionnées.

II. Objet et procédure

1. Les prescriptions légales cantonales «de lege lata» sur le thème du **vélo** et de la **mobilité douce** constituent l'objet de la présente expertise. L'objectif est d'établir un recueil si possible complet des dispositions légales cantonales de lege lata portant sur le «vélo» et la «mobilité douce». L'objet de la présente expertise étant flou par nature, on ne pourra guère s'attendre à une présentation exhaustive des prescriptions ayant un rapport direct ou indirect avec le vélo et la mobilité douce. La recherche a été effectuée sur la base d'un ensemble de mots-clés potentiellement pertinents. On ne peut donc pas exclure que certaines dispositions qui présentent un lien avec le vélo et la mobilité douce mais auquel aucun mot-clé caractéristique (vélo, piste cyclable, etc.) ne peut être associé ne soient pas prises en considération.

La recherche détaillée est basée sur les mots-clés définis lors de la discussion de mai 2010; ils ont été tirés de la documentation mise à disposition par le mandant. Les mots-clés suivants ont été définis pour la législation germanophone:

- Langsamverkehr
- Fahrrad/Fahrräder, Velo
- E-Bike, Motorfahrrad, Motorfahrräder
- Radweg, Radstreifen, Radroute
- Abstellplätze
- bike-and-ride, park-and-ride

Les mots-clés suivant ont été définis pour la législation francophone:

- mobilité douce

- vélo, bicyclette
- cycliste
- pistes/bandes cyclables
- vélo électrique
- bike-and-ride, park-and-ride
- place de stationnement
- itinéraires de randonnée cycliste
- véhicules à moteur et deux-roues
- cyclomoteurs

Les mots-clés suivants ont été définis pour la législation italophone:

- bicicletta, biciclo, bici
- velocipede
- corsia/pista ciclabile
- bicicletta elettrica
- posieggiu, parcheggiu
- sentiero
- veicolo a due
- motorino, cyclomotore

2. La recherche a été effectuée sur la plateforme en ligne «LexFind» (www.lexfind.ch). Le mandat se limitait à la présentation de **dispositions ayant un caractère normatif** et figurant dans le recueil électronique des législations cantonales. Les autres documents présentant un caractère juridique tels que les directives, les concepts, les plans sectoriels et les plans directeurs ne sont en principe pas intégrés dans l'étude¹. L'analyse des problèmes concrets d'interprétation ne fait pas non plus l'objet du mandat.

3. Les bases légales cantonales sur le thème du «vélo» et de la «mobilité douce» sont présentées ci-après dans les chapitres 2 à 11 sous forme de tableaux. Elles sont classées par **thèmes**.

- Le chapitre 2 porte sur les *prescriptions relatives au droit des constructions* en lien avec le vélo et la mobilité douce. Cette catégorie comprend des dispositions sur l'aménagement de places de stationnement pour vélos comme condition préalable à l'octroi d'un permis de construire, des allègements et des exceptions à l'obligation du permis de construire pour les petites constructions telles que des abris pour vélos, ainsi que des dispositions particulières sur les coefficients d'utilisation.
- Le chapitre 3 regroupe les prescriptions cantonales relatives à l'aménagement et à la gestion de *places de stationnement* pour vélos sur l'espace public et près d'infrastructures publiques (p. ex. gares, arrêts de TP).
- Le chapitre 4 est consacré aux *bandes, pistes et itinéraires cyclables*. Sont présentées en premier lieu les dispositions définissant les notions de route, de piste et de bande cyclables, puis les prescriptions relatives à l'établissement et à la planification du ré-

¹ Certains documents sans caractère normatif ont été intégrés dès lors qu'ils étaient disponibles sur les sites internet officiels des cantons et qu'aucune disposition légale n'a été trouvée sur le thème dans le canton concerné (par exemple § 4, sous «Bandes et pistes cyclables»). A titre d'exemple, certaines bases juridiques cantonales de ce type ont été intégrées dans d'autres sections spécifiques.

seau, ensuite les dispositions relatives à la construction et à l'entretien de bandes, de pistes et d'itinéraires cyclables et, enfin, les prescriptions relatives au financement de ces infrastructures.

- Le chapitre «*Droit fiscal public*» (§ 5) regroupe plusieurs types de prescriptions: les dispositions (d'exécution) sur l'assurance-responsabilité civile et la vignette vélo, les prescriptions relatives aux taxes en relation avec le vélo, ainsi que la réglementation sur les déductions fiscales en relation avec le vélo.
- Le chapitre 6 traite des *règlements et des mesures relatifs à la circulation* en relation avec le vélo. Sont présentés les règlements sur les restrictions de circulation, les manifestations sportives cyclistes, les amendes d'ordre ainsi que les examens de conduite pour les cyclistes.
- Le chapitre 7 dresse la liste des prescriptions relatives aux *vélos à assistance électrique*.
- Des règlements en lien avec le vélo figurent également dans la *législation relative aux fonctionnaires* (§ 8) ainsi que dans la *législation relative à l'organisation des autorités* (§ 9).
- Les prescriptions en lien avec les *écoles et les installations scolaires* font l'objet d'un chapitre distinct (§ 10). S'y rapportent les règlements sur l'équipement des installations scolaires, les règlements sur les trajets et les transports scolaires, les sorties scolaires et l'enseignement sur les règles de la circulation.
- Le recueil se termine par une compilation de dispositions spéciales (§ 11) qui ne relèvent d'aucune des catégories définies.

4. En ce qui concerne la **présentation** des prescriptions, il convient de faire les remarques suivantes:

- Les dispositions légales sont systématiquement citées dans leur version actuelle (état au 1^{er} juillet 2010).
- Pour une meilleure compréhension du contenu, il est parfois nécessaire de citer les prescriptions dans leur contexte. Par exemple, si un seul élément d'une prescription se réfère au vélo, il peut se révéler pertinent de citer la prescription entière.
- Il est fait référence à des dispositions fédérales lorsque ces dernières présentent un intérêt particulier.
- Pour les cantons de Berne, du Valais et de Fribourg, les dispositions légales sont citées dans les deux langues officielles.

5. En ce qui concerne les données relatives à la date d'entrée en vigueur ainsi qu'à la genèse des prescriptions, il convient de préciser les éléments suivants:

- La date d'entrée en vigueur des prescriptions correspond à celle du texte dans lequel elles s'inscrivent. La précision de détails sur la genèse d'une prescription particulière nécessiterait des recherches approfondies qui dépasseraient le cadre de l'analyse des textes législatifs ainsi que de l'étude du matériel (p. ex. quel parlementaire a proposé quel amendement sur la base de quelles influences au sein de la société?).
- En ce qui concerne les prescriptions introduites dans le cadre d'une révision partielle d'un texte de loi, la date d'entrée en vigueur est précisée dans une note de bas de page.

Des recherches ciblées sur les projets de loi cantonaux soumis au vote ont été effectuées sur la base des mots-clés susmentionnés dans la banque de données du Centre d'études et de

documentation sur la démocratie directe (C2D)². A l'exception d'une initiative législative rejetée par le peuple dans le canton de Bâle-Campagne pour des vignettes vélo gratuites, les 14 résultats obtenus concernaient tous des référendums relatifs à des décisions d'octroi de crédits pour l'aménagement ou l'entretien de bandes et de pistes cyclables. Ces informations présentant un intérêt limité pour le mandant, il a été décidé de ne pas les faire figurer dans le présent recueil.

² <http://www.c2d.ch/inner.php?table=dd_db> (consulté le 20 août 2010).

§ 4 BANDES ET PISTES CYCLABLES

I. Définition et éléments constitutifs de la route – souveraineté sur les routes

Prescriptions de droit fédéral

Loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01)

Art. 1 – Champ d'application

¹ La présente loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles ou des cycles.

(...)

Ordonnance (OCR; RS 741.11)

Art. 1 – Définitions (Art. 1 LCR)

¹ Sont des routes les voies de communication utilisées par des véhicules automobiles, des véhicules sans moteur ou des piétons.

² Sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé.

(...)

⁴ La chaussée est la partie de la route qui sert à la circulation des véhicules.

⁵ Les voies sont des subdivisions de la chaussée délimitées par un marquage qui sont assez larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules (art. 74 OSR)

⁶ Les pistes cyclables sont des pistes qui sont destinées aux cyclistes, séparées de la chaussée par leur construction et signalées comme telles (art. 33, al. 1, OSR)

⁷ Les bandes cyclables sont des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues (art. 74, al. 5, OSR).

(...)

Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; 741.21)

Art. 33 – Piste cyclable, chemin pour piétons, allée d'équitation

¹ Le signal «Piste cyclable» (2.60) oblige les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs à deux roues à emprunter la piste qui leur est indiquée par ce signal. L'endroit où la piste cyclable prend fin peut être indiqué par le signal «Fin de la piste cyclable» (2.60.1). Les art. 15, al. 3, et 40, OCR1 régissent les questions de priorité et l'utilisation de la piste cyclable par des cycles ou cyclomoteurs tirant une remorque ou par d'autres usagers de la route.³

(...)

Art. 74 – Voies de circulation, voies réservées aux bus, bandes cyclables

(...)

⁵ Les bandes cyclables sont délimitées par une ligne jaune discontinue ou continue (6.09). Il est interdit d'empiéter sur la ligne continue ou de la franchir.³ Sur l'aire d'une intersection, le marquage des bandes cyclables n'est autorisé que si la priorité est retirée aux véhicules qui débouchent sur l'intersection. Pour le reste, l'utilisation des bandes cyclables est régie par l'art. 40 OCR

³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 janv. 1989, en vigueur depuis le 1^{er} mai 1989 (RO 1989 438).

⁶ Les pistes cyclables, les chemins pour piétons et les allées d'équitation (art. 33) situés au même niveau seront séparés par une ligne jaune discontinue ou continue. Il est interdit aux cyclistes et cyclomotoristes ainsi qu'aux cavaliers d'empiéter sur les lignes jaunes continues ou de les franchir.⁴

⁷ Le symbole jaune d'un cycle ainsi que des flèches jaunes indiquant la direction à suivre ou l'ordre de présélection peuvent être peints sur les pistes et bandes cyclables.⁵

(...)

⁹ Lorsqu'une piste cyclable coupe une route secondaire et que, exceptionnellement et en dérogation à l'art. 15, al. 3, OCR, les usagers de cette piste bénéficient de la priorité, la traversée de la route sera indiquée par des lignes jaunes discontinues; il y a lieu de retirer la priorité aux véhicules circulant sur la route secondaire, au moyen des signaux «Stop» (3.01) ou «Cédez le passage» (3.02).⁶

¹⁰ Sur les chemins destinés à deux catégories d'usagers (art. 33, al. 4), il est possible de peindre en jaune les symboles du signal en question, en vue de préciser la situation.⁷

¹¹ Les sas pour cyclistes (6.26) sont des bandes cyclables élargies qui, dans des cas particuliers, peuvent être marquées avant des signaux lumineux. Dans le secteur élargi, marqué du symbole d'un cycle, les cyclistes sont autorisés, en dérogation aux art. 42, al. 3, et 43, al. 1, OCR, à se placer les uns à côté des autres lorsque le feu est rouge et pour traverser l'intersection dès que le feu passe au vert. Lorsqu'il est rouge, les autres conducteurs doivent s'arrêter avant la première ligne d'arrêt. Le DETEC précise les détails dans des instructions.⁸

AG

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100)

§ 80 – Strassen, Begriff und Bestandteile

¹ Öffentliche Strassen sind alle dem Gemeingebrauch offen stehenden Strassen, Wege und Plätze mit ihren Bestandteilen. Als öffentliche Strassen gelten auch die im Eigentum Privater oder von Korporationen stehenden Strassen, die mit Zustimmung der Eigentümer oder durch Enteignung dem Gemeingebrauch zugänglich gemacht worden sind.

² Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten, Anlagen und Vorrichtungen, die zu ihrer technisch zweckmässigen und umweltschonenden Ausgestaltung dienen. Dazu gehören auch

- a) die für den Schutz der Fussgänger und Radfahrer notwendigen Anlagen;
- b) die für den Unterhalt erforderlichen Bauten und Anlagen wie Werkhöfe oder Silos;
- c) Verkehrsregelungsanlagen;
- d) Anlagen zur Entflechtung von privaten und öffentlichen Strassenverkehrsmitteln sowie Bushaltestellen;
- e) öffentliche Anlagen für den Lärmschutz;
- f) Anlagen für die Einpassung in die Landschaft und für die städtebauliche Gestaltung des Strassenraumes.

§ 84 – Gemeindestrassen

¹ Gemeindestrassen dienen dem Verkehr innerhalb der Gemeinden oder dem Anschluss an Kan-

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 janv. 1989, en vigueur depuis le 1^{er} mai 1989 (RO 1989 438).

⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 12 fév. 1992, en vigueur depuis le 15 mars 1992 (RO 1992 514).

⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 25 janv. 1989, en vigueur depuis le 1^{er} mai 1989 (RO 1989 438).

⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 12 fév. 1992, en vigueur depuis le 15 mars 1992 (RO 1992 514).

⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 7 mars 1994 (RO 1994 1103).

tonsstrassen.

² Fuss- und Radwege gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.

AR

Strassengesetz vom 26. Oktober 2009 (StrG; bGS 731.11)

Art. 7 – Strassen- und Wegnetz der Gemeinde

¹ Die Gemeindestrassen sowie die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum gehören zum Strassen- und Wegnetz der Gemeinde. Sie werden in funktionaler Hinsicht wie folgt unterschieden:

- a) Sammelstrassen (SS);
- b) Erschliessungsstrassen (ES);
- c) Land- und forstwirtschaftliche Güterstrassen (GS);
- d) Wege (W);
- e) Radwege (RW);
- f) Plätze und Parkplätze (P).

² Der Regierungsrat kann die Strassenklassen weiter unterteilen.

Art. 8 – Einteilung

¹ Die öffentlichen Strassen werden nach ihrer Funktion und ihrer Verkehrsbedeutung in die jeweiligen Klassen nach Art. 6 und 7 eingeteilt.

² Zuständig für die Einteilung sind:

- a) der Regierungsrat für die Kantonsstrassen;
- b) die zuständige Gemeindebehörde für die Gemeindestrassen sowie die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum.

³ Der Kanton und die Gemeinden führen ein öffentliches Verzeichnis über die unter ihrer Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung.

⁴ Für Erlass und Änderung des Gemeindestrassenverzeichnisses wird das Planauflageverfahren nach Art. 37 ff. sinngemäss durchgeführt. Es bedarf der Genehmigung des Departements Bau und Umwelt.

⁵ Vor der Einteilung der Kantonsstrassen sind die betroffenen Gemeinden anzuhören.

⁶ Strassen sind in eine andere Klasse einzuteilen, wenn sich ihre Funktion und ihre Verkehrsbedeutung geändert haben.

Art. 10 – Strassenanlage und Nebenanlagen

¹ Bestandteile der Strassenanlage sind:

- a) Fahrbahnen; Trottoirs; Gehwege, Radwege sowie kombinierte Rad-/Gehwege, soweit sie mit der Strasse im Zusammenhang stehen und mit dieser gleich verlaufen; Ausweichstellen, Haltebuchten für den öffentlichen und privaten Verkehr, Parkbuchten, Busspuren;
- (...)

Art. 11 – Hoheit und Eigentum

¹ Kantonsstrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum des Kantons.

² Gemeindestrassen sind im Eigentum der Gemeinde, die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum von Strassenkorporationen, Flurgenossenschaften oder Privaten. Sie stehen unter der Hoheit der Gemeinde.

(...)

Strassenverordnung vom 19. Januar 2010 (StrV; SAR 731.111)

Art. 5 – Wege (Art. 7 Abs. 1 lit. d StrG)

¹ Öffentliche Wege (inkl. Treppen) (W) liegen abseits von öffentlichen Strassen und dienen nicht dem Motorfahrzeugverkehr. Sie stehen dem allgemeinen Fussgängerverkehr in der Regel offen.

² Die öffentlichen Wege können durch Fuss-, Wander- und Radwegnetze überlagert sein.

AI

Strassengesetz vom 26. April 1998 (StrG; BGS 725.000)

Art. 7 – Bestandteile der Strasse

¹ Bestandteile der Strasse sind alle Bauten und Anlagen, die zur Erfüllung ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind.

² Separat entlang zum Staats- und Bezirksstrassennetz geführte Fuss- und Radwege gehören zum Staats- bzw. zum Bezirksstrassennetz, wenn ihnen sinngemäss die gleiche Funktion zukommt wie einer Staats- bzw. Bezirksstrasse.

Art. 8⁹ – Vermarkung

¹ Staats- und neue Bezirksstrassen und die ihnen zugeordneten flächigen Bestandteile nach Art. 7 dieses Gesetzes sind als selbständige Grundstücke zu vermarken und zu Eigentum zu übernehmen. In begründeten Einzelfällen können Trottoirs sowie Fuss- und Radwege als Dienstbarkeit ins Grundbuch eingetragen werden.

² Grundstücke, auf denen sich bestehende Bezirksstrassen und -wege befinden, die nicht im Sinne von Abs. 1 dieses Artikels als selbständige Grundstücke vermarktet sind, können durch den Bezirk mit einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung belastet werden. Die Eigentumsbeschränkung ist im Grundbuch anzumerken.

³ Bestehende Flurstrassen, die ins Bezirksstrassennetz aufgenommen werden, sind zu vermessen. Soweit erforderlich, sind sie zu vermarken.

Strassenverordnung vom 30. November 1998 (StrV; BGS 725.010)

Art. 3¹⁰ – Bestandteile der Strasse

¹ Als Bestandteile der Strassen, Wege und Plätze gelten insbesondere:

- a. Fahrbahnen, Plätze, Trottoirs, Gehwege, Radstreifen, Parkierungsflächen, Grünstreifen, Fuss- und Radwege, soweit sie mit einer Strasse im Zusammenhang stehen bzw. dieselbe Funktion erfüllen;
- b. Ausweichstellen, Haltebuchten für den öffentlichen und privaten Verkehr, Busspuren;
- c. Strassenkörper, für die Strasse nötige Kunstbauten wie Brücken, Durchlässe und Stützmauern, Böschungen, Strassengräben und -entwässerungsanlagen, öffentliche Beleuchtungsanlagen, Mittelstreifen und Bankette, Verkehrsinseln, Wendeschleifen, Schutzbauten und Sicherheitsanlagen im Interesse der Strasse bzw. der Strassenbenützer, Strassensignalisationen;
- d. bauliche Massnahmen und Bepflanzungen zur Verkehrsberuhigung oder -lenkung sowie zur Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild;

⁹ Abgeändert durch LdsgB vom 25. April 2004 und LdsgB vom 30. April 2006 (Abs. 2 vom Eidg. Justiz- und Polizeidepartement genehmigt am 2. Juni 2006).

¹⁰ Abgeändert (Abs. 3) durch GrRB vom 25. Oktober 2004.

e. Massnahmen nach dem Umweltschutz- und Naturschutzrecht, soweit sie an der Strasse umgesetzt werden.

² Einfriedungen entlang von Strassen gelten als Bestandteil der Strasse, wenn sie ausschliesslich im Interesse der Strassenbenützer erstellt werden müssen oder wenn der Strasseneigentümer zu ihrer Erstellung vertraglich verpflichtet ist.

³ Die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehenden öffentlichen Beleuchtungsanlagen im Sinne von Abs. 1 lit. c dieses Artikels können von Eigentümern bei Staatsstrassen an den Kanton und bei Bezirksstrassen sowie öffentlich zugänglichen Privatstrassen an den Bezirk der gelegenen Sache entschädigungslos abgetreten werden.

BL

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

BS

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

BE

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

Art. 1 – Bestandteile der öffentlichen Strasse

¹ Bestandteile der öffentlichen Strasse sind namentlich

- a. Fahrbahn einschliesslich Bus- und Radstreifen, Gehwege, Parkplätze, Grünstreifen, Fuss- und Radwege entlang der Strasse, Ausweichstellen, Plätze, Haltebuchten und Wendeschleifen,
- b. Strassenkörper, Strassenentwässerungsanlagen, Kunstbauten, Verkehrsinseln, bauliche Anlagen zur Verkehrsberuhigung,
- c. Beleuchtungsanlagen, Signale und Markierungen, Einrichtungen für die Verkehrssteuerung, Verkehrsregelung und Verkehrslenkung,
- d. Schutzbauten und Sicherheitsanlagen wie Zäune,
- e. Anlagen für den Immissionsschutz,
- f. Böschungen, deren Unterhalt nicht dem Anstösser zugemutet werden kann, Bepflanzungen, Strassen- und Alleebäume.

² Besondere Regelungen für gemeinsame Bauteile, wie beispielsweise mit Eisenbahnanlagen, bleiben vorbehalten.

Ordonnance sur les routes 29 du octobre 2008 (OR; RSB 732.111.1)

Art. 1 – Parties intégrantes des routes publiques

¹ Sont notamment des parties intégrantes des routes publiques

- a. la chaussée, y compris les pistes de bus et les bandes cyclables, les trottoirs, les places de stationnement, les bandes de verdure, les chemins pour piétons et les pistes cyclables bordant la

route, les places d'évitement, les places, les aires d'arrêt, les boucles terminales,
b. la structure de la chaussée, les installations d'évacuation des eaux, les ouvrages d'art, les îlots, les ouvrages de modération du trafic,
c. les installations d'éclairage, les signaux et les marquages, les dispositifs visant à piloter, à réguler et à diriger le trafic,
d. les ouvrages de protection et les installations de sécurité, comme les clôtures,
e. les installations de protection contre les immissions,
f. les talus dont l'entretien ne peut être raisonnablement exigé du riverain, les plantations, les arbres placés le long des routes et les arbres d'alignement.

FR

Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (SGF 741.1)

Art. 2 – Bestandteile der Strasse

Als Bestandteile der Strasse gelten ausser der eigentlichen Fahrbahn alle für ihren Betrieb notwendigen Anlagen, namentlich Brücken, Tunnels und andere Kunstbauten, Trottoirs, Radstreifen, an die Strasse angrenzende Radwege, Anschlüsse, Parkplätze, Ausweich- oder Haltestellen, Schultern, Böschungen, Stützmauern, Kanäle, Durchlässe, Signale, Schranken und anderes Zubehör.

Art. 3 – Eigentum der Strassen und Vermarkung

¹ Die Kantonsstrassen gehören zu den öffentlichen Sachen des Staates.

² Die Gemeindestrassen gehören zu den öffentlichen Sachen der Gemeinde, auf deren Gebiet sie liegen.

³ Die öffentlichen Strassen und ihre Bestandteile müssen auf Kosten des Eigentümers vermarktet werden. An Kreuzungen wird die höher klassierte Strasse auf der ganzen Länge vermarktet.

^{3bis} Die nicht an eine Strasse angrenzenden Radwege gehören zu den öffentlichen Sachen der Gemeinde.

⁴ Die Eintragung der öffentlichen Wege in das Grundbuch ist durch die eidgenössische und kantonale Gesetzgebung geregelt.

I. Strecken für den Radtourismus

Art. 72a – Grundsätze

¹ Die Strecken für den Radtourismus sind für den Fahrradbummel bestimmt. Sie benützen möglichst bestehende Strassen und Wege mit schwachem Motorfahrzeugverkehr oder mit Verbot für Motorwagen.

² Die Bestimmung bestehender Strassen und Wege als touristische Radstrecken erfolgt durch deren Signalisierung. Der Eigentümer einer Strasse oder eines Weges wird vorher angehört.

³ Der Ausbau von Teilstrecken kann nötigenfalls durch Ausführungspläne vorgesehen werden, die nach den Artikeln 36 und 37 dem Genehmigungsverfahren unterstehen.

Art. 72b – Aufgabe des Staates

¹ Der Staat arbeitet mit den interessierten Gemeinden, Organisationen und Kreisen an der Planung und am Ausbau der Strecken für den Radtourismus zusammen.

² Er kann sich an der Ausführung der Aufgaben, welche die Planung und der Ausbau dieser Strecken erfordern, finanziell beteiligen.

³ Das Ausführungsreglement legt im besondern die Art und Weise der in Absatz 1 vorgesehenen Mitarbeit fest.

Loi du 15 décembre 1967 sur les routes (RSF 741.1)

Art. 2 – Parties intégrantes de la route

Sont considérées comme parties intégrantes de la route, outre la chaussée proprement dite, toutes les installations nécessaires à son exploitation, notamment les ponts, tunnels et autres ouvrages d'art, les trottoirs, les bandes cyclables, les pistes cyclables adjacentes à la route, les jonctions, les places de stationnement, d'évitement ou d'arrêt, les accotements, les talus, les ouvrages de soutènement, les canaux, les aqueducs, les signaux, les barrières et autres dépendances.

Art. 3 – Propriété des routes et abornement

¹ Les routes cantonales font partie du domaine public de l'Etat.

² Les routes communales font partie du domaine public des communes sur le territoire desquelles elles sont situées.

³ Les routes publiques et leurs parties intégrantes doivent être abornées aux frais de leur propriétaire. Aux croisements, c'est la route classée en catégorie supérieure qui est abornée dans toute sa longueur.

^{3bis} Les pistes cyclables non adjacentes à une route font partie du domaine public communal.

⁴ L'immatriculation des routes publiques au registre foncier est réglée par la législation fédérale et cantonale.

I. Parcours de cyclotourisme

Art. 72a – Principes

¹ Les parcours de cyclotourisme sont destinés à la promenade à vélo et empruntent, dans la mesure du possible, des routes et chemins existants de faible trafic automobile ou interdits à cette circulation.

² La désignation d'une route ou chemin existant en tant que parcours de cyclotourisme s'opère par sa signalisation. Le propriétaire de la route ou du chemin est préalablement consulté.

³ L'aménagement de tronçons de parcours peut être prévu, au besoin, par la voie de plans d'exécution soumis à la procédure d'approbation selon les articles 36 et 37.

Art. 72b – Rôle de l'Etat

¹ L'Etat collabore avec les communes, les organisations et milieux intéressés pour la planification et l'aménagement des parcours de cyclotourisme.

² Il peut participer financièrement à l'exécution de tâches que requièrent la planification et l'aménagement de ces parcours.

³ Le règlement d'exécution fixe, en particulier, les modalités de la collaboration prévue à l'alinéa 1.

GE

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

GL

Strassengesetz vom 2. Mai 1971 (GS VII C/11/1)

Art. 6 – Bestandteile der Strassen, Hauptanlagen

¹ Zu den Strassen gehören:

- a. der Strassenkörper (insbesondere der Strassengrund, der Strassenunterbau und die Fahrbahn-
decke), die Kunstbauten samt Anschlüssen (insbesondere Brücken, Tunnels usw.), die Strassen-
entwässerungsanlagen, Stütz- und Futtermauern, Mittelstreifen, Verkehrsinseln, Leiteinrichtun-
gen (Fried, Leitplanken, Wehrsteine usw.), Anlegebuchten, Böschungen, deren Bewirtschaftung
dem Anstösser nicht zugemutet werden kann, Wendeschleifen und Schutzbauten;
 - b. die Trottoirs (Gehwege), Radwege und Parkierungsstreifen, soweit sie im Zusammenhang mit
einer Strasse stehen und mit dieser gleichlaufen;
 - c. die mit dem Boden fest verbundenen Signale, Markierungen, Verkehrseinrichtungen und -
anlagen aller Art, die der Sicherheit und dem flüssigen Ablauf des Verkehrs oder dem Schutz der
Anlieger dienen, und die Bepflanzung.
- (...)

GR

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

JU

Loi sur la construction et l'entretien des routes du 26 octobre 1978 (RSJ 722.11)

Art. 2 – Zone routière 1. En général

¹ Sont des routes, au sens de la présente loi, les routes proprement dites, les chemins, les trottoirs, les sentiers, les pistes cyclables et les places aménagées à la surface, en dessus et en dessous du sol, y compris les places de stationnement et les emplacements d'arrêt.

(...)

LU

Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755)

§ 12 – Bestandteile der Strasse

¹ Bestandteile der Strasse sind alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind.

² Strassenbestandteile im Sinn dieses Gesetzes sind insbesondere

- a. Fahrbahnen, Plätze, Trottoirs, Gehwege, Radstreifen, Parkierungsflächen, Grünstreifen, Fuss- und Radwege, soweit sie mit einer Strasse im Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen; Ausweichstellen, Haltebuchten für den öffentlichen und privaten Verkehr, Busspuren; Fuss- und Radwege, die von der Strasse getrennt geführt werden, soweit sie in einem Nutzungsplan oder

Strassenprojekt enthalten sind,
(...)

Kantonsstrassen

§ 43 – Erstellung, Hoheit und Eigentum

Die Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse.

NE

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

NW

Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 24. April 1966 (Strassengesetz; NG 622.1)

Art. 10a – Radrouten¹¹

¹ Radrouten umfassen Radwege und Radstreifen, die als solche in den Strassenrichtplänen festgelegt sind; Radwege sind von Kantons- und Gemeindestrassen unabhängig geführte Wege, Radstreifen sind besonders markierte Radspuren auf der Fahrbahn von Kantons- und Gemeindestrassen.

² Einteilung, Hoheit und Eigentum einer Strasse werden durch deren Bezeichnung als Radroute nicht geändert.

Art. 14 – Eigentum¹²

¹ Die Kantonsstrassen und deren Radstreifen stehen im Eigentum des Kantons, die Gemeindestrassen und deren Radstreifen im Eigentum der Gemeinde.

² Radwege, die als solche gebaut werden, stehen ausserorts im Eigentum des Kantons, innerorts im Eigentum der Gemeinde.

³ Trottoirs entlang von Kantonsstrassen stehen innerorts im Eigentum der Gemeinde.

Vollziehungsverordnung zum Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 09. Juli 1966 (Strassenverordnung; NG 622.11)

§ 1 – Umgrenzung der Strassen

Zu den Strassen im Sinne von Art. 3 des Strassengesetzes¹³ gehören insbesondere je nach ihrer Ausbauf orm und entsprechend den Erfordernissen:

(...)

5. Trottoirs, Fahrradstreifen und Abstellstreifen;

(...)

¹¹ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1981, A 1981, 517.

¹² Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1981, A 1981, 517.

¹³ NG 622.1.

OW

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

SG

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

SH

Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100)

Art. 2 – Strassen

¹ Strassen sind alle Strassenverkehrsanlagen für den fliessenden und ruhenden, privaten und öffentlichen Verkehr.

² Als Strassen gelten auch Plätze und Wege, namentlich Rad-, Geh-, Reit- und Wanderwege.

Art. 3 – Bestandteile

¹ Bestandteile der Strassen sind Anlagen und Einrichtungen wie:

(...)

e) Standspuren, Abbiegespuren, Parkspuren, Radstreifen, Busnischen, Trottoirs;

(...)

Art. 7 – Gemeindestrassen

¹ Gemeindestrassen sind:

a) Hauptstrassen;

b) Sammelstrassen;

c) Erschliessungsstrassen;

d) Güter- und Waldstrassen;

e) Rad-, Geh-, Reit- und Wanderwege.

² Massgebend für die Einteilung sind die kommunalen Strassenrichtpläne.

Art. 10 – Rad- und Wanderwege

¹ Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Rad- und Wanderwege verbleiben unter dem Vorbehalt abweichender Vereinbarungen den bisherigen Eigentümern.

² Einteilung und Hoheit einer Strasse werden durch deren Bezeichnung als Rad- oder Wanderweg nicht geändert.

³ Werden im kantonalen Richtplan enthaltene Rad- oder Wanderwege aufgehoben, sorgt der Kanton für einen den Bedürfnissen entsprechenden Ersatz.

SZ

Strassenverordnung vom 15. September 1999 (SRSZ 442.110)

§ 3 – Umfang des Strassenraumes

Der Strassenraum umfasst die Fahrbahnen samt Rad- und Gehwegen mit den technisch notwendigen Anlagen, wie Kunstbauten, Anlagen zur Entwässerung und für den Immissionsschutz, ferner die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, trennende Grünstreifen und bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie öffentliche Parkplätze entlang der Fahrbahn.

§ 8 – Radrouten

Radrouten sind Verkehrsflächen und Verkehrsverbindungen für Radfahrer als Teil der Strassenfläche oder als abgetrennte oder kombinierte Rad-/Gehwege.

SO

Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11)

§ 4. – Gemeindestrassen

¹ Gemeindestrassen sind alle öffentlichen Strassen, die nicht Nationalstrassen oder Kantonsstrassen sind. Sie dienen als Erschliessungs- oder Sammelstrassen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, erschliessen Bauzonen und stellen die Verbindung zu den Kantonsstrassen her. Es können auch Hauptverkehrsstrassen zum Strassennetz der Gemeinde gehören.

² Auf Feld-, Flur-, Wald-, Reit-, Ufer-, Fuss- und Wanderwege sowie Radwege, welche nicht im Eigentum von Bürgergemeinden oder Privaten stehen, findet das Gesetz subsidiär Anwendung.

§ 6. – Strassenareal

Zum Strassenareal gehören Fahrbahn, Rad- und Gehwege, Bushaltestellen, alle technischen Anlagen und Kunstbauten sowie Böschungen, Bankette und integrierte Gestaltungselemente.

TI

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf die Definition von Radwegen resp. Radstreifen.

TG

Gesetz über Strassen und Wege vom 14. September 1992 (RB 725.1)

§ 5 – Kantonsstrassen und Kantonswege

¹ Kantonsstrassen sind Strassen, die Regionen oder Ortschaften verbinden und erheblichen Verkehr aufweisen, oder die zu grösseren Bahnhöfen oder wichtigen Anlegestellen der öffentlichen Schifffahrt führen.

² Kantonswege sind Wanderwege oder Radwege, die von kantonaler oder regionaler Bedeutung sind.

UR

Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 2. Mai 1971 (RB 50.1111)

Artikel 2 – Begriff der Strasse

¹ Als Strassen und Wege im Sinne dieses Gesetzes gelten alle dem Verkehr mit nicht schienengebundenen Motorfahrzeugen und Fuhrwerken sowie dem Fahrrad- und Fussgängerverkehr dienenden Verkehrseinrichtungen einschliesslich der Wege für den Viehtrieb.

² Unter den Begriff der Strasse fallen dabei ausser den Belags-, Unterbau- und Böschungsteilen sowie den Brücken, Galerien und andern Kunstbauten auch Unterführungen, allfällige Trottoirs, Gehwege usw.

³ Nicht zur Strasse gehören die in den Strassenkörpern eingebauten, andern Einrichtungen dienenden Leitungen (Kanalisation, Telefon usw.), ausser sie gehören zum Betrieb der Strasse.

VD

Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01)

Art. 2 – Définition

¹ En règle générale, la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs qui ne font pas partie de la propriété privée, les ouvrages de protection anti-bruit, les places rattachées au domaine public, les aires de repos, de ravitaillement ou de stationnement, les baies d'arrêts des transports publics, ainsi que toutes les installations accessoires nécessaires à son entretien ou son exploitation.

VS

Strassengesetz vom 3. September 1965 (RS/VS 725.1)

Art. 2¹⁴ – Strassengebiet

¹ Verkehrswege sind Strassen, Wege, Gehsteige, Fusswege, Radwege, mit Einschluss der Parkplätze und Haltestellen.

(...)

Art. 3¹⁵ – Aufzählung

Die öffentlichen Verkehrswege werden nach ihrer Bestimmung und Bedeutung eingeteilt in:

1. Nationalstrassen;
2. kantonale Strassen und Wege;
3. Gemeindestrassen und -wege;
4. Strassen und Privatwege im Gemeingebrauch;
5. Radwege und -streifen;
6. Fuss- und Wanderwege.

¹⁴ Änderung vom 2. Oktober 1991.

¹⁵ Änderung vom 2. Oktober 1991.

Loi sur les routes du 3 septembre 1965 (RS/VS 725.1)

Art. 2¹⁶ – Zone routière

¹ Les voies publiques sont les routes proprement dites, les chemins, les trottoirs, les sentiers, les pistes cyclables, les places aménagées, les aires de stationnement et d'arrêt.

Art. 3¹⁷ – Enumération

Les voies publiques se divisent, selon leur destination et leur importance, en:

1. routes nationales;
2. routes et chemins cantonaux;
3. routes et chemins communaux;
4. routes et chemins privés affectés à l'usage commun;
5. pistes et bandes cyclables;
6. chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre.

ZG

Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14)

§ 2 – Einteilung der Strassen und Wege

¹ Die Strassen und Wege werden wie folgt unterschieden:

- a) Hochleistungsstrassen ausschliesslich für den Motorfahrzeugverkehr;
- b) Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen für den gemischten Verkehr;
- c) Radstrecken, bestehend aus Radwegen mit separatem Trassee, aus Radstreifen oder aus Strassen für den gemischten Verkehr;
- d) Fuss- und Wanderwege nach dem Bundesgesetz vom 4. Oktober 1986 über Fuss- und Wanderwege.¹⁸

² Im Hinblick auf die Zuständigkeit werden unterschieden:

- a) Kantonsstrassen: überregional oder regional bedeutende Verbindungen, namentlich Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen;
- b) Gemeindestrassen: die anderen öffentlichen Strassen.

³ Radstrecken sowie Fuss- und Wanderwege bilden ein Netz von Verbindungen zwischen Wohn- und Erholungsgebieten sowie Arbeitsstätten und sind möglichst vom motorisierten Verkehr getrennt.

§ 3 – Umfang des Strassenraums

Der Strassenraum umfasst die Fahrbahnen und Gehwege mit den technisch notwendigen Anlagen, wie Kunstbauten, Pumpwerken zur Entwässerung, Anlagen für den Immissionsschutz, ferner die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Radstreifen und -wege, trennende Grünstreifen sowie öffentliche Parkplätze entlang der Fahrbahn.

§ 5 – Verzeichnisse der öffentlichen Strassen und Wege

Über die öffentlichen kantonalen Strassen, Radstrecken und Wanderwege geben das Verzeichnis im Anhang zu diesem Gesetz, über die öffentlichen gemeindlichen Strassen und Wege die Ver-

¹⁶ Modification du 2 octobre 1991.

¹⁷ Modification du 2 octobre 1991.

¹⁸ SR 704.

zeichnungen der Einwohnergemeinden Auskunft.

ZH

Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981
(Strassengesetz; LS 722.1)

§ 1. – Grundsatz

Dieses Gesetz findet Anwendung auf Strassen, die im Eigentum des Staates oder der politischen Gemeinden stehen und dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Als Strassen gelten auch Plätze und Wege, insbesondere Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege.

II. Etablissement et planification du réseau (bandes, pistes et itinéraires cyclables)

AG

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100)

§ 54a¹⁹ – Kommunalen Gesamtplan Verkehr

¹ Die Gemeinde kann das Verkehrsaufkommen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen. Er wird vom Gemeinderat beschlossen, vom zuständigen Departement genehmigt und ist behördenverbindlich.

² Ein Kommunalen Gesamtplan Verkehr ist erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Begrenzung und Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.

³ Im Interesse der überkommunalen Abstimmung und zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes kann der Regierungsrat den Gemeinderat zum Erlass eines mit den Zentrums- und Nachbargemeinden abgestimmten Kommunalen Gesamtplans Verkehr verpflichten.

⁴ Der Kanton unterstützt die Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr durch Beiträge. Der Grosse Rat bestimmt durch Dekret Voraussetzungen und Höhe der Beitragsleistungen.

§ 85²⁰ – Radrouten und Wanderwege

Der Grosse Rat legt das kantonale Radrouten- und Wanderwegnetz fest.²¹ Das Radroutennetz von kantonalen Bedeutung wird im kantonalen Richtplan festgelegt.

§ 92 – Beschaffenheit

¹ Strassen, Wege und Plätze sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend und möglichst flächensparend zu erstellen, zu ändern und zu erneuern. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf Anwohner, Natur, Landschaft und Ortsbild sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

² Auf Strassen, die vorwiegend der Erschliessung dienen, sollen Motorfahrzeug-, Radfahrer- und Fussgängerverkehr grundsätzlich gemischt werden. Der Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer ist Vorrang einzuräumen.

³ Auf Strassen, die den Verkehr sammeln und überregionale Verbindungen herstellen, sollen der Fussgängerverkehr in der Regel und die übrigen Verkehrsarten nach Möglichkeit getrennt werden. Die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs ist zu fördern.

⁴ Der Regierungsrat kann durch Verordnung die Beschaffenheit von Strassen, Wegen und Plätzen näher umschreiben.

¹⁹ Eingefügt durch Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

²⁰ Fassung gemäss Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 5. September 2000, in Kraft seit 1. Januar 2001 (AGS 2000 S. 311).

²¹ Das kantonale Radroutennetz wird bis 2015 fertig gestellt (Beschluss des Grossen Rates vom 16. Januar 2001). Die Linienführung ist per 31.10.2003 mit den Gemeinden und Regionen festgelegt worden. Eine graphische Darstellung des Radroutennetzes findet sich unter: <http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/fuss_und_radverkehr.php> (besucht am 20. August 2010).

Allgemeine Verordnung zum Baugesetz (ABauV; SAR 713.111)

§ 24²² – Kommunalen Gesamtplan Verkehr (§ 54a BauG)

¹ Der Kommunale Gesamtplan Verkehr legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde fest und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Er bezieht Umnutzungen, Verdichtungen, Bauzonen ausserhalb des geschlossenen Siedlungsgebiets, Baugebietserweiterungen und Weiler mit ein. Mögliche Inhalte sind namentlich

- a) Angaben über Gestaltung, Dimensionierung und Entwicklung von Strassennetz, öffentlichem Verkehr, Fussweg- und Radroutennetz;
- b) Angaben über Erschliessung, Parkierung und Parkleitsysteme, Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie andere Massnahmen zur Gestaltung des Verkehrsablaufs;
- c) Bewirtschaftung von Parkfeldern auf privatem Grund;
- d) Grundsätze für das Reglement betreffend Ersatzabgaben für Parkfelder.

² Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt stellt den Gemeinden eine Vollzugshilfe zur Verfügung.

AR

Strassengesetz vom 26. Oktober 2009 (StrG; bGS 731.11)

Art. 26 – Radrouten von nationalem und regionalem Interesse

¹ Der Kanton plant die Radrouten von nationalem und regionalem Interesse und koordiniert diese mit den Gemeinden und Nachbarkantonen. Er übernimmt die Kosten für das Signalisationsmaterial.

² Die Gemeinden sind zuständig für die Signalisation und Befahrbarkeit der Radrouten von nationalem und regionalem Interesse. Insbesondere signalisieren sie die Radrouten und sorgen im Rahmen ihrer Hoheit dafür, dass die Anlagen möglichst gefahrlos benützt werden können und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist. Die Vorschriften von Art. 14–17 der Verordnung über die Einführung des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege sind sinngemäss anwendbar.

AI

Strassengesetz vom 26. April 1998 (StrG; bGS 725.000)

Art. 2 – Allgemeine Grundsätze

Planung, Bau und Unterhalt der Strassen sind auf deren Funktion auszurichten. Daneben sind insbesondere folgende weitere Interessen zu berücksichtigen:

- a. die Verkehrssicherheit, insbesondere auch der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Radfahrer und Behinderte;
- b. die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs;
- c. die Anliegen des Umweltschutzes, insbesondere der Schutz der von Strassen betroffenen Bevölkerung vor Lärm- und Luftimmissionen;
- d. der Schutz der Siedlungen und Ortsbilder sowie von Natur und Landschaft vor übermässigen Eingriffen;

²² Fassung gemäss Verordnung vom 18. November 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 488).

- e. der sparsame Umgang mit dem Boden;
- f. die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, Körperschaften und Privaten sowie die wirtschaftliche Verwendung der Mittel.

BL

Strassengesetz vom 24. März 1986 (StrG; SGS 430)

§ 20 Radrouten

Der Landrat beschliesst nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl von Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert. Neu anzulegende regionale Radrouten werden vom Kanton erstellt. Nach der Fertigstellung sind sie Bestandteil des Gemeindestrassennetzes gemäss § 6 Absatz 2.

Dienstordnung der Bau- und Umweltschutzdirektion vom 17. November 2009 (SGS 144.12)

§ 27 – Aufgaben

¹ Das Tiefbauamt erfüllt die Aufgaben, die der Direktion auf den Gebieten der Verkehrsinfrastruktur, des Wasserbaus sowie des Fahrzeugwesens der kantonalen Verwaltung übertragen sind.

² Dem Tiefbauamt obliegen namentlich folgende Aufgaben:

(...)

e. Planen und Realisieren der kantonalen Radrouten;

(...)

Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (RBG;SGS 400)

§ 16 – Öffentliche Freiräume

¹ Öffentliche Freiräume sind allgemein zugängliche Räume wie etwa Plätze, Verkehrsräume sowie Park- und Grünanlagen, die im Eigentum der Gemeinwesen stehen.

² Die Gemeinden erarbeiten im Rahmen der Richtplanung konzeptionelle Vorstellungen über die Ausscheidung, Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Freiräume innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie berücksichtigen die Anliegen des Bundes und des Kantons.

³ Sie achten dabei insbesondere auf:

- a. die Gliederung des Siedlungsraumes und des Siedlungsrandes,
- b. die Schaffung von Erholungsräumen und Kinderspielplätzen,
- c. die Gestaltung von Fuss- und Radwegnetzen,
- d. den ökologischen Ausgleich und den Biotopverbund,
- e. die Förderung von durchlässig bewachsenen Plätzen,
- f. die lufthygienischen und klimaökologischen Aspekte.

§ 33 – Allgemeine Bestimmungen

¹ Die Gemeinden planen, projektieren und erstellen die Erschliessungsanlagen.

² Die Gemeinden sorgen insbesondere dafür, dass die Bauzonen nach dem voraussichtlichen Bedarf in angemessenen Etappen erschlossen werden.

³ Die Erschliessungsplanung sorgt dafür, dass die einzelnen Bauparzellen zweckmässig und haushalterisch genutzt werden können.

§ 34 – Kommunale Strassennetzpläne

¹ Kommunale Strassennetzpläne legen in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie die Fuss-, Wander- und Radwegnetze fest und halten die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauungen frei. Sie bezeichnen die Funktion der Strassen und sind massgebend für die kommunalen Bau- und Strassenlinienpläne.

² Die kommunalen Strassennetzpläne enthalten die bestehenden, die zu korrigierenden und die zu erstellenden Verkehrswege und Parkierungsflächen. Sie sehen insbesondere vor:

- a. Anschlussbereiche an die Kantonsstrassen,
- b. Anschlussbereiche der Feinerschliessung,
- c. Verkehrsberuhigungszonen.

³ Das Verfahren richtet sich nach den Vorschriften über den Erlass des kommunalen Richtplans. Die kommunalen Strassennetzpläne bedürfen der Genehmigung des Regierungsrates.

⁴ Nach der Genehmigung des kommunalen Strassennetzplans kann die Erteilung der Baubewilligung im Bereich der geplanten Strassen bis zum Erlass der Bau- und Strassenlinienpläne verweigert werden, längstens jedoch während sechs Monaten, gerechnet seit Einreichung des Baugesuches. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Bausperre und die Planungszone.

⁵ Kommunale Strassennetzpläne sind gleichzeitig mit den Zonenvorschriften zu erlassen oder nötigenfalls anzupassen.

BS

Verkehrplan Basel-Stadt 2001²³

Ziele des Verkehrsplans:

1. Fördern der stadtgerechten Mobilität

Hinter der Umsetzung einer stadtvträglichen Mobilitätsstrategie stehen die Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität für die Einwohner des Kantons Basel-Stadt, die Erhaltung der betrieblichen Funktionalität der Verkehrsnetze für alle Nutzer, die Erhöhung der Sicherheit und die Bewahrung der Urbanität. Die vielfältigen Ansprüche an die Stadt bringen es mit sich, dass «Lebensqualität» ein subjektiver Begriff ist, zu dem auch die Mobilität gehört, wobei die einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch ihr individuelles Verhalten das Verkehrsgeschehen prägen. Der öffentliche städtische Strassenraum, welcher zu einem beachtlichen Teil dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung steht, muss auch für die anderen Nutzer attraktiv sein; mit den knappen Flächen ist haushälterisch umzugehen.

2. Mehr Platz für die Fussgänger

Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Im öffentlichen Strassenraum müssen verstärkt Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängerbeziehungen durchgeführt werden. Dazu gehören die Sicherstellung, die Ergänzung und die attraktive Gestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr und deren Zusammenschluss zu Netzen, sichere Schulwege sowie die vermehrte Mischnutzung des Strassenraums für Begegnung und Spiel in den Wohngebieten. Vor allem im Innerstadtbereich sind die verkehrsfreien Fussgängerbereiche auszudehnen, miteinander zu verbinden und attraktiv zu gestalten.

²³ Mit dem kantonalen Verkehrsplan Basel 2001 wurde die Förderung des Veloverkehrs verwaltungsanweisend festgesetzt und ein Netz von kantonalen Velorouten sowie grössere Massnahmen definiert. Das Netz basiert auf dem kantonalen Teilrichtplan Velo/Mofa von 1982, welcher im Jahre 1995 nochmals ergänzt wurde. Im kantonalen Richtplan, welcher am 20.1.2009 von der Regierung festgesetzt wurde, wurden das Netz weiter ergänzt und neue Massnahmen für den Veloverkehr aufgenommen.

3. Förderung des Veloverkehrs

Vor allem für kürzere Wege ist der Veloverkehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Der umweltfreundliche Veloverkehr soll durch geeignete Massnahmen weiter gefördert werden. Zu den wichtigsten Massnahmen gehören die Vervollständigung des Velonetzes, das Bereitstellen von geeigneten Abstellplätzen, die Umgestaltung kritischer und gefährlicher Knoten sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrer.

4. Vorrang für den öffentlichen Verkehr

Wenn der öffentliche Verkehr entsprechend den Zielen der Regierung weiter gesteigert werden soll, bedarf dies angesichts des bereits heute hohen Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, aber auch angesichts der tendenziellen Abnahme seit 1993 neuer Anstrengungen auch in finanzieller Hinsicht und klarer, übergeordneter Richtlinien, um den Zielsetzungen auch im Vollzug Nachachtung zu verschaffen. Wichtige Massnahmen sind die Verbesserungen beim bestehenden Netz durch Netzergänzungen beim Eisenbahn-, Tram- und Busbetrieb, die Einführung von kundenfreundlichem Rollmaterial (Niederflurfahrzeuge), die Pünktlichkeit und die Regelmässigkeit auf allen Linien. Die Netze und Fahrpläne sind zu optimieren und zu koordinieren. Die Ziele des Verkehrsplans Basel 2001 Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB im Rahmen von EuroVille sowie die Schaffung der neuen Verkehrsdrehscheiben Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann im Rahmen des Projektes Regio-S-Bahn sind wichtige Voraussetzungen, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehört das Bereitstellen von Park+Ride sowie Bike+Ride-Abstellanlagen.

5. Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren

Der motorisierte Individualverkehr erbringt wichtige Leistungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr. Die notwendigen Motorfahrzeugfahrten für den Wirtschaftsverkehr müssen stets in einem angemessenen Umfang möglich sein. Fahrten, die mit anderen Verkehrsmitteln zumutbar sind (gewisse Pendler- und Freizeitfahrten), sollen jedoch nicht gefördert werden. Die Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs auf das ausgewiesene Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz und eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sind zielgerechte Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche der Kanton in eigener Kompetenz treffen kann. Selbstverständlich ist der gesetzlich vorgeschriebenen Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung weiterhin Beachtung zu schenken.

6. Mehr Parkraum für die Anwohner

Vor allem in den dicht besiedelten Gebieten kann der ruhende Verkehr auf der Allmend kaum mehr bewältigt werden. Dazu kommen Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr, die Fussgänger und die Radfahrer. Ohne ein neues Angebot an Abstellplätzen auf Privatreal ist die Rückgewinnung von öffentlichem Raum für die Entfaltung der städtischen Nutzungsansprüche nicht denkbar. Die Massnahmen dazu umfassen eine entsprechende Bewirtschaftung der Parkplätze sowie den Bau von geeigneten Parkings am Rand der Innerstadt und von Quartierparkings in den dicht besiedelten Wohngebieten zur Entlastung des Strassenraums.

Zusammenfassung

Verkehrsanlagen können heute nicht mehr nur aufgrund des Bedarfs geplant werden. Sie müssen sich an der Umweltschutzgesetzgebung, an städtebaulichen Randbedingungen, an der Wirtschaftlichkeit sowie an der Flächenknappheit im Stadtgebiet orientieren. Die Verkehrssicherheit, welche bisher durch den technischen Ausbau erreicht werden konnte, muss durch geeignetes Verkehrsmanagement, durch Verkehrsverminderung und Verkehrsberuhigung erhöht werden. Dies bedingt auch, dass die Siedlungsplanung in der gesamten Region besser auf die Verkehrsnetze abgestimmt wird.

Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

Art. 116 – Grundsätze

¹ Die Erholungsgebiete, die im Richtplan nach Raumplanungsgesetz [SR 700] (Art. 103 ff.) bezeichnet sind, sind namentlich im Bereiche städtischer Agglomerationen entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung zu erschliessen und auszustatten.

² Insbesondere sollen

(...)

b. geeignete Wegverbindungen als Radwanderwege bezeichnet und gestaltet, allenfalls ergänzt werden;

(...)

Art. 117 – Planung

¹ Die Planungsregion bzw. Regionalkonferenz [Fassung vom 17. 6. 2007] erstellt zusammen mit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, den zuständigen Fachstellen des Kantons und den Gemeinden Konzepte und Sachpläne für die Erschliessung und Ausstattung von Erholungsgebieten.

² Die Grundeigentümer, die Organisationen des Natur- und Heimatschutzes, der Wanderwege, der Radfahrer, der Behinderten und gegebenenfalls weitere interessierte Organisationen sind anzuhören.

³ Rechtsverbindlich geordnet wird die Erschliessung und Ausstattung von Erholungsgebieten in der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinden und in kommunalen, regionalen oder kantonalen Überbauungsordnungen. [Fassung vom 17. 6. 2007]

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

Art. 45 – Kantonaler Sachplan Veloverkehr

¹ Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

² Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies

a. kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,

b. Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,

c. wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Loi sur les constructions du 9 juin 1985 (LC; 721.0)

Art. 116 – Principes

¹ Les zones destinées à la détente, qui sont désignées dans le plan directeur au sens de la loi sur l'aménagement du territoire [RS 700] (art. 103 ss), notamment celles qui sont situées dans les agglomérations urbaines, doivent être équipées et mises en valeur en fonction des besoins de la population.

² Il faut en particulier prendre les mesures suivantes:

a le réseau des chemins de randonnée doit être maintenu dans sa vocation conformément aux principes posés par la Confédération; le cas échéant, il doit être rétabli ou complété;

b des chemins adéquats doivent être déclarés pistes cyclables de randonnée et aménagés en conséquence; au besoin, le réseau doit être complété;

c des aires de repos et des places de jeux doivent être aménagées et les points de vue équipés.

³ Il importe de respecter la nature et le paysage ainsi que les intérêts liés notamment à l'agriculture et à la sylviculture.

Art. 117 – Plans d'aménagement

¹ En collaboration avec la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques [Teneur du 10. 11. 1993], les services cantonaux compétents et les communes, la région d'aménagement ou la conférence régionale [Teneur du 17. 6. 2007] élabore les conceptions et les plans sectoriels nécessaires à l'équipement et à la mise en valeur des zones réservées à la détente.

² Les propriétaires fonciers, les organisations se consacrant à la protection de la nature et du patrimoine, au tourisme pédestre ou cycliste, à la défense des intérêts des handicapés et, le cas échéant, d'autres organisations intéressées doivent être entendus.

³ L'équipement et la mise en valeur des zones réservées à la détente sont prévus dans la réglementation fondamentale en matière de construction des communes ainsi que dans les plans de quartier adoptés par les communes, les régions ou le canton. [Teneur du 17. 6. 2007]

Loi sur les routes du 4 juin 2008 (LR; RSB 732.11)

Art. 45 – Itinéraires cyclables

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste

¹ Le Conseil-exécutif établit le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

² Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Ce sont

a. les itinéraires cyclables cantonaux sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3e classe,

b. les itinéraires cyclables avec pistes cyclables à l'écart des routes cantonales,

c. les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées.

FR

Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (RPBG; SGF 710.1)

Art. 41 – Gemeinderichtplan

¹ Der Gemeinderichtplan legt die Ziele mindestens in den Bereichen der Bodennutzung der Bodenressourcen, der Mobilität, der Landschaft und der Energie fest.

² Insbesondere legt dieser Plan das Verkehrsnetz fest, wobei er die bestehenden Verkehrsbelastungen, die von der Gemeinde vorgesehene Entwicklung der Mobilität und die entstehenden Umwelteinflüsse berücksichtigt.

Art. 93 – Erschliessungspflicht

¹ Die Gemeinden sind verpflichtet, wenigstens die Groberschliessung entsprechend den im Zonennutzungsplan festgelegten Bauzonen vorzusehen und deren Verwirklichung innerhalb der im Erschliessungsprogramm vorgesehenen Fristen sicherzustellen. Sie berücksichtigen die im Gemeinderichtplan getroffenen Entscheidungen.

² Solange eine vollständige Erschliessung nicht sichergestellt ist, kann keine Baubewilligung erteilt werden.

Art. 94 – Grob- und Feinerschliessung

¹ Die Groberschliessung umfasst:

- a) die Hauptstrassen, die Sammelstrassen und ihre Verbindung mit dem Hauptstrassennetz sowie die Fussgängerverbindungen;
- b) die wichtigsten Versorgungsanlagen und -leitungen für Energie sowie Trink- und Löschwasser;
- c) die erforderlichen Anlagen für die Ableitung und Reinigung des Abwassers und zur Sammlung der Abfälle;
- d) den angemessenen Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel;
- e) gegebenenfalls die Fahrrad-, Fuss- und Wanderwege.

² Die Feinerschliessung umfasst die Erschliessungsstrassen, Fusswege, Leitungen und Werke zur Abwasserableitung, die für die vorgesehene Nutzung der Grundstücke und ihrer Verbindung mit den Einrichtungen der Groberschliessung notwendig sind.

Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009 zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPBR; SGF 710.11)

Art. 23 – Verkehrsnetz (Art. 41 Abs. 2 RPBG)

Das Verkehrsnetz umfasst den motorisierten Privatverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr (mindestens den Fahrrad- und Fussgängerverkehr) sowie die Fahrzeug- und Fahrradabstellplätze.

Radwege und Radstreifen (Art. 54a und 72b Abs. 2 und 3 StrG)

Art. 64 – Planung und Zusammenarbeit

Der Staatsrat setzt eine Koordinationskommission ein, die von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion geleitet wird. Diese Kommission besteht aus Vertretern des Tiefbauamtes, der Fachstellen des Staates, der interessierten Organisationen und Kreise sowie des Gemeindeverbandes. Diese Kommission befasst sich mit der kantonalen Planung der Radwege und Radstreifen.

Art. 65 – Finanzielle Beteiligung des Staates

Der Staat übernimmt die Kosten für die kantonale Planung der Radwege und Radstreifen.

Loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1)

Art. 41 – Plan directeur communal

¹ Le plan directeur communal fixe les objectifs de la commune au minimum en matière d'utilisation du sol, de ressources du sous-sol, de mobilité, de sites et paysage et d'énergie.

² En particulier, ce plan détermine le réseau des transports, en tenant compte des charges existantes, de la mobilité liée au développement prévu par la commune et des impacts sur l'environnement qui en résultent.

Art. 93 – Obligation d'équiper

¹ Les communes ont l'obligation de prévoir au moins l'équipement de base conformément aux zones à bâtir définies par le plan d'affectation des zones et d'assurer sa réalisation dans les délais fixés par le programme d'équipement. Elles tiennent compte des options retenues dans le plan directeur communal.

² Tant qu'un équipement complet n'est pas assuré, aucun permis de construire ne peut être délivré.

Art. 94 – Equipement de base et équipement de détail

¹ L'équipement de base comprend :

- a) les routes principales, collectrices et leur raccordement au réseau routier principal ainsi que

les liaisons piétonnes ;
b) les installations et conduites principales d’approvisionnement en énergie, en eau potable et en eau pour la défense contre l’incendie ;
c) les installations nécessaires à l’évacuation et à l’épuration des eaux ainsi qu’à la collecte des déchets ;

Règlement du 7 décembre 1992 d’exécution de la loi sur les routes (RELR ; RSF 741.11)

Art. 23 – Barrières architecturales

Les trottoirs et autres installations seront conçus de façon à en permettre l’usage aux personnes handicapées ; leur aménagement tiendra compte des recommandations en la matière, notamment du guide de Procap (Association Suisse des Invalides).

Voies cyclables (art. 54a et 72b al. 2 et 3 LR)

Art. 64 – Planification et modalités de collaboration

Le Conseil d’Etat constitue une commission de coordination placée sous l’égide de la Direction de l’aménagement, de l’environnement et des constructions et composée de représentants du Service des ponts et chaussées, de services spécialisés de l’Etat, des organisations et milieux intéressés ainsi que de l’Association des communes, en vue de la planification cantonale du réseau cyclable.

Art. 65 – Participation financière de l’Etat

L’Etat prend en charge les frais de la planification cantonale des parcours de cyclotourisme.

Règlement du 1er décembre 2009 d’exécution de la loi sur l’aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC ; RSF 710.11)

Art. 23 – Réseau des transports (art. 41 al. 2 LATEC)

Le réseau des transports comprend le réseau des transports individuels motorisés, celui des transports publics et celui de la mobilité douce (au minimum cycles et piétons), y compris les places d’arrêt et de stationnement des véhicules et des cycles.

GE

Règlement portant sur l’organisation du réseau routier du 27 septembre 2004 (RSG L 1 10.04)

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 – Objet

Le présent règlement, dans le respect du droit fédéral, détermine l’établissement du plan directeur du réseau routier, sa hiérarchie et les plans d’organisation spécifique à chaque mode de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.

Chapitre II Plan directeur du réseau routier

Art. 5 – Définition

¹ Le plan directeur du réseau routier est un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.

Section 5 Deux-roues légers

Art. 17 – Définition

Les deux-roues légers comprennent les cyclomoteurs et les bicyclettes au sens des articles 18 et 24 de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 et les engins assimilés à des véhicules mentionnés à l'article 1, alinéa 10, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962.

Art. 18 – Objectifs

L'organisation des déplacements en deux-roues légers vise à offrir des conditions de sécurité optimales pour la pratique du vélo, à assurer une bonne accessibilité locale et à constituer un réseau efficace d'itinéraires couvrant l'ensemble du canton.

Art. 19 – Plan d'organisation

¹ Des itinéraires sont créés en maintenant une continuité et une cohérence d'ensemble, notamment avec les réseaux cyclables communaux.

² Lorsqu'un axe primaire est important dans le réseau cyclable, celui-ci est équipé, chaque fois que cela est possible, d'aménagements spécifiques.

³ Le plan d'organisation est représenté sur une carte annexée au plan directeur du réseau routier.

GL

Radroutengesetz vom 1. Mai 1983 (GS VII C/11/8)

Art. 1 – Radrouten

¹ Für die Radfahrer werden vorwiegend auf dem Netz der bestehenden Strassen und Wege gemäss Artikel 2 des Strassengesetzes sichere Radrouten signalisiert und während der schneefreien Zeit offengehalten. Die Radrouten stehen auch dem Fussgänger offen.

² Die Radrouten bestehen aus einer durchgehenden, für Radfahrer geeigneten Verbindung von Linthal bis Bilten sowie aus Verbindungen innerhalb und zwischen den Gemeinden. Das Befahren der Radrouten mit Motorfahrrädern kann ganz oder auf bestimmten Teilstrecken verboten werden.

Art. 5 – Radroutenkonzept

Die Landsgemeinde stimmt dem Radroutenkonzept mit der im Anhang zum Gesetz enthaltenen generellen Linienführung zu.

Anhang zum Radroutengesetz

Radroute Linthal-Bilten (Radroutenkonzept)	Länge (km)	Bestehender Zustand
Generelle Linienführung		
Linthal SBB–Sändlibrücke	0,2	Gemeindestrasse
Sändlibrücke–Seggenbrücke	0,3	Fussweg
Seggenbrücke–Durnagelsammler	0,3	(evtl. Neuanlage)
Durnagelsammler–FussballplatzRüti– Firma Cotlan, Rüti	0,7	Fussweg und Güterstrasse
Cotlan Rüti–Mädchenheim–Betschwanden	1,8	Gemeinde- und Kantonsstrasse
Mädchenheim–Legler & Co. AG, Diesbach	0,9	Güterstrasse
Legler & Co. AG–Allmeind–Rufirunse Hätzingen	1,1	Fussweg

Rufirunse–Konsum Hätzingen	0,6	Güterstrasse
Konsum–SBB-Station Luchsingen– Hätzingen	0,3	Gemeinde- und Kantonsstrasse
SBB-Station–Tschächli Luchsingen	0,3	(evtl. Neuanlage)
Tschächli–Leuggelbach	1,0	Fussweg
Leuggelbach–Villa Sonnenhof	0,2	Gemeinde- und Güterstrasse
Villa Sonnenhof–D. Jenny & Co., Haslen	1,4	Fussweg, teilw. Güterstrasse
D. Jenny & Co.–Zusingen– Migros Schwanden	1,4	Gemeinde- und Kantonsstrasse
Migros–Freiberg–Plattenau–Therma- strasse–SBB-Linthbrücke	1,4	Gemeindestrasse
SBB-Linthbrücke–Weidmann & Co. AG, Im Steg	0,5	Fussweg
Weidmann & Co. AG–Ennetlinth Mitlödi	0,4	Fussweg
Ennetlinth–Sändli Mitlödi	0,3	Gemeinde- und Kantonsstrasse
Sändli–Pfadiheim–Mühlefuhr Ennenda	1,8	Güterstrasse
Mühlefuhr–Bleiche–Kapelle Ennenda	0,9	Gemeindestrasse
Kapelle–Ob. Allmeind–Knobel AG, Ennenda	0,4	teilw. Fussweg
Knobel AG–Eberle AG, Ennenda	0,4	Gemeindestrasse
Eberle AG–Untere Allmeind–Kronenplatz– Linthbrücke, Ennetbühls	0,8	Fussweg und Gemeindestrasse
Linthbrücke – Schwimmbad–Alpenbrückli	0,8	Fussweg
Alpenbrückli– Mühle Streiff	0,2	private Güterstrasse
Mühle Streiff–Kalkfabrik Netstal	0,7	Fussweg
Kalkfabrik–Langgütli–Linthbrücke Netstal	1,3	Privatstrasse
Variante A:		
Linthbrücke, Netstal–Stoffel AG	0,2	Kantonsstrasse
Stoffel AG–Grosser Zaun, Netstal	0,9	Güterstrasse
Grosser Zaun–Erlen, Näfels	1,1	Güterstrasse
Erlen–Feld–Ennetgiessen, Näfels	2,0	Güter- und Gemeindestrasse
Ennetgiessen–SBB Näfels-Mollis–SBB-Areal, Schwärzistrasse–Tankgraben Näfels	1,2	Gemeinde- und Kantonsstrasse
Tankgraben–Schärhaufen, Näfels	0,9	Güterstrasse
Variante B:		
Linthbrücke Netstal–Flugplatz Mollis/Süd	(0,3)	(evtl. Neuanlage)
Flugplatz/Süd–Linthwehr ehem. Jenny & Co.	(0,9)	Fussweg
Linthwehr–Fabrikgebäude ehem. Jenny & Co. Kanalstrasse	(2,0)	Güterstrasse
Kanalstrasse–Linthdamm–Untere Linthbrücke, Mollis	(0,9)	Fussweg
Untere Linthbrücke–Chlilinthli–Schärhaufen	(1,8)	Gemeinde- und Güterstrasse
Schärhaufen–Marteren–Untere Rietstrasse, Niederurnen	1,2	Güterstrasse
Untere Rietstrasse–Espen–Ziegelbrücke- strasse (Migros), Niederurnen	1,1	Gemeindestrasse
Ziegelbrückestrasse–Wiesenstrasse– Bilten	3,7	Güterstrasse
Gesamtstrecke 32,7 km		

GR

Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden vom 6. Dezember 2004 (KRG; BR 801.100)

Art. 45 – Genereller Erschliessungsplan

¹ Der Generelle Erschliessungsplan legt in den Grundzügen die Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen zur Erschliessung der Bauzonen und anderer Nutzungszonen fest. Er enthält mindestens die Anlagen der Grund- und Groberschliessung und, wo keine Folgeplanung festgelegt ist, auch Anlagen der Feinerschliessung, die mehreren Grundstücken dienen.

² Der Generelle Erschliessungsplan legt ferner bedeutende Erschliessungsanlagen mit Ausstattungscharakter wie Anlagen des öffentlichen Verkehrs, Parkieranlagen, Beschneiungsanlagen, Loipen, Fusswege, Wanderwege, Radwege und Reitwege fest.

³ Die Gemeinden unterscheiden im Generellen Erschliessungsplan bestehende und geplante Anlagen. Sie regeln in der Grundordnung die Rechtsfolgen der einzelnen Festlegungen, soweit sich diese nicht aus dem kantonalen Recht ergeben.

⁴ Bei der Projektierung geplanter Anlagen sind geringfügige Abweichungen gegenüber dem Generellen Erschliessungsplan zulässig, sofern die konzeptionellen Vorgaben gewahrt sind.

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

Art. 15 – Grundsätze

1 Die Kantonsstrassen sind nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik und unter Beachtung der zu erwartenden Nutzung, mit guter Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung, möglichst umweltschonend sowie wirtschaftlich zu projektieren und zu bauen.

Grundsätze

2 Kantonsstrassen sind grundsätzlich verkehrsorientiert. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und Radfahrer sowie von Menschen mit einer Behinderung sind angemessen zu berücksichtigen.

3 Die Regierung erlässt für den Innerortsbereich von Kantonsstrassen Richtlinien für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung. Dabei ist auf die Funktion der Strasse und auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen.

Strassenverordnung des Kantons Graubünden vom 20. Dezember 2005 (StrV; BR 807.110)

Art. 13 – Rad- und Gehwege, Nutzungsrecht

¹ Der Kanton kann den Gemeinden für auf seinem Strassengrundstück verlaufende Radstreifen oder Gehwege ein unentgeltliches, für die Öffentlichkeit bestimmtes Nutzungsrecht einräumen.

² Das Nutzungsrecht wird als Personaldienstbarkeit eingeräumt und im Grundbuch eingetragen.

JU

Loi sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994 (RSJ 722.31)

Article premier – But

¹ La présente loi a pour but de promouvoir le trafic cycliste et d'en assurer la sécurité sur le territoire de la République et Canton du Jura.

² A cet effet, l'Etat et les communes établissent un réseau cyclable cantonal attractif et sûr.

Art. 2 – Plan sectoriel

¹ Le réseau cyclable cantonal est déterminé par le Gouvernement selon un plan sectoriel intégré au plan directeur cantonal.

² Il est constitué d'un réseau de base et d'un réseau complémentaire auquel les articles 10 à 17 ne s'appliquent pas.

Art. 3 – Réseau cyclable cantonal a) Définition

Le réseau cyclable cantonal est constitué d'itinéraires propices au déplacement des cycles à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

Art. 4 – b) Objectifs

¹ Le réseau cyclable cantonal favorise prioritairement l'usage quotidien du cycle en tant que moyen de transport individuel.

² Il tient également compte de l'usage des cycles dans les activités de loisirs.

Art. 5 – Définitions

¹ Sont considérés comme itinéraires cyclables au sens de la présente loi:

a) les chemins à vitesse lente tels que pistes cyclables, chemins agricoles et forestiers et autres chemins dont l'accès au trafic est limité;

b) les routes secondaires ouvertes au trafic mais peu fréquentées ainsi que les routes en localité pour autant qu'elles soient attractives et sûres;

c) les autres routes pour autant qu'elles soient équipées de bandes cyclables ou de trottoirs à usage mixte.

² Sont considérés comme cycles les vélos et les cyclomoteurs.

³ Est considéré comme maintenance l'entretien propre à maintenir l'ouvrage en bon état.

⁴ Est considéré comme entretien ordinaire le nettoyage.

⁵ Sont considérés comme entretien hivernal le déneigement, le salage et le sablage.

⁶ La limite entre l'intérieur et l'extérieur de la localité est fixée par la limite de la zone à bâtir au moment de la réalisation de l'ouvrage.

Art. 6 – Coordination

¹ Le réseau cyclable cantonal doit être cohérent et coordonné dans la mesure du possible avec les réseaux des régions voisines.

² Il tient compte des autres activités du Canton, des cantons voisins et de la Confédération qui ont des effets sur l'aménagement du territoire.

Art. 7 – Collaboration

Les autorités compétentes collaborent avec les organisations privées qui œuvrent en faveur du trafic cycliste, ainsi qu'avec la Fédération jurassienne du tourisme.

Art. 8 – Haute surveillance, mesures d'exécution

¹ Le Gouvernement exerce la haute surveillance sur le domaine régi par la présente loi.

² Il prend les dispositions d'exécution nécessaires.

Art. 9 – Surveillance

Le Département de l'Environnement et de l'Équipement (dénommé ci-après : "Département") surveille l'exécution de la présente loi.

Art. 10 – Propriété

¹ Les pistes et bandes cyclables situées sur le domaine de l'État ainsi que les routes secondaires cantonales faisant partie du réseau cyclable cantonal appartiennent à l'État.

² Sous réserve de l'alinéa 3, les autres itinéraires cyclables appartiennent aux communes.

³ Si nécessaire, les communes affectent à l'usage général les routes privées en application de la

loi sur la construction et l'entretien des routes.

Art. 11 – Acquisition des terrains

¹ L'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des itinéraires cyclables incombe aux communes.

² L'Etat rembourse aux communes les 50 % des frais d'acquisition des terrains pour les tronçons à l'extérieur des localités. Demeure réservé l'article 14, alinéa 2.

Loi visant à protéger et à soutenir la famille du 28 avril 1988 (RSJ 170.71)

Art. 10 – Réseau routier

¹ Routes et chemins doivent être conçus ou adaptés de manière à répondre aux besoins des familles, notamment par la modération du trafic dans les quartiers d'habitation et aux abords des écoles.

² L'Etat favorise la construction des voies cyclables.

Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire du 25 juin 1987 (LCAT; RSJ 701.1)

[TITRE TROISIEME : Equipement, remembrement, expropriation et financement

CHAPITRE PREMIER : Equipement technique de la zone à bâtir]

Art. 85 – Equipement de base, équipement de détail

¹ L'équipement de base comprend les réseaux principaux des installations d'équipement et les aménagements qui y sont liés, notamment :

(...)

d) le cas échéant, les voies cyclables et les chemins de randonnée pédestre.

CHAPITRE IV : Expropriation et restriction de la propriété

Art. 100 – Expropriation formelle a) Droit d'expropriation

¹ L'approbation d'un plan de zones ou d'un plan spécial implique l'expropriation des biens-fonds, des parties de biens-fonds et des droits réels y afférents, délimités en qualité de :

(...)

d) voie de communication et place, voie cyclable, chemin piéton et chemin de randonnée pédestre le long des cours d'eau;

(...)

Arrêté fixant les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire applicables à la révision du plan directeur cantonal du 22 mai 2002 (RSJ 702.1)

Art.3

¹ Les objectifs formulent les implications territoriales des principes directeurs.

² Les objectifs sont les suivants :

1. (...)

2. (...)

3. promouvoir les déplacements lents (à pied, à vélo, etc.) pour les activités quotidiennes et de loisirs;

Arrêté mettant l'étang de la Gruère et ses environs immédiats sous la protection de l'Etat du 5 février 1980 (RSJ 451.322)

Art. 3

Dans la réserve, toute modification de l'état naturel est interdite, en particulier :

a) (...)

b) (...)

c) camper, dresser des tentes ou autres abris, faire stationner des roulottes ou des caravanes, circuler à bicyclette ou à véhicule à moteur, garer et laver les automobiles ou autres véhicules;

LU

Weggesetz vom 23. Oktober 1990 (SRL Nr. 758a)

§ 17²⁴ Rücksichtnahme und Koordination

¹ Die Behörden berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Fuss- und Wanderwege. Werden diese betroffen, ist eine Stellungnahme der zuständigen Dienststelle einzuholen.

² Die Behörden beachten bei der Planung, beim Bau und beim Unterhalt der Wege die Anliegen der Land- und Waldwirtschaft und des Natur- und Landschaftsschutzes.

³ Fuss-, Wander-, Rad- und Reitwege sind aufeinander abzustimmen.

NE

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire du 2 octobre 1991 (LCAT; RSN 701.0)

Plans d'alignement communaux

Art. 71 – Définition

1 Les plans d'alignement structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies de communication publiques telles que routes, voies ferrées, voies cyclables, chemins pour piétons, places publiques.

2 (...)

Arrêté concernant la modification du plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire du 23 juin 1993 (RSN 701.014)

Article premier

Le plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire est complété par l'adjonction de la fiche de coordination R_33 "Etablissement d'un réseau cantonal d'itinéraires pour le vélo de montagne".²⁵

²⁴ Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 120).

²⁵ Plan directeur cantonal: Fiche de coordination A_27 : Promouvoir la mobilité douce.
<http://www.ne.ch/neat/documents/environnement/200_7000/410_PDC10_Consultation_Documents_files/PDC_Version_fiches_A27.pdf> (besucht am 20. August 2010).
Fiche de coordination R_33 : Valoriser les réseaux touristiques et les loisirs
<http://www.ne.ch/neat/documents/environnement/200_7000/410_PDC10_Consultation_Documents_files/PDC_Version_fiches_R33.pdf> (besucht am 20. August 2010).

NW

Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 24. April 1966 (Strassengesetz; NG 622.1)

Art. 21²⁶ – Verkehrsrichtpläne

Der Kanton und die Gemeinden haben Verkehrsrichtpläne zu erlassen. Das Verfahren, der Inhalt und die Wirkung richten sich nach den Bestimmungen der Baugesetzgebung.

Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht vom 24. April 1988 (Baugesetz; NG 611.1)

Art. 18²⁷ – Zuständigkeit

¹ Der Landrat erlässt den kantonalen Richtplan. Sein Entscheid ist endgültig.

² Die Vorarbeiten sind durch eine vom Regierungsrat gewählte Richtplankommission unter Beizug der Direktionen zu leisten.

Landratsbeschluss betreffend die Genehmigung des kantonalen Radwegkonzepts 2008 vom 19. November 2008 (NG 622.131)

Der Landrat von Nidwalden,

gestützt auf Art. 21 des Gesetzes vom 24. April 1966 über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz) und Art. 18 Abs. 1 des Gesetzes vom 24. April 1988 über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz),

beschliesst:

1. Das kantonale Radwegkonzept vom 8. Juli 2008²⁸ wird genehmigt.
2. Das Radwegkonzept vom 30. August 1983 wird aufgehoben.
3. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

OW

Baugesetz vom 12. Juni 1994 (GDB 710.1)

Quartierplan

Art.19 – Form und Inhalt

(...)

⁴ Der Gemeinderat kann vorschreiben, dass wichtige Fuss- und Radwegverbindungen innerhalb des Quartierplanareals öffentlich benützbar sein müssen.

⁵ Über Form und Inhalt kann die Gemeinde im Baureglement weitere Vorschriften erlassen.

²⁶ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 28. April 1996, A 1996, 569; in Kraft seit 1. Oktober 1996.

²⁷ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 28. April 1996, A 1996, 569; in Kraft seit 1. Oktober 1996.

²⁸ Online abrufbar unter:

<http://www.nw.ch/dl.php/de/4a0971b866f64/radwegkonzept_2008_genehmigt_lr.pdf> (besucht am 20. August 2010).

SG

Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1)

Art. 10.²⁹ – d) Fuss-, Wander- und Radwege

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

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

Art. 11. – e) Hoheit und Eigentum

¹ Die politische Gemeinde hat die Hoheit über die Gemeindestrassen.

² Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse sind in der Regel Eigentum der politischen Gemeinde.

SH

Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz; SHR 700.100)

Art. 17 – Quartierplan, Grundsatz und Zweck

¹ Der Gemeinderat legt mit dem Quartierplan die Erschliessung oder Gestaltung eines Teilgebietes der Gemeinde fest. Der haushälterischen Nutzung des Bodens, dem umweltschonenden, energiesparenden sowie architektonisch und ästhetisch guten Bauen und der Gestaltung der Fussgänger- und Fahrradverbindungen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

(...)

Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100)

Art. 27 – Grundsätze

¹ Der Kanton und die Gemeinden stellen Strassenrichtpläne auf.

² Die Richtpläne sind nach den Vorschriften des Bundes und des Kantons in die Raumplanung einzuordnen und, soweit die Interessen des Strassenverkehrs nicht überwiegen, auf andere Richtpläne und auf die Nutzungspläne der Gemeinden abzustimmen.

³ Sie sind spätestens alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Art. 28 – Inhalt

Die Strassenrichtpläne des Kantons und der Gemeinden enthalten das Netz der bestehenden und künftigen Kantons- beziehungsweise Gemeindestrassen, getrennt nach Einteilung, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Rad- und Wanderwege.

Art. 29 – Wirkung

Die Strassenrichtpläne des Kantons und der Gemeinden sind für sämtliche Instanzen des Kantons, der Gemeinden und anderer öffentlichrechtlicher Körperschaften verbindlich.

²⁹ Fassung gemäss III. Nachtrag.

Verordnung betreffend den Vollzug des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 vom 23. Dezember 1980 (Strassenverordnung; SHR 725.101)

§ 17

¹ Die Gemeinden stellen ihre Strassenrichtpläne im Massstab 1 : 5000 auf.

² Die Strassenrichtpläne sind zur Genehmigung durch den Regierungsrat in vier Exemplaren beim kantonalen Tiefbauamt einzureichen. Dabei sind die Kantonsstrassen ohne Berücksichtigung der Einteilung schwarz, die kantonalen Radwege blau, die kantonalen Wanderwege gelb und die Gemeindestrassen mit folgenden Farben einzutragen:

- a) Hauptstrassen: rot
- b) Sammelstrassen: orange
- c) Erschliessungsstrassen: grün
- d) Güter- und Waldstrassen: braun
- e) Rad-, Geh-, Reit-, und Wanderwege: gelb

SZ

Vollzugsverordnung zur Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (SRSZ 442.111)

§ 6 – Gesamtes Radroutennetz

Radrouten bestehen aus den kantonalen Radrouten und den Nebenradrouten der Bezirke und Gemeinden.

§ 7 – Kantonales Radroutenkonzept

¹ Das kantonale Radroutenkonzept koordiniert die Radrouten zwischen den Gemeinden, Bezirken und dem Kanton.

² Es bestimmt die kantonalen Radrouten entlang von Hauptstrassen und setzt Prioritäten bei der Umsetzung.

³ Die Fachstelle erarbeitet das kantonale Radroutenkonzept und unterbreitet es nach Anhören der Gemeinden und Bezirke dem Regierungsrat zum Beschluss.

§ 8 – Nebenradrouten

Die Gemeinden legen die Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest.

Verordnung über Grundeigentümerbeiträge an Verkehrsanlagen vom 7. Februar 1990 (SRSZ 400.220)

§ 2 – Grob- und Feinerschliessungsstrassen

¹ Als Anlagen der Feinerschliessung gelten Strassen und Fusswege, die der parzellenweisen Erschliessung eines Quartiers dienen.

² Die Gemeinde bezeichnet die Groberschliessungsstrassen im Erschliessungsplan (§ 38 Abs. 1 PBG). Dabei sind in der Regel als Groberschliessungsstrassen einzustufen:

- a) Strassen, die den Verkehr der Feinerschliessungsstrassen sammeln und ihn dem übergeordneten Strassennetz (Haupt- und Verbindungsstrassen) zuführen;
- b) getrennte Fuss- und Radwege, die Erschliessungsfunktionen für grössere Baugebietsflächen erfüllen.

SO

Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11)

§ 10. – Radwege

¹ Über Radwege, die räumlich unabhängig von Kantonsstrassen geführt werden, funktionell aber die gleiche Bedeutung haben wie die Strasse begleitende Anlagen, beschliesst der Kanton im Rahmen des Mehrjahresprogramms.

(...)

TI

Decreto legislativo concernente l'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore del 26 giugno 2007 (RL 7.1.1.1.2)

Mobilità

18. Incentivare la complementarità e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare:

(...)

– la mobilità combinata e il traffico lento;

(...)

Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 (RL 7.1.1.1)

Capitolo II: Piani regolatori comunali

Art. 28 – Componenti e contenuto, c) rappresentazioni grafiche

¹ Le rappresentazioni grafiche comprendono, di regola, i seguenti documenti in scala adeguata:

- piano del paesaggio
- piano delle zone
- piano del traffico
- piano delle attrezzature e costruzioni di interesse pubblico
- piano indicativo dei servizi pubblici.

² Esse fissano in particolare:

(...)

p) la rete delle vie di comunicazione per i mezzi di trasporto pubblici e privati con la precisazione delle linee di arretramento, le vie ciclabili e pedonali, i sentieri e i posteggi pubblici;

(...)

TG

Gesetz über Strassen und Wege vom 14. September 1992 (RB 725.1)

§ 5 – Kantonsstrassen und Kantonswege

(...)

³ Der Grosse Rat legt das Netz der Kantonsstrassen und -wege fest. Beschlüsse über Erweiterun-

gen des Netzes durch neue Kantonsstrassen unterliegen der fakultativen Volksabstimmung, soweit sie nicht nur Umfahrungen einzelner Ortschaften betreffen.

UR

Keine einschlägigen Bestimmungen gefunden.³⁰

VD

Keine einschlägigen Bestimmungen gefunden.

VS

Strassengesetz vom 3. September 1965 (RS/VS 725.1)

Art. 9^{bis31} – Radwege und -streifen

¹ Zwischen Saint-Gingolph und Oberwald ist zu Lasten des Kantons für die Radfahrer ein Hauptradweg zu erstellen. Dieser wird aus Sicherheitsgründen und nach Möglichkeit von der Strasse getrennt geführt.

² Radwege und Radstreifen können auf allen Strassenkategorien angelegt werden; sie sind integrierende Bestandteile der Strassen, auf denen sie angelegt sind, und gehen zu Lasten des Werkes.

³ Erweist sich die Erstellung eines Radweges als unmöglich oder unzweckmässig, so können Radstreifen markiert werden.

Entscheid des Grossen Rates über die Raumplanungsziele vom 2. Oktober 1992 (RS/VS 701.102)

Art. 1 – Allgemeines

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von den Grundlagen und den bestehenden Sachplänen, die in grossen Linien den Stand und die generellen Absichten auf dem Gebiete der Raumplanung aufzeigen.

Art. 2 – Zweck

¹ Die Planungsziele bestimmen die allgemeine Raumordnungspolitik und berücksichtigen namentlich die Grundlagen und die Sachpläne.

² Sie legen die erwünschte räumliche Entwicklung fest unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung sowie der wirtschaftlichen Zielsetzungen und Bedürfnisse.

Art. 3 – Raumplanungsziele

³⁰ Näheres zur kantonalen Velopolitik (u.a. Planung und Errichtung von Radwegen zur Förderung des Fahrradverkehrs) findet sich im plan directeur cantonal, A 23 – mobilité douce; online abrufbar unter: <http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/transports_publics/fichiers_pdf/Fiche_A23.pdf>

(besucht am 20. August 2010).

³¹ Eingefügt durch Änderung vom 2. Oktober 1991.

¹ Für die verschiedenen Sachbereiche gelten folgende Raumplanungsziele:

(...)

C. 4. Erstellen eines zusammenhängenden Fahrrad- sowie Fuss und Wanderwegnetzes.

(...)

² Diese Raumplanungsziele sind im konkreten Fall aufeinander abzustimmen und abzuschätzen unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.

³ Sie werden periodisch durch den Grossen Rat revidiert.

Loi sur les routes du 3 septembre 1965 (RS/VS 725.1)

Art. 9^{bis}³² – Pistes et bandes cyclables

¹ Un axe principal reliant Saint-Gingolph à Oberwald sera aménagé à la charge du canton pour l'usage des cyclistes. Pour des raisons de sécurité et dans la mesure du possible, il sera séparé des autres voies publiques.

² Des pistes et bandes cyclables peuvent être aménagées sur toutes les catégories de routes; elles sont parties intégrantes des routes sur lesquelles elles sont aménagées et aux frais de l'oeuvre.

³ Si la construction d'une piste cyclable est impossible ou inopportune, on peut procéder à un marquage de bandes cyclables.

Décision concernant les objectifs d'aménagement du territoire du 2 octobre 1992 (RS/VS 701.102)

Article premier – Généralités

Le Grand Conseil prend connaissance des études de base et des plans sectoriels existants qui indiquent dans les grandes lignes l'état et les options générales dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Art. 2 – But

¹ Les objectifs d'aménagement définissent la politique générale d'aménagement du territoire en considérant notamment les études de base et les plans sectoriels.

² Ils fixent le développement spatial souhaité en tenant compte de l'évolution démographique ainsi que des objectifs et des besoins économiques.

Art. 3 – Objectifs d'aménagement du territoire

¹ Pour les différents domaines sectoriels, les objectifs d'aménagement du territoire sont les suivants:

(...)

C. 4. Aménager un réseau cohérent de voies cyclables, de chemins pour piétons et de randonnées pédestres.

(...)

² Ces objectifs d'aménagement du territoire sont, dans le cas concret, à coordonner et à apprécier lors de la pesée des différents intérêts en présence.

³ Ils sont révisés, périodiquement, par le Grand Conseil.

³² Modification du 2 octobre 1991.

ZG

Keine einschlägigen Bestimmungen gefunden.

ZH

Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1)

§ 1. – Grundsatz

Dieses Gesetz findet Anwendung auf Strassen, die im Eigentum des Staates oder der politischen Gemeinden stehen und dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Als Strassen gelten auch Plätze und Wege, insbesondere Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege.

§ 14.³³ – Projektierungsgrundsätze

Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

§ 28. – Strassenfonds

¹ Die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt.

² Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Millionen Franken im Voranschlag ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex.³⁴

(...)

§ 35. – Wege

¹ Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege können auch unter Inanspruchnahme von Anlagen bereitgestellt werden, die nicht dem Träger der Baupflicht gehören; dies gilt auch für die Verwendung von Flur- und Genossenschaftswegen.

² Für den Rechtserwerb und für allfällige besondere Bau- und Unterhaltungspflichten aus der erweiterten Nutzung gelten sinngemäss die Bestimmungen für den jeweiligen Bauträger.

³ Vorbehalten bleiben abweichende Regelungen mit dem Wegeigentümer durch verwaltungsrechtlichen Vertrag.

Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht vom 7. September 1975 (Planungs- und Baugesetz; LS 700.1)

C. Der regionale Richtplan

§ 30.³⁵ – Inhalt

¹ Der regionale Richtplan erfasst Gebiete, die nach ihrer Lage, nach den wirtschaftlichen und so-

³³ Fassung gemäss G vom 28. September 1986 (OS 49, 807). In Kraft seit 1. Dezember 1986 (OS 49, 809).

³⁴ Eingefügt durch G vom 28. September 1986 (OS 49, 807). In Kraft seit 1. Dezember 1986 (OS 49, 809).

³⁵ Fassung gemäss G vom 1. September 1991 (OS 51, 817). In Kraft seit 1. Februar 1992 (OS 52, 48).

zialen Verhältnissen, nach der Erschliessung, Versorgung und Ausstattung sowie nach ihrer mutmasslichen Entwicklung einer abgestimmten Raumordnung bedürfen und zugänglich sind.

² Der regionale Richtplan umfasst die gleichen Bestandteile und ordnet sinngemäss die nämlichen Sachbereiche wie der kantonale Richtplan; er kann jedoch die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder bei Bedarf weiter gehende Angaben enthalten.

³ Der Siedlungsplan kann insbesondere die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen.

⁴ Der Verkehrsplan enthält namentlich

- a. die Strassen und Parkieranlagen von regionaler Bedeutung,
- b. die Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Anlagen,
- c. Bahnlinien sowie Anschlussgleise und Anlagen für den Güterumschlag,
- d. Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug historischer Verkehrswege.

§ 245.³⁶ – Gemeinschaftsanlagen

(...)

² Die Schaffung öffentlicher oder privater Gemeinschaftsanlagen und die Beteiligung hieran können vom Gemeinderat gebietsweise oder von der örtlichen Baubehörde im baurechtlichen Bewilligungsverfahren verfügt und näher geordnet werden,

- a. wenn ein öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs sowie des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten und Gewässern, der Schaffung von Abstellplätzen auf den einzelnen Grundstücken entgegensteht,
- b. wenn dem Baupflichtigen die Realerfüllung wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

³ Derartige Verfügungen schliessen das Verbot ein, auf den betreffenden Grundstücken Abstellplätze zu schaffen, die nicht dem Güterumschlag, einem näher zu bestimmenden besondern Eigenbedarf oder der Parkierung zweirädriger Fahrzeuge dienen.

Kantonaler Richtplan, Stand 26.3.2007³⁷

4.3a Fuss- und Veloverkehr

4.3a.1 Zielsetzungen

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar.

Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen.

Die Stärken liegen beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünf Kilometern. Der Langsamverkehr ist auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen.

4.3a.2 Karteneinträge

Nach § 30 Abs. 4 Bst. d PBG sind Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug historischer Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen. In Abb. 8a sind interkantonal und kantonal bedeutende Fuss- und Radrouten festgehalten, diese werden in die Richtplankarte der regionalen Richtpläne übernommen.

³⁶ Fassung gemäss G vom 1. September 1991 (OS 51, 817). In Kraft seit 1. Februar 1992 (OS 52, 48).

³⁷ Online abrufbar unter: <<http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/richtplan/inhalt.html>> (besucht am 20. August 2010).

4.3a.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Der Kanton setzt die Ziele gemäss Pt. 4.3a.1 sowohl bei kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen wie auch im Rahmen von organisatorischen Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen an Staatsstrassen um. Er fördert Massnahmen zur Querung von Verkehrsachsen (vgl. Pt. 3.7a). Der Kanton stellt die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland sicher.

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz angestrebt. Die Regionen wirken mit bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten.

c) Gemeinden

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten.

III. Aménagement et entretien de bandes, pistes et itinéraires cyclables

AG

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100)

§ 48 – Waldabstand

¹ Gegenüber Wäldern gelten folgende Abstände³⁸

- a) für Gebäude, gebäudeähnliche Bauten, Tankstellen, oberirdische Tanks und dergleichen mindestens 18 m;
- b) für Kleinbauten, Kies- und andere Gruben, Steinbrüche, unterirdische Bauten, Anlagen und Bauteile, sowie Bauten, Anlagen und Bauteile, die höchstens 80 cm über das massgebende Terrain hinausragen, mindestens 8 m;³⁹
- c) für Strassen 4 m; liegen zwischen Fahrbahn und Wald Geh- oder Radwege, beträgt der Abstand 3 m. In Sondernutzungsplänen und kantonalen Strassenbauprojekten können diese Abstände herabgesetzt werden. Für Flurwege sind Abstandsunterschreitungen direkt gestützt auf die waldgesetzlichen Bestimmungen zulässig.⁴⁰

² Die Nutzungspläne können grössere, gegenüber einzelnen Waldparzellen innerhalb der Bauzonen auch kleinere Waldabstände vorsehen.⁴¹

³ Die Waldabstände werden ab Waldgrenze gemessen und sind mit allen Bauteilen, ausgenommen denjenigen, welche die Baulinien überschreiten dürfen, einzuhalten.⁴²

⁴ Im Bereich von Bauten und Anlagen, die bereits den gesetzlichen Waldabstand unterschreiten, kann der Gemeinderat mit Zustimmung des zuständigen Departements ausnahmsweise die Unterschreitung des Waldabstands bewilligen. Bei der Interessenabwägung sind namentlich die Siedlungs- und Freiraumqualität zu berücksichtigen.⁴³

§ 86 – Zuständigkeit für den Bau

¹ Die Zuständigkeit für den Bau liegt⁴⁴

- a) beim Kanton für Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege;⁴⁵
- b) bei den Gemeinden für Gemeindestrassen, für Radwege, soweit diese nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes sind, und für Fusswege.

² Für Privatstrassen gelten die Vorschriften über die Erschliessung.

§ 111 – Abstände

³⁸ Fassung gemäss § 42 Abs. 2 des Waldgesetzes des Kantons Aargau (AWaG) vom 1. Juli 1997, in Kraft seit 1. März 1999 (AGS 1999 S. 14).

³⁹ Fassung gemäss Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴⁰ Eingefügt durch Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴¹ Fassung gemäss Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴² Fassung gemäss § 42 Abs. 2 des Waldgesetzes des Kantons Aargau (AWaG) vom 1. Juli 1997, in Kraft seit 1. März 1999 (AGS 1999 S. 14).

⁴³ Eingefügt durch Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴⁴ Fassung gemäss Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 5. September 2000, in Kraft seit 1. Januar 2001 (AGS 2000 S. 311).

⁴⁵ Fassung gemäss Ziff. I./6. des Gesetzes zur Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Kanton Aargau (NFA-Gesetz Aargau, NFAg) vom 26. Juni 2007, in Kraft seit 1. Januar 2008 (AGS 2007 S. 335).

¹ Die vom Strassenmark gemessenen Abstände betragen:⁴⁶

a) für Bauten und Anlagen gegenüber Kantonsstrassen 6 m, gegenüber Gemeindestrassen 4 m; die Gemeinden können für Stützmauern, Böschungen und Parkfelder gegenüber Gemeindestrassen andere Abstände festlegen,

(...)

c) für Einfriedigungen bis zu 80 cm Höhe gegenüber Kantonsstrassen 1 m; gegenüber Gemeindestrassen 60 cm, wenn die Gemeinden nichts anderes festlegen,

d) für Einfriedigungen von mehr als 80 cm bis zu 1.80 m Höhe und für einzelne Bäume gegenüber Kantonsstrassen 2 m; gegenüber Gemeindestrassen 60 cm, wenn die Gemeinden nichts anderes festlegen.

^{1bis} Die Abstände gegenüber Gemeindestrassen gelten ebenfalls gegenüber Privatstrassen im Gemeingebrauch.⁴⁷

² Durch Sondernutzungspläne, kantonale Nutzungspläne sowie Sichtzonen können die Abstände erhöht oder, namentlich zum Schutz von Ortsbildern, herabgesetzt oder aufgehoben werden.⁴⁸

³ Die Strasseneigentümer haben auf Verlangen der Grundeigentümer den Unterhalt von Landstreifen zwischen Einfriedigungen und Strassengrenzen zu übernehmen.

⁴ Die für einzelne Bäume gegenüber Kantonsstrassen vorgeschriebenen Abstände ermässigen sich um 1 m und der Abstand für Einfriedigungen wird aufgehoben, wo neben der Fahrbahn Geh- und Radwege liegen.⁴⁹

Allgemeine Verordnung zum Baugesetz vom 23. Februar 1994 (ABauV; SAR 713.111)

§ 42 – Winterdienst

¹ Der Winterdienst auf den Kantonsstrassen⁵⁰ obliegt

a) auf den Ausserortsstrecken für Personenunter- und -überführungen sowie Radwege den Gemeinden, im Übrigen dem Kanton;

b) auf den Innerortsstrecken bezüglich der Schneeräumung und der Bekämpfung der Winterglätte auf den durchgehenden Fahrbahnen, eingeschlossen niveaugleiche Radstreifen sowie Bus- und Abbiegespuren, dem Kanton, im Übrigen den Gemeinden; sie besorgen auch die Schneeabfuhr (im Innerort), soweit diese an exponierten Stellen erforderlich ist.

² Der Kanton kann den ihm obliegenden Winterdienst gegen Entschädigung den Gemeinden mit ihrer Zustimmung ganz oder teilweise übertragen.

AR

Strassengesetz vom 26. Oktober 2009 (StrG; bGS 731.11)

Art. 23 – Begriffe

¹ Als Strassenbau gelten insbesondere:

a) der Neubau und der Ausbau von Strassen;

b) die Gesamterneuerung von Strassen;

c) bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Verkehrslenkung;

d) bauliche Massnahmen ausserhalb des Strassengrundstückes zum Schutz der Strassen;

⁴⁶ Fassung gemäss Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴⁷ Eingefügt durch Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴⁸ Fassung gemäss Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁴⁹ Fassung gemäss Gesetz vom 10. März 2009, in Kraft seit 1. Januar 2010 (AGS 2009 S. 237).

⁵⁰ Zur Festsetzung der Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vgl. die Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SAR 751.125).

- e) von Gesetzes wegen an Strassen erforderliche Umweltschutzmassnahmen;
- f) die Erstellung von Anlagen zum Betrieb, namentlich zur Beleuchtung oder Entwässerung von Strassen;
- g) alle als Folge der Massnahmen nach lit. a–f notwendigen Anpassungen bei anstossenden Liegenschaften.

² Der Strassenbau umfasst Planung, Projektierung und Ausführung, einschliesslich damit verbundene Verkehrskonzepte und das Mobilitätsmanagement.

³ Wo das Gesetz zwischen Strassen innerorts und ausserorts unterscheidet, gilt als Begrenzung das Signal «Ortsbeginn» und «Ortsende».⁵¹

Art. 24 Zuständigkeiten

¹ Dem Kanton obliegt der Bau der Kantonsstrassen.

² Der Gemeinde obliegt der Bau der Gemeindestrassen.

Art. 49 – Zuständigkeiten, a) Kanton

¹ Die Kantonsstrassen werden vorbehältlich Art. 50 Abs. 2 durch den Kanton unterhalten.

² Ausserdem besorgt der Kanton entlang von Kantonsstrassen:

- a) die Instandstellung von berg- und talseitigen Rutschungen, die weder auf mangelhaften Unterhalt durch die Anstösser noch auf bauliche Massnahmen oder Bodenveränderungen zurückzuführen sind, soweit für den Bestand der Strasse eine unmittelbare Gefährdung besteht;
- b) den baulichen Unterhalt von Böschungen, Mauern und Auskragungen an Trottoirs, Geh- und Radwegen im Eigentum der Gemeinden.

³ Abweichende Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

⁴ Der Kanton kann den Unterhalt einzelner Strecken der Kantonsstrassen ganz oder teilweise an Gemeinden oder Dritte übertragen sowie den Unterhalt von Strassen im Eigentum der Gemeinden oder Dritter ganz oder teilweise übernehmen. Die Einzelheiten, namentlich der Leistungsinhalt und -umfang sowie die Entschädigung, sind durch Vereinbarung zu regeln.

Art. 50 – b) Gemeinde

¹ Die Gemeindestrassen werden durch die Gemeinde unterhalten.

² Ausserdem besorgt die Gemeinde entlang der Kantonsstrassen:

- a) die Reinigung der Fahrbahnen innerorts;
- b) die Pflege und die Bepflanzung der Grünflächen innerorts;
- c) den betrieblichen und baulichen Unterhalt der Beleuchtungsanlagen inner- und ausserorts;
- d) den betrieblichen und baulichen Unterhalt der im Eigentum der Gemeinde stehenden Trottoirs, Geh- und Radwege inner- und ausserorts;
- e) den betrieblichen und baulichen Unterhalt der im Eigentum der Gemeinde stehenden öffentlichen Parkierungsflächen und Haltebuchten innerorts.

³ Abweichende Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

⁴ Die Gemeinde kann den Unterhalt der Gemeindestrassen ganz oder teilweise an den Kanton oder Dritte übertragen sowie den Unterhalt von Strassen im Eigentum des Kantons oder Dritter ganz oder teilweise selber besorgen. Die Einzelheiten, namentlich der Leistungsinhalt und -umfang sowie die Entschädigung, sind durch Vereinbarung zu regeln.

II. Strassenabstände

Art. 57 – Begriff und Messweise

¹ Der Strassenabstand ist der Mindestabstand zur Strasse. Strassenabstandsvorschriften gehen den allgemeinen Abstandsvorschriften vor.

² Die Abstände werden bei Strassen ab Fahrbahnrand gemessen.

³ Entlang von Strassen mit Trottoirs, Geh- oder Radwegen gelten die Abstände nach Art. 58 Abs. 1

⁵¹ Art. 1 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21.)

lit. c–f ab dem Rand dieser Anlagen.

⁴ Bei Bäumen und übrigen Pflanzen gelten die Abstände bis zur Stockmitte.

⁵ Höhen werden vom Niveau des Fahrbahnrandes bzw. des Trottoir-, Geh- oder Radwegrandes gemessen.

Art. 58 – Ordentliche Strassenabstände

¹ Soweit keine besonderen Vorschriften bestehen, gelten folgende Strassenabstände für:

(...)

c) Hecken, Zierbäume, Sträucher und dergleichen: 1 m, über 1.20 m Höhe zusätzlich die Mehrhöhe; Hecken müssen so zurückgeschnitten werden, dass sie zum Fahrbahn- resp. Trottoirrand einen Abstand von 0.50 m einhalten;

d) Einfriedungen wie Mauern, Zäune und dergleichen:

– 0.80 m an Kantonsstrassen ausserorts, über 0.90 m Höhe zusätzlich die Mehrhöhe;

– 0.50 m an Kantonsstrassen innerorts sowie an Sammel- und Erschliessungsstrassen, über 1.20 m Höhe zusätzlich die Mehrhöhe;

e) Stützmauern und Böschungen: 0.50 m;

f) Ablagerungen wie Baumaterialien, Holz und dergleichen: 1 m, über 1.20 m Höhe zusätzlich die Mehrhöhe.

² Die Gemeinden können durch Reglement für Gemeindestrassen und öffentliche Strassen im privaten Eigentum kleinere oder grössere Strassenabstände festlegen.

Art. 66 – Lichtraumprofil

¹ Das Lichtraumprofil begrenzt den freien Raum, der zur sicheren und vollen Ausnützung der Verkehrsfläche notwendig ist.

² Pflanzen dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Strasse ragen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind verpflichtet, das Lichtraumprofil dauernd freizuhalten. In Wäldern bleibt Art. 46 Abs. 2 vorbehalten.

³ Die lichte Höhe beträgt:

a) 5 m über Verkehrsflächen, die für den Motorfahrzeugverkehr bestimmt sind;

b) 2.50 m über Verkehrsflächen, die nicht für den Motorfahrzeugverkehr bestimmt sind, insbesondere über Trottoirs, Geh- und Radwegen.

⁴ Seitwärts muss der Lichtraum bis zu 0.50 m ab Fahrbahnrand freigehalten werden.

AI

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

BE

Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

Art. 118 – Ausführung und Unterhalt

¹ Die Gemeinden sorgen für die plangemässe Ausführung der vorgesehenen Anlagen und Massnahmen einschliesslich der Markierung, soweit diese nicht Aufgabe des Kantons ist. Sie arbeiten dabei mit den in Artikel 117 Absatz 2 genannten Organisationen und bei Anlagen im Wald mit den Forstorganen zusammen. [Fassung vom 4. 6. 2008]

² Sie unterhalten die Wege und Anlagen, soweit diese Aufgabe nicht gemäss besonderer Vor-

schrift oder Vereinbarung den Eigentümern oder Dritten obliegt.

³ Ist die plangemässe Erstellung der Wege und Anlagen oder ihr gehöriger Unterhalt in Frage gestellt und werden dadurch öffentliche Interessen erheblich beeinträchtigt, so kann die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion nach fruchtloser Mahnung der Pflichtigen auf deren Kosten die Ersatzvornahme anordnen. Bei Rad-, Fuss- und Wanderwegen ist die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion zuständig. [Fassung vom 4. 6. 2008]

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

Art. 46 – Kantonale Velorouten

¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.

² Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

Art. 47 – Kommunale Velorouten

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

Art. 48 – Signalisation

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

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

Art. 14 – Vereinfachtes Strassenplanverfahren für kleine Vorhaben

¹ Bei kleinen Vorhaben genügt anstelle der Mitwirkung und der Veröffentlichung die schriftliche Mitteilung an die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die betroffenen Gemeinden sowie die einsprachelegitimierten Verbände über das Vorhaben und die Einsprachemöglichkeit.

² Als kleine Vorhaben gelten

(...)

e. das Verlängern von Gehwegen und Radstreifen,

(...)

Art. 17 – Baustandard, Ziel und Prozess

¹ Ziel eines Strassenbauvorhabens ist grundsätzlich die Erreichung des Referenzstandards.

² Der Handlungsbedarf und der Standard für ein Strassenbauvorhaben werden in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachstellen, Regionen, Gemeinden und weiteren Interessierten festgelegt.

Art. 18 – Referenzstandard

¹ Der Referenzstandard wird für die Bereiche Strategien, Verkehrssicherheit, Verkehrsanlage, Betriebsqualität und Städtebau sowie unter Berücksichtigung der Aspekte Umwelt und Kosten insbesondere wie folgt bestimmt:

a. Kantonsstrassen Kategorien A und B: zwei Fahrspuren, bei Knoten Qualitätsstufe «ausreichend» im Sinne der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen),

b. Kantonsstrassen Kategorie C: eine bis zwei Fahrspuren,

c. Öffentlicher Verkehr: Einhaltung der Fahrplanzeiten,

d. leichter Zweiradverkehr längs: in Abhängigkeit von durchschnittlichem täglichem Verkehr (DTV), Begegnungsfall und Schulwegen,

e. leichter Zweiradverkehr quer: in Abhängigkeit von DTV, Schulwegen,

f. Fussgänger längs: in Abhängigkeit von DTV, Anzahl Fussgängerinnen und Fussgänger, von

Schulwegen,

g. Fussgänger quer: in Abhängigkeit von DTV, Anzahl Fussgängerinnen und Fussgänger, von Schulwegen,

h. Strassenzustand: Zustand nach 15 Jahren bei einer Lebensdauer von 25 Jahren,

i. Verkehrssicherheit: keine anlagebedingten Unfälle mit Schwerverletzten oder Toten,

k. Höchstgeschwindigkeit: Einhaltung zu 85 Prozent.

² Der Referenzstandard fördert die Entwicklung des Ortsbildes und den Städtebau. Er zielt darauf ab, die Trennwirkung zu reduzieren, die gewachsenen und neuen Wegbeziehungen sowie die Weiterentwicklung der kulturellen und kommerziellen Zentrumsbereiche der Ortschaften und Quartiere zu unterstützen.

³ Gemeindevorschriften werden soweit möglich berücksichtigt.

Art. 23 – Bewilligungsverfahren

Eine Baubewilligung genügt für die folgenden kleinen Strassenbauvorhaben:

(...)

b. die Neuanlage und den Ausbau von Fuss-, Geh- und Radwegen,

(...)

Art. 24 – Änderung einer Kantonsstrasse mit einer kommunalen Überbauungsordnung

Untergeordnete Anpassungen an einer Kantonsstrasse können mit einer kommunalen Überbauungsordnung erfolgen, sofern die kommunale Planung diese Anpassungen erfordert.

Art. 57 – Pflanzen

¹ Für hochstämmige Bäume und für Wald gelten folgende, ab Mitte der Pflanzstelle gemessenen Strassenabstände:

a. entlang von Strassen im Siedlungsgebiet 3 Meter ab Fahrbahnrand bzw. 1,5 Meter ab Gehweghinterkante,

b. entlang von Kantonsstrassen ausserorts 5 Meter ab Fahrbahnrand,

c. entlang von Gemeindestrassen und Privatstrassen im Gemeingebrauch ausserorts 4 Meter ab Fahrbahnrand,

d. bei selbstständigen Radwegen ausserorts 3 Meter ab Wegrand.

² Für die übrigen Bäume, Hecken, Sträucher, landwirtschaftlichen Kulturen und dergleichen gelten die Vorschriften über Einfriedungen. Artikel 56 Absatz 3 gilt auch für bestehende solche Pflanzen.

³ Keine Abstandsvorschriften gelten für Pflanzen, die Bestandteile einer Strasse sind (Hecken, Bäume, Alleen und dergleichen).

Art. 58 – Strassenreklamen

¹ Strassenreklamen haben folgende Abstände zum Fahrbahnrand einzuhalten:

a. parallel zur Strassenachse gestellt 1 Meter,

b. in anderem Winkel zur Strassenachse gestellt 3 Meter.

² Unabhängig von der Bewilligungspflicht dürfen Strassenreklamen nur ausserhalb von Strassen, Rad- und Gehwegen aufgestellt werden.

Loi sur les constructions du 9 juin 1985 (LC; 721.0)

Art. 118 – Exécution; entretien

¹ Les communes veillent à l'exécution conforme aux plans des installations et mesures prévues, y compris le marquage, pour autant que celle-ci n'incombe pas au canton. Elles collaborent à cet effet avec les organisations mentionnées à l'article 117, alinéa 2 et, s'agissant d'installations en forêt, avec les organes forestiers. [Teneur du 4. 6. 2008]

² Elles entretiennent les chemins et les installations, à moins qu'en vertu de prescriptions ou de conventions particulières, l'entretien n'en incombe aux propriétaires ou à des tiers.

³ Si l'aménagement conforme aux plans des chemins et installations ou leur entretien conforme aux règles de l'art est remis en cause et si de ce fait, des intérêts publics s'en trouvent considérablement atteints, la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques peut, après sommation restée sans effet, ordonner l'exécution par substitution aux frais des assujettis. Pour les pistes cyclables, les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, la compétence appartient à la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie. [Teneur du 4. 6. 2008]

Loi sur les routes du 4 juin 2008 (LR; RSB 732.11)

Art. 46 – itinéraires cyclables cantonaux

¹ Le canton construit, exploite et entretient les tronçons de bandes cyclables nécessaires aux itinéraires selon l'article 45, alinéa 2, lettres a et b.

² La procédure d'autorisation observe les dispositions relatives à l'autorisation de routes cantonales.

Art. 47 – Itinéraires cyclables communaux

Les communes planifient, construisent et entretiennent les itinéraires cyclables communaux.

Art. 48 – Signalisation

Le canton pourvoit à la signalisation de tous les itinéraires cyclables selon l'article 45, alinéa 2.

Ordonnance sur les routes du 29 octobre 2008 (OR; RSB 732.111.1)

Art. 14 – Procédure d'édiction simplifiée du plan de route pour les petits projets

¹ Pour les petits projets, au lieu de mener la procédure de participation et de réaliser la publication, il suffit d'envoyer une lettre portant sur le projet et sur la possibilité de faire opposition aux propriétaires fonciers concernés, ainsi qu'aux communes concernées et aux associations habilitées à faire opposition.

² Sont considérés comme des petits projets:

- a. le réaménagement d'une route, si les travaux n'ont pas de répercussions importantes sur la fluidité du trafic ni sur le territoire ou l'environnement,
- b. les mesures constructives visant à effectuer des essais d'orientation du trafic,
- c. la construction d'installations d'éclairage, d'évacuation des eaux et d'autres installations similaires,
- d. la construction d'îlots de protection et d'autres dispositifs similaires,
- e. le prolongement de trottoirs et de bandes cyclables,
- f. les mesures de protection contre les dangers naturels,
- g. tout autre projet d'importance égale ou inférieure à ceux mentionnés aux lettres a à f.

Art. 17 – Standard de construction, Objectif et processus

¹ L'objectif d'un projet de construction routière est fondamentalement d'atteindre le standard de référence.

² Dans le cadre d'un projet de construction routière, le besoin d'intervention et le standard de construction sont établis en collaboration partenariale avec les services spécialisés, les régions et les communes concernées, et avec les autres milieux intéressés.

Art. 18 – Standard de référence

¹ Le standard de référence en matière de stratégie, de sécurité routière, d'installations de transport, de qualité d'exploitation et d'urbanisme, établi notamment en fonction de la protection de

l'environnement et des coûts, est défini en particulier comme suit:

- a. routes cantonales des catégories A et B: deux voies, les carrefours d'un niveau de qualité «suffisant» au sens des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (normes VSS),
- b. routes cantonales de catégorie C: une à deux voies,
- c. transports publics: respect des horaires,
- d. trafic de deux-roues léger le long de la route: en fonction du trafic journalier moyen (TJM), des cas de croisement/dépassement et des trajets scolaires,
- e. trafic de deux-roues léger traversant: en fonction du TJM et des trajets scolaires,
- f. trafic piétonnier le long de la route: en fonction du TJM, du nombre de piétons et des trajets scolaires,
- g. trafic piétonnier traversant: en fonction du TJM, du nombre de piétons et des trajets scolaires,
- h. état de la route: état après 15 ans pour une durée de vie de 25 ans,
- i. sécurité routière: pas d'accident lié aux infrastructures provoquant des blessés graves ou des morts,
- k. vitesse maximale: respect à 85%.

² Le standard de référence contribue au développement du site et à l'urbanisme. Il vise à réduire les clivages et à soutenir les liaisons anciennes et nouvelles de même que le développement des centres culturels et commerciaux dans les localités et les quartiers.

³ Les prescriptions communales sont prises en compte dans toute la mesure du possible.

Art. 23

Procédures d'autorisation

¹ Un permis de construire suffit pour les petits projets de construction de routes suivants:

- a. la construction et l'aménagement de routes de desserte de l'équipement de détail,
- b. la construction et l'aménagement de chemins pour piétons, de trottoirs et de pistes cyclables,
- c. l'élargissement d'une route motivé par l'ajout de bandes cyclables,
- d. la transformation d'une route,
- e. la construction d'installations de protection contre le bruit, d'installations d'évacuation des eaux et d'autres installations similaires,
- f. la construction d'îlots de protection,
- g. les mesures de protection contre les dangers naturels,
- h. les mesures constructives visant à effectuer des essais d'orientation du trafic,
- i. la suppression d'une route,
- k. la suppression ou la modification d'une affectation,
- l. tous les autres projets d'un degré d'importance égal ou inférieur à celui des projets cités aux lettres a à k.

Art. 24 – Modification d'une route cantonale par le biais d'un plan de quartier communal

Les modifications d'importance inférieure apportées à une route cantonale peuvent être exécutées par le biais d'un plan de quartier communal, pour autant que la planification communale exige les adaptations visées.

Art. 57 – Plantes

¹ Pour les arbres à haute tige et les forêts, il faut respecter les distances à la route suivantes, calculées à partir du centre du pied de la plante:

- a. 3 m du bord de la chaussée ou 1,5 m du bord extérieur du trottoir le long des routes situées dans une zone d'habitation,
- b. 5 m du bord de la chaussée le long des routes cantonales en dehors des zones d'habitation, c 4 m du bord de la chaussée le long des routes communales et des routes privées affectées à l'usage commun en dehors des zones d'habitation,
- d 3 m du bord de la piste pour les pistes cyclables autonomes placées en dehors des zones d'habitation.

² Sont applicables à tous les autres types d'arbres, aux haies, aux arbustes, aux cultures agricoles et éléments analogues les dispositions relatives aux clôtures. L'article 56, alinéa 3 s'applique également à de telles plantes préexistantes.

³ Aucune disposition en matière de distance n'est applicable aux plantes faisant partie intégrante d'une route (haies, arbres, allées et autres éléments analogues).

Art. 58 – Réclames routières

¹ Les réclames routières doivent être placées aux distances suivantes du bord de la chaussée:

a. 1 m pour celles qui sont placées parallèlement à l'axe de la route,

b. 3 m pour celles qui sont placées selon un autre angle par rapport à l'axe de la route.

² Indépendamment de l'obligation d'obtenir une autorisation, les réclames routières ne peuvent être placées qu'en dehors des routes, des pistes cyclables et des trottoirs.

BL

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

BS

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

FR

Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (SGF 741.1)

Art. 23 – Von Amtes wegen angeordnete Arbeiten

¹ Wird der Bau oder Ausbau einer Gemeindestrasse, eines Strassenanschlusses, eines Radweges oder eines Radstreifens notwendig, und können sich die an solchen Arbeiten interessierten Gemeinden nicht einigen, so vermittelt der Oberamtmann von Amtes wegen oder auf Verlangen.

² Wird über ein bestimmtes Projekt keine Einigung erzielt, so übermittle der Oberamtmann die Akten dem Staatsrat, der die Ausführung der notwendigen Arbeiten an Ort und Stelle zu Lasten der säumigen Gemeinde anordnet.

³ Diese Vorschriften sind ebenfalls anwendbar, wenn die erforderlichen Arbeiten nur eine einzige Gemeinde betreffen.

Art. 54a – Radwege und Radstreifen

¹ Der Bau von Radwegen und -streifen ist im Rahmen des Baus, der Instandstellung oder der Korrektur einer Kantonsstrasse obligatorisch; ausgenommen sind jedoch die Strassenabschnitte, auf denen der Bau von Radwegen und -streifen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch zu schwierig oder zu teuer wäre. In diesen Fällen ist eine Ersatzlösung in Betracht zu ziehen.

² Der Bau von Radwegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, ist Sache der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich daran bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang einer Kantonsstrasse hätte bezahlt werden müssen.

³ Die Merkmale dieser Werke werden im Ausführungsreglement festgelegt.

(...)

Art. 78 – Durch die Gemeinde ausgeführte Arbeiten

¹ Die Gemeinde unterhält die städtebaulichen Werke und Anlagen, die Radwege sowie die Beleuchtung entlang der Kantonsstrassen, wenn diese Beleuchtung den im Zonennutzungsplan bezeichneten Abschnitten dient.

² Sie besorgt im Rahmen ihrer Mittel die Räumung des am Strassenrand angehäuften Schnees, damit der Zugang zu den anstossenden Häusern ermöglicht wird.

Ausführungsreglement vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG; SGF 741.11)

Art. 24 – Mindestbreite der Kantonsstrassen

¹ Die Einteilung des kantonalen Strassennetzes bestimmt die Grundlagen für die Wahl der genormten technischen Merkmale. Bei Kantonsstrassen beträgt die Mindestbreite eines Fahrstreifens 3,50 m für die Hauptstrassen und 3,00 m für die Nebenstrassen; die Hauptstrassen werden mit Banketten von 1,50 m Breite und die Nebenstrassen mit Banketten von 1,00 m Breite ausgestattet.

² In der Mindestbreite der Fahrstreifen sind die Randlinien nicht inbegriffen.

³ Sind am Fahrbahnrand Radstreifen vorgesehen, so können die Fahrstreifen auf je 3,00 m herabgesetzt werden.

⁴ Der bestehende Ausbau von aneinandergrenzenden Strassenabschnitten ist zu berücksichtigen, damit die Einheitlichkeit der Strecke gewahrt bleibt.

Art. 29 – Merkmale der Radwege und Radstreifen (Art. 54a Abs. 3 StrG)

¹ Radwege sind die den leichten Zweirädern vorbehaltenen Fahrstreifen. Grenzen sie an eine Strasse, so sind sie von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen (mindestens 80 cm) oder durch einen Randstein zu trennen. Ausnahmsweise können sie mit einem Trottoir verbunden werden; in diesem Falle werden sie vom Fussgängerverkehr mit einer Markierung getrennt. Sie können für Verkehr in einer oder in zwei Richtungen eingerichtet werden. Die Mindestbreite eines Radweges beträgt mit der Markierung:

– 1,50 m für Radwege mit Verkehr in einer Richtung;

– 2,50 m für Radwege mit Verkehr in beiden Richtungen.

² Die Radstreifen sind die vorrangig den leichten Zweirädern vorbehaltenen Fahrstreifen auf einer Strasse. Sie werden auf der Fahrbahn signalisiert und vom allgemeinen Verkehr durch eine Längsmarkierung abgegrenzt. Die Mindestbreite eines Radstreifens beträgt mit der Markierung 1,20 m.

³ Wann und unter welchen Bedingungen Radwege und Radstreifen gebaut werden, wird in der kantonalen Planung der Radwege und Radstreifen festgelegt. Diese bestimmt ferner die Strassenabschnitte und die Prioritäten für die Verwirklichung.

Öffentliche Sachen

Art. 34 – Benützung der öffentlichen Sachen; Vermarkung (Art. 3 und 70 StrG)

¹ Die Trottoirs, die Radwege und die Radstreifen sowie die weiteren Nebenanlagen einer Strasse gehören zur selben öffentlichen Sache wie die Strasse.

² Werden solche Anlagen nach dem Ausbau der Fahrbahn erstellt, so werden nach Weisung der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion die Vermarkung nachgeführt und ein definitiver Kataster-Situationsplan erstellt.

³ Längs der Kantonsstrassen kann das zu den öffentlichen Sachen des Kantons gehörende Land den Gemeinden für Trottoirs, Radwege und Radstreifen sowie für weitere Nebenanlagen vorübergehend zur Verfügung gestellt werden. Es wird in einem Plan dargestellt und ist Gegenstand einer Vereinbarung; es bleibt Eigentum des Staates.

⁴ Der erforderliche Landerwerb für die Strasse, die Trottoirs, die Radwege und Radstreifen sowie

für die weitem Nebenanlagen wird vom Geometer, der mit der Erstellung des Mutationsverbals beauftragt ist, getrennt bestimmt, damit die Kosten den betreffenden öffentlichen Körperschaften übertragen werden können.

Unterhalt der Strassen

Art. 66 – Durch die Gemeinde ausgeführte Arbeiten (Art. 76 und 78 StrG)

¹ Der Unterhalt der Trottoirs und der Radwege entlang einer Kantonsstrasse geht zu Lasten der Gemeinde. Dazu gehört ebenfalls die Reinigung inner- und ausserorts.

² Die Reinigung innerorts nach Artikel 78 Abs. 1 StrG bezieht sich auf die Fläche der Kantonsstrasse, einschliesslich der Radstreifen. Sie umfasst namentlich das Freimachen der Gitter und Einlaufschächte der Kantonsstrassen in jeder Jahreszeit.

(...)

Loi du 15 décembre 1967 sur les routes (RSF 741.1)

Art. 23 – Travaux ordonnés d'office

¹ Lorsque la construction ou l'aménagement d'une route communale, d'un raccordement routier ou d'une piste ou bande cyclable se révèle nécessaire et que les communes intéressées à de tels travaux ne peuvent se mettre d'accord, le préfet intervient d'office ou sur requête.

² Si aucun accord ne peut être obtenu sur un projet déterminé, le préfet transmet le dossier au Conseil d'Etat qui ordonne l'exécution des travaux nécessaires en lieu et place de la commune défaillante et aux frais de cette dernière.

³ Ces règles sont aussi applicables lorsque les travaux nécessaires n'intéressent qu'une seule commune.

Art. 54a – Pistes et bandes cyclables

¹ Lors de construction, de réfection et de correction de routes cantonales, l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables est obligatoire, exception étant toutefois faite des sections sur lesquelles la nature des lieux rend cet aménagement techniquement trop difficile ou trop onéreux. Dans ces cas, une solution de remplacement est à envisager.

² La construction des pistes cyclables non adjacentes à une route incombe aux communes, avec participation de l'Etat, jusqu'à un montant équivalant à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale.

³ Les caractéristiques de ces ouvrages sont fixées par le règlement d'exécution.

(...)

Art. 78 – Travaux exécutés par les communes

¹ La commune entretient les ouvrages et installations à caractère édilitaire, les pistes cyclables ainsi que l'éclairage le long des routes cantonales, lorsque cet éclairage sert aux secteurs définis dans le plan d'affectation des zones.

² Elle se charge de l'enlèvement de la neige accumulée sur le bord de la chaussée pour permettre l'accès aux bâtiments riverains, dans la mesure de ses disponibilités.

Règlement du 7 décembre 1992 d'exécution de la loi sur les routes (RELR; RSF 741.11)

Art. 24 – Largeur minimale des routes cantonales

¹ La classification du réseau routier cantonal fixe les éléments de base qui permettent le choix des caractéristiques techniques normalisées. Pour les routes cantonales, la largeur minimale d'une voie est fixée à 3,50 m pour les routes principales et à 3 mètres pour les routes secondaires ; elles sont dotées d'accotements d'une largeur respective de 1,50 m et 1 mètre.

² La largeur de base des voies de circulation ne comprend pas les lignes de bord.

3 Si des bandes cyclables sont prévues en bord de chaussée, les voies peuvent être réduites jusqu'à 3 mètres chacune.

4 Il est tenu compte de l'aménagement existant des tronçons adjacents de la route, pour assurer l'homogénéité du parcours.

Art. 29 – Caractéristiques des pistes et bandes cyclables (art. 54a al. 3 LR)

¹ Les pistes cyclables sont des voies réservées à la circulation des deux-roues légers. Contiguës à une route, elles sont séparées de la chaussée par une bande engazonnée (80 centimètres au minimum) ou par une bordure. Exceptionnellement, elles peuvent être combinées avec un trottoir ; elles sont alors séparées de la circulation des piétons par un marquage. Elles peuvent être à circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La largeur minimale, marquage compris, d'une piste cyclable est de :

– 1,50 m pour une piste unidirectionnelle ;

– 2,50 m pour une piste bidirectionnelle.

² Les bandes cyclables sont des voies réservées en priorité à la circulation des deux-roues légers sur une route. Elles sont signalées et délimitées du trafic général par un marquage longitudinal sur la chaussée. La largeur minimale, marquage compris, d'une bande cyclable est de 1,20 m.

³ La planification cantonale du réseau cyclable définit les critères de justification de ces aménagements ainsi que leurs emplacements et les priorités de leur réalisation.

Domaine public

Art. 34 – Utilisation du domaine public et abornement (art. 3 et 70 LR)

¹ Les trottoirs, les pistes et les bandes cyclables ainsi que les autres ouvrages annexes, jouxtant une route, sont intégrés au même domaine public que celle-ci.

² Lorsque de tels ouvrages sont exécutés ultérieurement à l'aménagement de la chaussée, il est procédé à la mise à jour du bornage et à l'établissement d'un plan de la situation cadastrale définitive, selon les directives de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

³ Le long des routes cantonales, les surfaces du domaine public cantonal peuvent être mises temporairement à la disposition des communes pour les trottoirs, pistes et bandes cyclables et les autres ouvrages annexes. Elles sont reportées sur un plan et font l'objet d'une convention ; elles restent la propriété de l'Etat.

⁴ Les acquisitions de terrains nécessaires à la route, aux trottoirs, pistes et bandes cyclables ou autres ouvrages annexes sont déterminées de façon distincte par le géomètre chargé de l'établissement du verbal de mutation, afin de permettre l'imputation des frais aux collectivités publiques concernées.

Art. 66 – Travaux exécutés par les communes (art. 76 et 78 LR)

¹ L'entretien des trottoirs et des pistes cyclables le long des routes cantonales est à la charge des communes et comprend également leur nettoyage à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

² Le nettoyage à l'intérieur des localités selon l'article 78 al. 1 de la loi se rapporte à la surface des routes cantonales, y compris les bandes cyclables ; il comprend notamment le dégagement en toute saison des grilles et regards d'écoulement des eaux des routes cantonales.

³ Sauf convention particulière, l'entretien des aménagements à caractère édilitaire au sens de l'article 50a LR, notamment les éléments d'embellissement, les plantations, les décorations et l'éclairage, est à la charge de la commune.

GE

Il n'existe dans le droit cantonal aucune disposition spécifique relative à la construction et à l'entretien des bandes et des pistes cyclables.

L'initiative cantonale «pour la mobilité douce» (Initiative des villes) est en cours. Le projet de loi créant la loi sur la mobilité douce prévoit notamment l'établissement par le Conseil d'Etat d'un Plan directeur cantonal, qui comprendrait la réalisation d'aménagements pour la mobilité douce (pistes cyclables, stationnements abrités pour les vélos, traversées piétonnes, etc)⁵². Le texte de l'initiative précise que les pistes cyclables inscrites dans le Plan directeur sur les routes de première et de deuxième catégorie devront être aménagées par étapes dans tout le canton au plus tard huit ans après l'adoption du Plan directeur cantonal⁵³.

GL

Radroutengesetz vom 1. Mai 1983 (GS VII C/11/8)

Art. 3 – Enteignung und Eigentum

¹ Der Regierungsrat kann zur Sicherstellung der Radrouten und zum Zwecke des Aus- und Neubaus von Strassen und Wegen für die Bedürfnisse der Radfahrer Dienstbarkeiten begründen oder nötigenfalls vom Enteignungsrecht Gebrauch machen.

² Das Verfahren richtet sich nach den kantonalen Bestimmungen über die Enteignung sowie den entsprechenden Bestimmungen des Strassengesetzes.

³ Bei Neuanlagen geht, sofern nicht entsprechende Dienstbarkeiten errichtet werden, das Eigentum der Radroute an diejenige Ortsgemeinde, durch deren Gebiet sie führt.

Art. 4 – Unterhalt

Der Unterhalt der durchgehenden Radroute von Linthal bis Bilten sowie der Verbindungen zwischen den Gemeinden ist Sache des Kantons; der Unterhalt der Verbindungen innerhalb der Gemeinden ist deren Sache.

GR

Strassenverordnung des Kantons Graubünden vom 20. Dezember 2005 (StrV; BR 807.110)

Art. 19 – Abstände für Bauten und Anlagen

¹ An Kantonsstrassen ohne Baulinien ist für Bauten und Anlagen ein Abstand von 5 m vom Fahrbahnrand einzuhalten. Bei Rad- und Gehwegen sowie bei Haltebuchten des öffentlichen Verkehrs ist ein Abstand von 3 m vom Rand dieser Anlagen, mindestens jedoch von 5 m vom Fahrbahnrand zu beachten.

² Sofern die Zweckbestimmung der Bauten und Anlagen einen Vorplatz gegen die Strasse erfor-

⁵² Initiative populaire cantonale «pour la mobilité douce (Initiative des villes); Projet de loi créant la loi sur la mobilité douce, Art. 1.

⁵³ Initiative populaire cantonale «pour la mobilité douce (Initiative des villes); Projet de loi créant la loi sur la mobilité douce, Art. 2.

dert, ist ein Abstand von 7 m vom Fahrbahnrand zu beachten. Bei Rad- und Gehwegen sowie bei Haltebuchten des öffentlichen Verkehrs ist ein Abstand von 5 m vom Rand dieser Anlagen, mindestens jedoch von 7 m vom Fahrbahnrand einzuhalten.

³ Vorspringende Gebäudeteile wie Dachvorsprünge, Vordächer, Vortreppen, Erker, offene Balkone und dergleichen dürfen die Abstände für Bauten und Anlagen um höchstens 1,50 m unterschreiten.

⁴ Ab der Grenze des Strassengrundstückes muss der Abstand in jedem Fall 2,50 m betragen.

Art. 21 – Pflanzenabstand

¹ Bäume und Sträucher haben folgende Abstände vom Rand der Fahrbahn aufzuweisen:

- a) Hochstämme wie Waldbäume, Kastanien- und Nussbäume 6 m ab Stammmitte;
- b) hochstämmige Obstbäume 4 m ab Stammmitte;
- c) Zwergbäume, Hecken, Zier- und Beerensträucher sowie Reben 1 m ab dem Pflanzenrand.

² Bei Rad- und Gehwegen sowie bei Haltebuchten des öffentlichen Verkehrs gelten die Abstände nach Absatz 1 vom Rand dieser Anlagen.

³ Der Raum über der Fahrbahn ist bis auf eine Höhe von 5 m von überhängenden Ästen freizuhalten. Rad- und Gehwegenanlagen sind bis auf eine Höhe von 3,50 m freizuhalten.

⁴ Bepflanzungen, welche die Verkehrssicherheit gefährden, sind untersagt.

Art. 22 – Abstand von Einfriedungen

¹ Für Einfriedungen wie Zäune, Mauern ohne Stützfunktion und dergleichen bis zu einer Höhe von 90 cm ist vom Fahrbahnrand innerorts ein Abstand von 50 cm und ausserorts von 1 m zu beachten.

² Bei Einfriedungen mit Höhen zwischen 90 cm und 2 m ist ein Abstand von 1 m vom Fahrbahnrand einzuhalten. Bei höheren Einfriedungen gelten die Abstände von Bauten und Anlagen gemäss Artikel 19.

³ Bei Rad- und Gehwegen entlang von Kantonsstrassen sowie bei Haltebuchten des öffentlichen Verkehrs gelten die Abstände nach Absatz 1 und 2 vom Rand dieser Anlagen.

⁴ Einfriedungen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, sind untersagt.

JU

Loi sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994 (RSJ 722.31)

Art. 12 – Construction, aménagement

¹ La construction et l'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'extérieur des localités incombent à l'Etat. Les articles 13 et 14 demeurent réservés.

² La construction et l'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'intérieur des localités incombent aux communes.

³ L'Etat rembourse aux communes un tiers des coûts de construction ou d'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'intérieur des localités.

Art. 13 – Chemins agricoles et forestiers a) existants

Lorsque des itinéraires cyclables à l'extérieur des localités empruntent des chemins agricoles ou forestiers existants, l'Etat finance l'aménagement de ces chemins de la façon suivante :

- a) la totalité du coût d'un revêtement bitumeux;
- b) 50 % des renforcements nécessaires et du reprofilage du chemin avant la pose du revêtement, le solde étant à la charge des communes.

Art. 14 – b) réalisations projetées à coordonner

¹ Lorsque la construction d'itinéraires cyclables à l'extérieur des localités doit être coordonnée avec d'autres réalisations projetées telles que chemins d'améliorations foncières, chemins forestiers ou autres dessertes, l'Etat participe financièrement à l'aménagement de ces chemins au prorata des avantages qu'il en retire.

² Ce principe s'applique également à l'acquisition des terrains par les communes.

Art. 15 – Maintenance

La maintenance du réseau cyclable cantonal incombe au propriétaire du fonds.

Art. 16 – Entretien a) ordinaire

¹ L'entretien ordinaire du réseau cyclable cantonal à l'extérieur des localités incombe à l'Etat.

² L'entretien ordinaire du réseau cyclable à l'intérieur des localités incombe aux communes sauf en ce qui concerne les itinéraires situés sur le domaine de l'Etat; dans ce cas, l'entretien ordinaire incombe à l'Etat.

Art. 17 – b) hivernal

¹ L'entretien hivernal du réseau cyclable cantonal n'est pas assuré.

² Les communes peuvent, à leurs frais, organiser l'entretien hivernal partiellement ou totalement.

Art. 18 – Signalisation

¹ Le réseau cyclable cantonal fait l'objet d'une signalisation.

² La mise en place et la maintenance de la signalisation de l'ensemble du réseau cyclable cantonal incombent à l'Etat.

³ Pour d'autres itinéraires communaux ou des circuits de loisirs, cette tâche incombe aux propriétaires de ces réseaux ou à l'organisation qui les met en service.

Art. 19 – Itinéraires cyclables communaux

¹ Les communes peuvent créer des itinéraires cyclables communaux.

² Ils sont en principe coordonnés et rattachés au réseau cyclable cantonal.

³ La réalisation, l'entretien et la signalisation en incombent totalement aux communes.

Art. 20 – Abris et stationnement

¹ Les communes pourvoient, selon les besoins et à leurs frais, à l'aménagement de places de stationnement et d'abris pour les cycles.

² Demeurent réservées les dispositions de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire pour ce qui concerne les obligations des particuliers en ce domaine.

Loi sur la construction et l'entretien des routes du 26 octobre 1978 (RSJ 722.11)

Art. 36 – Contributions et prestations des communes

¹ Pour l'aménagement de tronçons de routes cantonales situés à l'intérieur des localités⁵⁴, les communes fournissent les contributions et prestations suivantes :

1. elles mettent à disposition le terrain nécessaire pour les routes et les pistes cyclables établies le long de la chaussée, à titre gratuit, et sans charge; au besoin, elles procèdent, à leurs frais, à l'expropriation selon l'article 35 de la présente loi; les frais d'abornement sont à la charge de l'Etat;

(...)

⁵⁴ Nouvelle teneur selon la section 8 de la loi du 14 décembre 1994 modifiant la répartition des tâches et des charges entre l'Etat et les communes, en vigueur depuis le 1er janvier 1995

Art. 63 – Distance des constructions aux routes publiques, 1. En général

(...)

⁴ Le long des pistes cyclables non établies en bordure de routes et le long de chemins pour piétons, la distance est fixée de cas en cas par l'autorité de surveillance de la route. Demeurent réservées des lignes de construction sanctionnées.

(...)

Art. 74 – Arbres, buissons et cultures

(...)

³ La route doit être maintenue libre de toute branche la surplombant jusqu'à une hauteur de 4 m 50 de la chaussée et de 2 m 50 d'un chemin pour piétons ou d'une piste cyclable, et lorsqu'il s'agit de garantir un bon éclairage public, jusqu'à la hauteur des lampes.

LU

Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755)

Kantonsstrassen

§ 43 – Erstellung, Hoheit und Eigentum

Die Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse.

§ 45⁵⁵ – Bauprogramm

¹ Der Kantonsrat beschliesst ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen.

² Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Kleinere Bauvorhaben können in Sammelrubriken zusammengefasst werden.

³ Im Besonderen stellt das Bauprogramm die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher, sodass die darin enthaltenen Radwege bis Ende 2013 zu 90 Prozent ihrer Gesamtlänge realisiert sind. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzeptes. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten.

⁴ Die betroffenen Gemeinden und die interessierten Regionalplanungsverbände können sich vernehmen lassen; dabei können weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit ist von der Gemeinde auf geeignete Weise bekanntzugeben.

⁵ Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen.

Weggesetz vom 23. Oktober 1990 (WegG; SRL Nr. 758a)

§ 22 – Bau und Unterhalt

¹ Sind Radwege Bestandteile einer Strasse, gelten die Vorschriften des Strassengesetzes.

² In den übrigen Fällen können die Gemeinden Radwege bauen. Für den Bau und die Finanzierung dieser Radwege gelten sinngemäss die Vorschriften über die Wanderwege, für den Unter-

⁵⁵ Fassung gemäss Änderung vom 10. September 2007, in Kraft seit dem 1. Januar 2008 (G 2007 342).

halt der Radwege sinngemäss die Vorschriften über die Fusswege. Die Kennzeichnung richtet sich nach den Vorschriften des Strassenverkehrsrechts.

³ Die Gemeinden können bis zu 65 Prozent des Gemeindeanteils der Bau-, Änderungs- und Unterhaltskosten den interessierten Liegenschaftseigentümern nach dem Perimeterverfahren überbinden.

NE

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

NW

Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 24. April 1966 (Strassengesetz; NG 622.1)

Art. 59 – Reinigung

¹ Die Reinigung der Strassen und die periodische Entleerung der Einlaufschächte sind Sache des Trägers der Strassenbaulast.

² Die Reinigung der Radstreifen entlang von Kantonsstrassen obliegt generell dem Kanton.⁵⁶

³ Die Reinigung der Radwege sowie der Innerortsstrecken von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen obliegt der Gemeinde; sind Radwege und Ausserortsstrecken von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen kombiniert angelegt, besorgt deren Reinigung der Kanton, welcher der Gemeinde für ihren Kostenanteil Rechnung stellt.⁵⁷

Art. 60 – Schneeräumung und Glatteisbekämpfung

¹ Die Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf Strassen sind Sache des Trägers der Strassenbaulast.

² Die Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf Radstreifen entlang von Kantonsstrassen obliegen generell dem Kanton.⁵⁸

³ Die Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf Radwegen sowie auf Innerortsstrecken von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen obliegen der Gemeinde; sind Radwege und Ausserortsstrecken von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen kombiniert angelegt, besorgt deren Schneeräumung und Glatteisbekämpfung der Kanton, welcher der Gemeinde für ihren Kostenanteil Rechnung stellt.⁵⁹

⁴ Die Schneeabfuhr von Innerortsstrecken der Kantonsstrassen ist Sache der Gemeinde.

Art. 75a⁶⁰ – kombinierte Trottoir- und Radweganlagen

¹ Die Erstellungs- und Ausbaurkosten kombinierter Trottoir- und Radweganlagen werden mit einem Drittel der Trottoiranlage und mit zwei Dritteln der Radweganlage angelastet.

² Die Kostentragung richtet sich im übrigen nach den geltenden Regelungen für Trottoirs und

⁵⁶ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁵⁷ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁵⁸ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁵⁹ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁶⁰ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

Radwege.

Art. 75b⁶¹ – Radwege auf öffentlichen Strassen privater Eigentümer und Privatstrassen
Der im Wegrechtsvertrag mit den Eigentümern von öffentlichen Strassen privater Eigentümer sowie von Privatstrassen beziehungsweise im Enteignungsbeschluss festgelegte Kostenanteil der öffentlichen Hand am Ausbau von Radwegen geht mit 75 Prozent zulasten des Kantons und mit 25 Prozent zulasten der Gemeinde.

OW

Strassenverordnung vom 14. September 1935 (GDB 720.11)

Art. 18⁶²

¹ Die Anlage und der Unterhalt von Gehwegen längs der Kantonsstrassen, einschliesslich des Landerwerbes, sind Sache der Einwohner- und Ortseinwohnergemeinden. Der Kanton übernimmt die Lieferung und das Versetzen der Randsteine und in unbebautem Gebiet zudem die Kosten des Unterbaues bis Unterkant Steinbett. Der Regierungsrat entscheidet im Einzelfall, ob ein Gebiet als bebaut oder unbebaut zu gelten hat.

² Die Anlage und der Unterhalt von Radfahrerstreifen oder Radwegen sind Sache des Kantons.

SG

Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1)

Art. 32. – Voraussetzungen

¹ Strassen werden gebaut, wenn eine der folgenden Voraussetzungen es erfordert:

- a) Zweckbestimmung;
- b) Verkehrssicherheit;
- c) Verkehrsaufkommen;
- d) Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten;
- e) Interessen des öffentlichen Verkehrs;
- f) Umweltschutz.

Art. 33. – Grundsätze

¹ Beim Strassenbau sind besonders zu beachten:

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

2. Planverfahren

⁶¹ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁶² Fassung gemäss Nachtrag vom 16. Juni 1953.

Art. 39. – Durchführung

¹ Für den Strassenbau wird das Planverfahren durchgeführt. Es ersetzt das Baubewilligungsverfahren.

² Für Erlass und Änderung des Gemeindestrassenplans wird das Planverfahren sachgemäss durchgeführt.

Art. 40. – Projekt

¹ Das Projekt enthält insbesondere:

- a) Situationsplan;
- b) Landbedarfslinien über dauernde und vorübergehende Beanspruchung des Bodens;
- c) allfällige Baulinien;
- d) Einteilung von Gemeindestrassen.

Art. 41. – Auflage

¹ Das Projekt wird in der politischen Gemeinde unter Eröffnung einer Einsprachefrist von dreissig Tagen öffentlich aufgelegt.

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

(...)

- e) Geh- und Radwegen entlang öffentlicher Strassen;

Art. 53.⁶³ – Kanton

¹ Der Kanton unterhält die Kantonsstrassen.

² Er sorgt für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Er kann sie privaten Fachorganisationen übertragen.

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

Art. 54.⁶⁴ – Politische Gemeinde

¹ Die politische Gemeinde besorgt:

- a) den Unterhalt der Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse;
- b) Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen.

² Sie kann den Unterhalt von Gemeindestrassen dritter Klasse ganz oder teilweise selbst besorgen.

SH

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

⁶³ Geändert durch G über die Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen.

⁶⁴ Fassung gemäss III. Nachtrag.

SZ

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11)

§ 18. – Grundsatz

Die Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten so zu unterhalten, dass die Verkehrssicherheit sowie ein zuverlässiger Betrieb, namentlich auch des öffentlichen Verkehrs, gewährleistet ist.

§ 19. – Begriff

¹ Der Unterhalt der Strasse umfasst alle Arbeiten, die der Erhaltung der Strassenanlagen, der technischen Einrichtungen und der Neben- und Grünanlagen dienen sowie jene Arbeiten, die für die dauernde Betriebsbereitschaft der Anlagen notwendig sind. Dazu gehören insbesondere auch das Ausbessern des Belags, die Reinigung, Pflege und Markierung der Fahrbahn und Nebenanlagen sowie die Öffnung und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Naturereignissen.

² Der Betrieb einer Strasse umfasst alle verkehrstechnischen Massnahmen zur Steuerung des fliessenden und ruhenden Verkehrs sowie des Fussgängerverkehrs.

§ 20. – Zuständigkeit

¹ Der Unterhalt obliegt bei Kantonsstrassen dem Kanton, bei Gemeindestrassen der Gemeinde.

² Die Regelung des Unterhaltes von überregionalen Radwanderwegen, welche nicht den Gemeinden gehören, obliegt dem Kanton.

³ Die Stromkosten für die Beleuchtung der Kantonsstrassen trägt innerorts die Gemeinde.

⁴ Über- und Unterführungen werden vom Eigentümer oder der Eigentümerin unterhalten.

⁵ Der Unterhalt kann zwischen Kanton und Gemeinde vertraglich anders geregelt werden.

§ 21. – Winterdienst

¹ Bei Schneefall und Glatteis werden die öffentlichen Strassen nach Massgabe der vorhandenen technischen und personellen Mittel, soweit es wirtschaftlich und ökologisch zu verantworten ist, von Schnee geräumt, gegen Schneeverwehungen geschützt und durch Glatteisbekämpfung benutzbar erhalten.

² Der Winterdienst obliegt:

a) für Kantonsstrassen dem Kanton unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4;

b) für Gemeindestrassen den Gemeinden.

³ Der Winterdienst des Kantons beschränkt sich auf die Freihaltung und Glatteisbekämpfung der Fahrbahnen. Die Gemeinden sind zur Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf den Geh- und Radwegen an Kantonsstrassen verpflichtet.

⁴ Der Kanton kann die Schneeräumung von Kantonsstrassen durch Vertrag Gemeinden übertragen, die über geeignete Fahrzeuge und Einrichtungen verfügen.

Kantonale Bauverordnung vom 3. Juli 1978 (KRB; BGS 711.61)

Abstände von öffentlichen Verkehrsanlagen

§ 46.⁶⁵ – Grundsatz

¹ Sofern durch Nutzungspläne (Baulinien) nichts anderes bestimmt ist, müssen Bauten bei Kantonsstrassen einen Abstand von 6 m und bei den übrigen öffentlichen Verkehrsflächen von 5 m einhalten. Diese Vorschriften gelten auch für unterirdische Bauten, Umbauten und den Wiederaufbau abgebrochener oder zerstörter Gebäude.

⁶⁵ Fassung vom 12. September 1990.

² Als Strassengrenze gilt die äusserste Linie des öffentlichen Grundes gemäss Nutzungsplan, soweit der öffentliche Grund zum Bau von Strassen, Trottoirs, Radfahrerstreifen und andern Verkehrsanlagen benötigt wird.

TI

Legge sulle strade del 23 marzo 1983 (RL 7.2.1.2)

Art. 4 – Attribuzioni generali

¹ Il Cantone provvede alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e delle piste ciclabili d'importanza generale per il Cantone, come le strade che collegano i grandi poli di traffico, quelle che assicurano i più importanti collegamenti interregionali e regionali e quelle che garantiscono il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale.

² I Comuni e gli altri enti locali provvedono alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione ed alla manutenzione delle strade, delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali, come le strade di raccolta e distribuzione del traffico, quelle che garantiscono i collegamenti locali e quelle che servono l'insieme dei fondi.

Art. 5 – Gerarchia delle strade

¹ Le strade si suddividono in:

- autostrade;
- strade di collegamento principale;
- strade di raccolta;
- strade di servizio;
- strade pedonali, sentieri e vie ciclabili.

(...)

⁶ Le strade pedonali, i sentieri e le vie ciclabili servono solo alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Art. 6 – Concezione delle strade

(...)

⁵ Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.

Capitolo III: Costruzioni delle strade, Strade cantonali

Art. 29 – Sussidi ai Comuni ed altri Enti pubblici

¹ Il Cantone può subsidiare, nei limiti di credito stanziati, la costruzione di opere di moderazione del traffico, di sopra e sottopassi e l'impianto di segnali luminosi eseguiti dai Comuni sulle strade cantonali, fino ad un massimo del 50%, quando queste opere giovano in maniera rilevante alla sicurezza e alla fluidità della circolazione.

² Esso può subsidiare inoltre negli stessi limiti e sino ad un massimo del 50% della spesa, la costruzione e la sistemazione di percorsi ciclabili d'interesse regionale eseguiti dai Comuni e da altri Enti pubblici.

(...)

Capitolo IV: Manutenzione delle strade

Art. 39 – c) Oneri speciali dei Comuni

¹ Delle strade cantonali situate nelle zone edificabili i Comuni devono provvedere:

(...)

- alle piste ciclabili.

(...)

TG

Gesetz über Strassen und Wege vom 14. September 1992 (RB 725.1)

§ 24 – Zuständigkeit

¹ Kantonsstrassen und -wege werden vorbehältlich der Absätze 2 und 3 durch den Kanton, Gemeindestrassen und -wege durch die Gemeinde unterhalten.

² Der betriebliche Unterhalt von Trottoirs, Parknischen, Radwegen und dergleichen sowie der Bepflanzungen von Verkehrsinseln ist innerorts Sache der Gemeinde.

(...)

UR

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.

VD

Das kantonale Recht enthält keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf den Bau und Unterhalt von Radwegen resp. Radstreifen.⁶⁶

VS

Strassengesetz vom 3. September 1965 (RS/VS 725.1)

Art. 26⁶⁷ – Schutz verschiedener Interessen

Beim Bau von öffentlichen Verkehrswegen sind die anerkannten Grundsätze namentlich auf folgenden Gebieten zu berücksichtigen:

a) der Schutz des Menschen und seiner natürlichen und bebauten Umwelt;

b) die Verkehrssicherheit;

c) der Schutz der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fussgänger, Radfahrer und Behinderten;

⁶⁶ Näheres zur kantonalen Velopolitik (u.a. Planung und Errichtung von Radwegen zur Förderung des Fahrradverkehrs findet sich im Plan directeur cantonal, A 23 – mobilité douce; online abrufbar unter: <http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/transports_publics/fichiers_pdf/Fiche_A23.pdf>

(besucht am 20. August 2010).

⁶⁷ Modification du 2 octobre 1991.

- d) die öffentlichen Verkehrsmittel;
- e) der Ortsbild- und Heimatschutz;
- f) der Natur- und Landschaftsschutz;
- g) die sparsame Verwendung des Bodens.

Art. 200⁶⁸ – Baulinienabstände

¹ Für die Nationalstrassen wird der Baulinienabstand gemäss dem einschlägigen Bundesgesetz und den eidgenössischen und kantonalen Ausführungsbestimmungen bestimmt.

² Für die kantonalen Hauptstrassen in der Ebene und im Gebirge, die zu dem vom Bund festgelegten Ergänzungsnetz gehören, beträgt der Abstand für zweispurige Strassen grundsätzlich 30 m und für drei- oder vierspurig gebaute oder geplante Strassen grundsätzlich 40.

³ Für die andern Bergstrassen beträgt der Abstand, im allgemeinen nicht weniger als 18 m, wenn sie zweispurig sind und 20 m, wenn sie als dreispurige Verkehrswege geplant oder ausgebaut sind.

⁴ Für die Nebenstrassen in der Ebene gilt grundsätzlich ein Abstand von 16 m und für die Nebenstrassen im Gebirge ein solcher von 12 m.

⁵ Für die befahrbaren Gemeindestrassen werden die Baulinien von Fall zu Fall entsprechend der Verkehrsdichte und den örtlichen Verhältnissen bestimmt.

⁶ Dasselbe gilt für Radwege und -streifen, die ausserhalb der Schutzzone des Verkehrsweges liegen.

Art. 203 – Kommunale Verkehrswege

¹ Für die Gemeindestrassen und -wege wird der Abstand durch kommunale Reglemente bestimmt.

² Fehlen reglementarische Vorschriften, so beträgt er für Verkehrswege mit Motorfahrzeugverkehr 2 m vom Fahrbahn- oder Gehsteigrand und 1,50 m für Radwege und -streifen, die sich nicht in der Schutzzone des Verkehrsweges befinden.

ZG

Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14)

§ 6 – Grundsatz

¹ Planung, Bau und Unterhalt der kantonalen Strassen und Wege sind Sache des Kantons, jene der gemeindlichen Strassen und Wege Sache der Einwohnergemeinden.

² Der Regierungsrat legt die Zuständigkeit fest, soweit sie nicht im Gesetz geregelt ist.

³ Der Regierungsrat ist zuständig für den Abschluss von Leistungsvereinbarungen über den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie die Erneuerung von Nationalstrassen im Sinne des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960). Er kann zu diesem Zwecke Vereinbarungen abschliessen, Trägerschaften bilden oder sich an solchen beteiligen.⁶⁹

⁴ Planung und Bau der Verkehrsanlagen sind mit der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Direktion zu koordinieren.⁷⁰

§ 7 – Kanton

¹ Der Kanton verwaltet die Kantonsstrassen samt den damit verbundenen Radstrecken, Fuss- und Wanderwegen⁷¹ sowie die Eigentrasse für den öffentlichen Verkehr.⁷²

⁶⁸ Modification du 2 octobre 1991; Modification du 13 septembre 2007.

⁶⁹ Fassung gemäss Änderung vom 5. Juli 2007 (GS 29, 333); in Kraft am 1. Jan. 2008.

⁷⁰ Fassung gemäss § 9 G öff. Verkehr vom 22. Febr. 2007 (GS 29, 187); in Kraft am 9. Dez. 2007.

² Zusätzlich plant und baut der Kanton

- a) kantonale Radstrecken und Wanderwege;
- b) Anpassungen von Kantonsstrassen für den öffentlichen Verkehr und Bushaltestellen an Kantonsstrassen.⁷³

³ Der Kanton sorgt für den Bestand der Wanderwege. Er markiert und signalisiert die Wanderwege und die Radstrecken.

⁴ Fachstelle nach Art. 13 FWG ist das Amt für Raumplanung.

§ 8 – Einwohnergemeinden

¹ Die Einwohnergemeinden verwalten die Gemeindestrassen und die Fusswege. Sie verwalten auch die dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen und Anlagen, soweit dafür nicht der Kanton zuständig ist.⁷⁴

² Zusätzlich sorgen sie

- a) für den baulichen und betrieblichen Unterhalt von Radstrecken und Wanderwegen abseits von Kantonsstrassen;
- b) für den Betrieb und den betrieblichen Unterhalt der Beleuchtung von Kantonsstrassen und Radstrecken gemäss den koordinierenden Massgaben des Kantons.

³ Die Einwohnergemeinden können den Bürger-, Kirch- und Korporationsgemeinden sowie Privaten bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit Strassen und Wegen durch Vereinbarung übertragen. Sie bleiben jedoch für die Erfüllung dieser Aufgaben verantwortlich.

§ 9 – Änderung der Zuständigkeit von Kanton und Einwohnergemeinden

¹ Erhält eine Strasse oder ein Weg eine andere Funktion und Bedeutung, legt der Regierungsrat die Zuständigkeit neu fest.

² Er passt die Eigentumsverhältnisse an, regelt den finanziellen Ausgleich und sorgt für die Änderung des entsprechenden Verzeichnisses im Anhang zu diesem Gesetz.

§ 11 – Kantonaler Richtplan

¹ Der kantonale Richtplan enthält im Sachbereich des Verkehrs:

- a) die bestehenden und geplanten Verkehrsverbindungen von kantonalem Interesse;
- b) Angaben über das Netz des öffentlichen Verkehrs;
- c) die kantonalen Radstrecken;
- d) die kantonalen Wanderwege.

² Der Plan ist für die Einwohnergemeinden verbindlich. Sie ergänzen ihre Ortsplanung im Sinne des kantonalen Teilrichtplanes.

³ Das Teilrichtplanverfahren richtet sich nach der Spezialgesetzgebung.

§ 12 – Strassenbauprogramm des Kantons

Der Regierungsrat erstellt das Strassenbauprogramm für Neu- und Umbauten sowie für die Erneuerung von Strassen und Wegen. Er nennt die mutmasslichen Planungs- und Baukosten aufgrund von generellen Studien.

Strassenbaupolizeiliche Vorschriften

§ 19 – Weitere Vorschriften

Der Regierungsrat erlässt in der Verordnung weitere Vorschriften über

- a) Lichtraumprofile, Erker und Auskragungen von Gebäuden an Strassen und Wegen;
- b) Pflanzungen, Einfriedungen und Mauern, Bauarbeiten und Grabungen, welche den Strassen-

⁷¹ Fassung gemäss Änderung vom 5. Juli 2007 (GS 29, 333); in Kraft am 1. Jan. 2008.

⁷² Fassung gemäss § 9 G öff. Verkehr vom 22. Febr. 2007 (GS 29, 187); in Kraft am 9. Dez. 2007.

⁷³ Fassung gemäss § 9 G öff. Verkehr vom 22. Febr. 2007 (GS 29, 187); in Kraft am 9. Dez. 2007.

⁷⁴ Fassung gemäss Änderung durch G öff. Verkehr vom 22. Febr. 2007 (GS 29, 187); in Kraft am 9. Dez. 2007.

- raum berühren;
- c) Massnahmen für die Verkehrssicherheit, wie Beleuchtungsanlagen, Sichtzonen, Abstände bei Radstrecken;
- d) Entwässerungen;
- e) bauliche Massnahmen für Behinderte und Betagte.

Verordnung zum Gesetz über Strassen und Wege vom 18. Februar 1997 (V GSW; BGS 751.141)

§ 5 – Ausnahmegewilligungen

¹ Falls die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung im Einzelfall zu einer offensichtlich unzweckmässigen Lösung führen oder eine unbillige Härte bedeuten würde, können Ausnahmen bewilligt werden.

² Will die Baubewilligungsbehörde für die Unterschreitung des Strassen oder Baulinienabstandes an einer Kantonsstrasse oder einer damit verbundenen Radstrecke eine Ausnahme gewähren, holt sie beim kantonalen Tiefbauamt die Zustimmung des Kantons mit allfälligem von den Parteien unterzeichnetem Revers ein.

Besondere strassenbaupolizeiliche Vorschriften

§ 8 – Lichte Höhen

Die lichte Höhe über Kantons- und Gemeindestrassen muss gemessen ab Fahrbahn mindestens 4,5 m, über separat geführten Radstrecken und über Trottoirs mindestens 3 m betragen.

§ 15 – Bauarbeiten und Grabungen, 1. Im Strassenraum

¹ Wer Bauarbeiten und Grabungen im Strassenraum ausführen will, namentlich für Werkleitungen und dergleichen, hat

- a) bei Kantonsstrassen und damit verbundenen Radstrecken die Bewilligung der Abteilung Strassenunterhalt des kantonalen Tiefbauamtes einzuholen,
- b) bei den anderen Strassen und Wegen die Bewilligung der gemeindlichen Bauverwaltung.

(...)

§ 16 – Im Mindestabstand oder Baulinienraum

¹ Wer Bauarbeiten und Grabungen im Mindestabstand von Strassen oder im Baulinienraum ausführen will, meldet dieses

- a) bei Kantonsstrassen und damit verbundenen Radstrecken der Abteilung Strassenunterhalt des kantonalen Tiefbauamtes,
- b) bei den anderen Strassen und Wegen der gemeindlichen Bauverwaltung.

² Die zuständige Dienststelle trifft eine Verfügung, wenn kein einvernehmliches Handeln erfolgt.

§ 17 – Sichträume, Sichtzonen

¹ Die Grundeigentümer sind verpflichtet, Sichträume für Signale und Leiteinrichtungen und Sichtzonen für Ein- und Ausfahrten sowie Strassenkreuzungen freizuhalten.

² Abweichend von § 14 kann das kantonale Tiefbauamt aus überwiegenden Gründen der Verkehrssicherheit an Kantonsstrassen und damit verbundenen Radstrecken einzelne Sichträume verfügen, die zuständige Gemeindebehörde an den übrigen Strassen und Wegen.

Es sind keine Bestimmungen einschlägig.⁷⁵

⁷⁵ Näheres zum Bau vom Radwegen findet sich im kantonalen Richtplan; online abrufbar unter: Online abrufbar unter: <<http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/richtplan/inhalt.html>> (besucht am 20. August 2010).

IV. Finanzierung des bandes, pistes et itinéraires cyclables

AG

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100)

§ 87 – Finanzierung

¹ Ein besonderes Gesetz regelt die Beschlussfassung über Bau, Erneuerung und Änderung von Kantonsstrassen, die Finanzierung sowie die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

² Die Gemeinden tragen die Kosten des Baues, der Erneuerung und der Änderung ihrer Strassen. Wenn eine Gemeindestrasse Bestandteile von Kantonsstrassen ersetzt, leistet der Kanton Beiträge, über die im Streitfall der Grosse Rat entscheidet.

³ Der Kanton finanziert Bau, Erneuerung und Änderung von Wanderwegen, wenn sie nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.

⁴ Die Kosten des Baues, der Erneuerung und der Änderung von Privatstrassen tragen die Eigentümer. Kanton und Gemeinden leisten nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an Bau, Erneuerung und Änderung von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.

Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen vom 20. Oktober 1971 (Kantonsstrassendekret; SAR 751.120)

§ 17 – Beitragshöhe

¹ Die Gemeinden leisten nach Massgabe ihres Interesses und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, unter Vorbehalt von Absatz 2 und 3, Beiträge von 20–60 %. Der Regierungsrat erlässt Richtlinien über die Abstufung der Beiträge.

² Würde eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf den starken Durchgangsverkehr oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet, so kann der Regierungsrat den Beitrag ermässigen.

³ Umgekehrt können die Beiträge der Gemeinden auf mehr als 60 % angesetzt werden für Anlagen, die ihnen oder an Anstössern Sondervorteile bringen, wie Geh- und Radwege, Bushaltestellen, Personenüber- und -unterführungen, Knotenpunkte, Entwässerungen.

Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung vom 17. März 1969 (Strassengesetz, StrG; SAR 751.100)

§ 7⁷⁶ – Ausgaben

Zu Lasten der Strassenrechnung gehen

a) Ausgaben für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb von National- und Kantonsstrassen. Dazu gehören auch die für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen nötigen Werkhöfe, die Gebäude und Einrichtungen für die Überwachung und Lenkung des Strassenverkehrs und die Alarmierung der Einsatzdienste;

b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:

(...)

4.⁷⁷ Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmit-

⁷⁶ Fassung gemäss Gesetz vom 5. September 2000, in Kraft seit 1. Januar 2001 (AGS 2000 S. 308).

telbar entlasten; (...)

AR

Strassengesetz vom 26. Oktober 2009 (StrG; bGS 731.11)

Art. 9 – Übernahme und Abgabe von Strassen

¹ Über die Übernahme und Abgabe von Strassen zwischen Kanton und Gemeinden entscheidet der Regierungsrat bzw. der Gemeinderat.

² Die Übernahme bzw. Abgabe erfolgt unentgeltlich, soweit die Strasse allen Anforderungen genügt, die der Verkehr an sie stellt. Andernfalls hat die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer die Strasse vorgängig instand zu stellen oder eine Entschädigung zu leisten. Der Regierungsrat kann weitere Bedingungen in der Verordnung regeln.

³ Die Gemeinden regeln im Reglement, unter welchen Bedingungen öffentliche Strassen im privaten Eigentum sowie Privatstrassen von der Gemeinde übernommen werden.

Art. 74 – Kantonsstrassen, Grundsätze

¹ Die Kosten für Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen gehen zulasten des Kantons. Vorbehalten bleiben Art. 74 Abs. 2, Art. 75 sowie Art. 76.

² Die Gemeinden tragen:

a) die Unterhaltskosten nach Art. 50 Abs. 2;

b) 50 Prozent der Unterhaltskosten für Signale und Markierungen innerorts.

Art. 75 – Beiträge der Gemeinden

¹ Die Gemeinden leisten an die Baukosten von Bauvorhaben nach Art. 23 Abs. 1 an Kantonsstrassen folgende Beiträge:

a) bei Strecken innerorts mit zwei Trottoirs: 25%;

b) bei Strecken innerorts mit einem Trottoir: 20%;

c) bei Strecken innerorts ohne Trottoir: 5%;

d) bei Strecken ausserorts mit zwei Trottoirs: 20%;

e) bei Strecken ausserorts mit einem Trottoir: 15%;

f) bei Strecken ausserorts ohne Trottoir: 5%;

g) bei Beleuchtungsanlagen: 50%;

Geh- und Radwege sowie kombinierte Rad-/Gehwege gelten als Trottoirs. Bei Strecken mit begehbaren Banketten bis 1.25 m Breite gilt der halbe Ansatz eines Trottoirs.

(...)

AI

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radrouten.

⁷⁷ Fassung gemäss § 13a des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 28. Juni 2005, in Kraft seit 1. Januar 2006 (AGS 2005 S. 615).

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

Art. 59 – Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen

¹ Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.

² Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

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

Finanzierung von Kantons- und Gemeindestrassen sowie Beiträge

Art. 34 – Gemeindeanteil an der LSVA und an der Motorfahrzeugsteuer

¹ Der Gemeindeanteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und an der Motorfahrzeugsteuer wird wie folgt verteilt:

- a. 50 Prozent nach der Strassenlänge und
- b. 50 Prozent nach der gewichteten Strassenlänge.

² Massgebend für die Strassenlängen sind die Strassen auf dem Gemeindegebiet erster bis dritter Klasse gemäss Einstufung in der Landeskarte 1:25 000 ohne die Kantons- und die Nationalstrassen und zehn Prozent der Rad- und Wanderwege gemäss kantonaler Sachplanung, soweit diese nicht über Strassen erster bis dritter Klasse führen.

³ Die Strassenlängen gemäss Absatz 2 werden wie folgt gewichtet:

- a. Strassen erster Klasse mit dem Faktor 3,
- b. Strassen zweiter Klasse mit dem Faktor 2,
- c. übrige Strassen mit dem Faktor 1.

Art. 35 – Objektkredite des Grossen Rates

Eine Kapazitätssteigerung im Sinne von Artikel 55 SG gilt als wesentlich, wenn die Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr vergrössert wird, insbesondere durch Anbringen einer weiteren Fahrspur.

Art. 36 – Voranschlagskredit für den betrieblichen Unterhalt

¹ Der betriebliche Unterhalt der Kantonsstrassen wird aus einem Voranschlagskredit finanziert und in der laufenden Rechnung abgerechnet.

² Er umfasst insbesondere die Reinigung einer Strasse, die Grünpflege und den Winterdienst, die Instandhaltung sowie Kleinreparaturen.

Art. 37 – Projektierungskredit, Delegation der Aufgabenbefugnis

Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion bewilligt Ausgaben für die Kosten der Projektierung von Strassenbauten bis zu einer Höhe von einer Million Franken.

Loi sur les routes du 4 juin 2008 (LR; RSB 732.11)

Art. 59 – Subventions aux itinéraires cyclables sur routes communales et privées

¹ Le canton subventionne des investissements pour des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées selon l'article 45, alinéa 2, lettre c.

² La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

Ordonnance sur les routes 29 du octobre 2008 (OR; RSB 732.111.1)

Financement des routes cantonales et communales, subventions

Art. 34 – Part de la RPLP et de l'impôt sur les véhicules à moteur revenant aux communes

¹ La part de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'impôt sur les véhicules à moteur revenant aux communes est répartie comme suit:

- a. 50 pour cent en fonction de la longueur des routes,
- b. 50 pour cent en fonction de la longueur pondérée des routes.

² La longueur des routes se calcule comme suit: longueur des routes des classes 1 à 3 selon les catégories de la carte nationale au 1:25 000 qui sont situées sur le territoire communal, sans les routes cantonales et nationales, et dix pour cent de la longueur des pistes cyclables et des chemins de randonnée pédestre figurant dans le plan sectoriel cantonal et situés en dehors des routes des classes 1 à 3.

³ La longueur des routes au sens de l'alinéa 2 est pondérée par les facteurs suivants:

- a. 3 pour les routes de première classe,
- b. 2 pour les routes de deuxième classe,
- c. 1 pour les autres routes.

Art. 35 – Crédits d'objet du Grand Conseil

Une augmentation de capacité au sens de l'article 55 LR [RSB 732.11] est considérée comme substantielle lorsque l'aire de circulation pour le trafic individuel motorisé est agrandie, notamment par l'adjonction d'une nouvelle voie de circulation.

Art. 36 – Crédit budgétaire pour l'entretien courant

¹ L'entretien courant des routes cantonales est financé par un crédit budgétaire; il est débité au compte de fonctionnement.

² L'entretien courant inclut notamment le nettoyage de la route, l'entretien de la végétation, le service hivernal, la maintenance et les petites réparations.

Art. 37 – Crédit d'étude, délégation des compétences en matière d'autorisation de dépenses

La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie a qualité pour autoriser les dépenses d'élaboration de projet de construction des routes à concurrence d'un million de francs.

BL

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

BS

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Gesetzesbestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

FR

Ausführungsreglement vom 7. Dezember 1992 zum Strassengesetz (ARStrG; 741.11)

Art. 40 – Beiträge an Radwege und Radstreifen (Art. 54a Abs. 4 StrG)

¹ An den Bau von Radwegen oder Radstreifen wird nur dann ein Beitrag geleistet, wenn der Bau nach Artikel 29 begründet ist.

² Der Mindestbeitragssatz von 17 % wird entsprechend der Klassifikation der Gemeinde um 2 % pro Klasse ab der zweiten Klasse erhöht.

³ Folgender zusätzlicher Betrag wird dem Basisbeitrag hinzugefügt:

a) wenn der Radweg in einer Kreuzung gebaut wird: 13 %

- für zwei getrennte Radwege mit Verkehr in einer Richtung, die gleichzeitig verwirklicht werden,
- für einen Radweg mit Verkehr in beiden Richtungen,
- für einen zweiten Radweg mit Verkehr in einer Richtung;

b) 8 %

- für Radwege nach Buchstabe a, wenn diese nicht in einer Kreuzung gebaut werden,
- für einen Radweg mit Verkehr in einer Richtung, der in einer Kreuzung gebaut wird,
- für zwei gleichzeitig gebaute Radstreifen,
- für einen zweiten Radstreifen;

c) 6 %

- für einen Radweg mit Verkehr in einer Richtung, der nicht in einer Kreuzung gebaut wird;

d) 4 %.

- für einen einzigen Radstreifen.

⁴ Werden das Trottoir und der Radweg gleichzeitig gebaut, so wird der durchschnittliche Satz aus dem Satz für ein Trottoir und dem Satz für einen Radweg angewendet.

Art. 41 – Verfahren für ein Beitragsgesuch

Das Beitragsgesuch für Nebenanlagen entlang einer Kantonsstrasse, für die die Gemeinden aufzukommen haben, ist nach Artikel 52 einzureichen.

Art. 50 – Beiträge an Radwege und Radstreifen (Art. 65a Abs. 2 StrG)

¹ Für den Bau eines Radweges oder Radstreifens entlang einer beitragsberechtigten Gemeindestrasse wird ein Beitrag geleistet, wenn die Anforderungen nach Artikel 29 erfüllt sind.

² Für Radwege und Radstreifen werden nach demselben Satz Beiträge geleistet wie für die Strasse, entlang der sie projiziert sind.

Règlement du 7 décembre 1992 d'exécution de la loi sur les routes (RELRL)

Art. 40 – Subventionnement des pistes et bandes cyclables (art. 54a al. 4 LR)

¹ La construction de pistes et bandes cyclables n'est subventionnée que si elle est justifiée conformément à l'article 29.

² Le taux de subvention minimal de 17 % est majoré de 2 % par classe à partir de la 2e classe en fonction de la classification des communes.

³ A la subvention de base s'ajoute un montant complémentaire suivant :

a) lorsque les pistes sont aménagées dans les carrefours : 13 %

- pour deux pistes monodirectionnelles réalisées simultanément,
- pour une piste bidirectionnelle,
- pour la réalisation d'une seconde piste monodirectionnelle ;

b) 8 %

- pour les pistes de la lettre a lorsqu'elles ne sont pas aménagées dans les carrefours,
- pour une seule piste monodirectionnelle aménagée dans les carrefours,
- pour deux bandes cyclables réalisées simultanément,
- pour la réalisation d'une seconde bande cyclable ;

c) 6 %

- pour une seule piste monodirectionnelle non aménagée dans les carrefours ;

d) 4 %

– pour une seule bande cyclable.

⁴ En cas de construction mixte (trottoir et piste cyclable), le taux appliqué résulte de la moyenne entre le taux du trottoir et celui de la piste cyclable.

Art. 41 – Procédure de demande de subvention

La demande de subvention pour les ouvrages annexes incombant aux communes le long d'une route cantonale doit être présentée conformément à l'article 52.

Art. 50 – Subventionnement des pistes et des bandes cyclables (art. 65a al. 2 LR)

¹ Pour être mise au bénéfice d'une subvention, la construction de pistes ou de bandes cyclables le long d'une route communale subventionnable doit répondre aux exigences de l'article 29.

² Les pistes et les bandes cyclables sont subventionnées au même taux que celui de la route le long de laquelle elles sont projetées.

GE

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

GL

Radroutengesetz vom 1. Mai 1983 (GS VII C/11/8)

Art. 6 – Finanzierung

¹ Zur Finanzierung der Ausbaurkosten stehen die Nettoeinnahmen aus den Fahrradtaxen zur Verfügung. Reichen sie nicht aus, kann der Landrat weitere Mittel aus der laufenden Rechnung beschliessen.

² Die jährlichen Bauprogramme sind dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Strassengesetz vom 2. Mai 1971 (GS VII C/11/1)

Art. 88 – Zweckgebundene Einnahmen

¹ Für die Finanzierung der Erstellungs-, Korrektions-, Belagseinbau-, Belagsänderungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Strassen verwendet der Kanton folgende Einnahmen:

- a. die Beiträge des Bundes;
- b. die dem Kanton zufallenden Anteile am Benzinzoll;
- c. die Nettoeinnahmen aus dem Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr;
- d. die Beiträge der Gemeinden.

Weitere Einnahmen

² Reichen die zweckgebundenen Einnahmen gemäss Absatz 1 nicht aus, können durch den Landrat weitere Einnahmen aus der ordentlichen Verwaltungsrechnung für die Finanzierung beschliessen werden.

GR

Strassenverordnung des Kantons Graubünden vom 20. Dezember 2005 (StrV; BR 807.110)

Art. 31

¹ An die anrechenbaren Projektierungs-, Landerwerbs- und Baukosten von Radwegenanlagen, welche den kantonalen Vorgaben und Wegnetzen entsprechen, kann der Kanton folgende Beiträge leisten:

b) an Radwegenanlagen

Finanzkraftgruppe	1	2	3	4	5
	40 %	45 %	50 %	55 %	60 %

² An die Kosten der Erstellung und Werterhaltung der Signalisation von Radweg- und Bikeverbindungen sowie Routen anderer fahrzeugähnlicher Geräte, welche den kantonalen Vorgaben und Wegnetzen entsprechen, kann der Kanton Beiträge von 50 Prozent leisten.

³ Überwiegt das Interesse des Kantons an der Realisierung beziehungsweise Signalisierung einer Strecke, kann die Regierung die Beiträge im Einzelfall erhöhen.

⁴ Erstellt der Kanton die Anlage beziehungsweise besorgt er die Signalisation, haben ihm die Gemeinden ihren Anteil zu entrichten.

JU

Loi sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994 (RSJ 722.31)

Art. 21 – Délai et plan de financement

¹ Le plan sectoriel des itinéraires cyclables devra être adopté dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Il devra définir des priorités dans la réalisation du plan et estimer leurs coûts.

Art. 22 – Procédure applicable

La procédure applicable en matière d'adoption de plans pour la réalisation d'itinéraires cyclables est:

a) à l'extérieur des localités : celle de la loi sur la construction et l'entretien des routes;

b) à l'intérieur des localités : en principe, celle de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire.

Loi sur le tourisme du 31 mai 1990 (RSJ 935.211)

SECTION 2 : Finances

Art. 9⁷⁸ – Principe

¹ L'Etat et les communes soutiennent financièrement Jura Tourisme. L'Etat peut confier à Jura Tourisme un mandat de prestations.

(...)

Art. 13 – Investissements, 1. Champ d'application

Une aide financière peut être octroyée pour favoriser la réalisation de projets liés au tourisme tels que :

(...)

⁷⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de la loi du 21 octobre 1998, en vigueur depuis le 1er janvier 1999

b) l'aménagement de chemins pédestres, de pistes cyclables, de pistes de ski et d'équitation, et de sites qui présentent un fort attrait touristique;
(...)

Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire du 25 juin 1987 (LCAT ; RSJ 701.1)

CHAPITRE VI : Financement

Art. 113 – Subventions cantonales

¹ Le Canton accorde aux communes et aux régions :

(...)

² Des subventions peuvent être allouées à des associations et organismes pour leurs prestations en matière de chemins de randonnée et de pistes cyclables.

³ La fixation des subventions relevant de l'alinéa 1 incombe au Département, celle des subventions prévues à l'alinéa 2 au Parlement, dans le cadre du budget.

LU

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

NE

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

NW

Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen vom 24. April 1966 (Strassengesetz; NG 622.1)

Art. 76 – Unterhalts- und Betriebskosten

¹ Die Kosten des Strassenunterhalts und des Betriebs ihrer technischen Einrichtungen gehen zu lasten des Trägers der Strassenbaulast.

² Der im Wegrechtsvertrag mit den Eigentümern von öffentlichen Strassen privater Eigentümer sowie von Privatstrassen beziehungsweise im Enteignungsbeschluss festgelegte Kostenanteil am baulichen Unterhalt (Belag) von Radwegen geht mit 75 Prozent zu lasten des Kantons und mit 25 Prozent zu lasten der Gemeinde.⁷⁹

Art. 78 – Beiträge der Gemeinde, 1. an Kantonsstrassen

¹ Von den Gesamtkosten der Neuanlage oder des Ausbaus von Innerortsstrecken der Kantonsstrassen tragen die Gemeinden ohne Berücksichtigung allfälliger Bundesbeiträge:

1. 20 Prozent, wenn kein Trottoir erstellt wird;
2. 25 Prozent, wenn ein Trottoir erstellt wird;

⁷⁹ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

3. 30 Prozent, wenn zwei Trottoirs erstellt werden.

² Von den Bruttokosten der Neuanlage oder des Ausbaues von Radwegen oder Radstreifen, die im Radwegkonzept des Kantons enthalten sind oder entlang von Kantonsstrassen angelegt werden, tragen die Gemeinden, auf deren Gebiet die Anlage liegt, 25 Prozent.⁸⁰

³ Die Gemeinden können von den Grundeigentümern nach Massgabe der Vorteile, der diesen aus dem Strassenbau erwachsen, im Perimeterverfahren Beiträge erheben, höchstens jedoch im Gesamtbetrag von einem Drittel der eigenen Aufwendungen.⁸¹

OW

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

SH

Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100)

Art. 69 – III. Andere Strassen

¹ Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen, die weder im Eigentum des Kantons noch in jenem der Gemeinden stehen, gehen zu Lasten der jeweiligen Eigentümer.

² Dienen solche Strassen als Rad- oder Wanderwege, können der Kanton und die Gemeinden den Bau, Betrieb und Unterhalt durch Beiträge oder andere Leistungen fördern.

Art. 70 – IV. Rad- und Wanderwege

Die Kosten für die im kantonalen Richtplan enthaltenen Rad- und Wanderwege trägt der Kanton nur soweit, als die Aufwendungen durch den Gebrauch als Rad- oder Wanderweg entstehen.

SZ

Vollzugsverordnung zur Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (SRSZ 442.111).

§ 9 – Zuständigkeiten

¹ Für die Erstellung und die Signalisation der Radrouten auf oder entlang von Strassen ist der Strassenträger zuständig und kostenpflichtig.

² Die Kosten von Nebenradrouten und örtlichen Radwegen, die nicht entlang von bestehenden Strassen führen, gehen zu Lasten der Gemeinden.

³ Über die Ausgestaltung der Einmündungen und Zufahrten haben sich die Strassenträger zu einigen. Die Kosten sind nach dem Verursacherprinzip zu verteilen. Kann keine Einigung erzielt werden, entscheidet der Träger der übergeordneten Strasse unter Vorbehalt der Beschwerde an den Regierungsrat oder an das Verwaltungsgericht.

⁸⁰ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1987, A 1987, 692.

⁸¹ Fassung gemäss Landsgemeindebeschluss vom 26. April 1981, A 1981, 517.

SO

Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11)

§ 22. – Grundsatz

Die Kosten für Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Strassen trägt das für die Arbeit zuständige Gemeinwesen.

§ 23. – Beiträge der Gemeinden

¹ Die Gemeinden beteiligen sich an den Kosten für Planung, Projektierung und Bau von Kantonsstrassen und Radwegen, die auf ihrem Gemeindegebiet liegen, mit einem Beitrag von 5-50%. Das Gleiche gilt für die Kosten bei Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden.

² Die Höhe des Beitrags richtet sich nach einem durch Verordnung des Regierungsrates festgesetzten Schlüssel, der die Funktion der Strasse, das Interesse der Gemeinde und deren Einwohnerzahl berücksichtigt.

³ Bei ausserordentlich hohen Kosten für Kunstbauten wie Hangsicherungen, Brücken, Unterführungen u.a. kann der Regierungsrat den Beitragssatz der Gemeinde für diese Aufwendungen maximal auf die Hälfte reduzieren.

⁴ Verlangt die Gemeinde ausserordentliche bauliche oder gestalterische Massnahmen, welche über die Anforderungen von § 7 Absatz 2 des Gesetzes hinausgehen und welche vorab in ihrem Interesse liegen, so kann der Regierungsrat den Beitragssatz angemessen erhöhen.

⁵ Der Regierungsrat kann ausnahmsweise auch dann eine vom Schlüssel nach Absatz 2 abweichende Kostenbeteiligung festsetzen, wenn ein Sonderbauwerk auf dem Gebiet mehrerer Gemeinden liegt und die Anwendung des Schlüssels zu offensichtlich stossenden Ergebnissen führt.

⁶ Der Kanton erhebt, unter Vorbehalt von § 14, keine Erschliessungsbeiträge von Privaten.

SG

Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1)

VI. Kosten

1. Allgemeines

Art. 68.⁸² – Kantonsstrassen, a) Grundsatz

¹ Der Kanton trägt die Kosten für Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen.

Art. 69.⁸³ – b) Ausnahmen

¹ Die politische Gemeinde leistet dem Kanton Beiträge von 35 Prozent der Baukosten für Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen.

² Sie trägt die Unterhaltskosten für:

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

3. Kantonsbeiträge

Art. 87.⁸⁴ – Kantonsbeiträge, a) Grundsatz

¹ Der Kanton leistet den politischen Gemeinden pauschale Beiträge für:

⁸² Fassung gemäss III. Nachtrag.

⁸³ Geändert durch FAG.

⁸⁴ Geändert durch FAG.

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

² Die Höhe der Kantonsbeiträge liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben.

³ Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem Strassenbauprogramm.

Art. 88.⁸⁵ – b) Berechnung

¹ Für die Berechnung der Beiträge sind massgebend:

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

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

Werkgebundene Kantonsbeiträge

Art. 95.⁸⁶ – b) Fuss-, Wander- und Radwege

¹ Der Kanton leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung.

Strassenverordnung vom 22. November 1988 (sGS 732.11)

Art. 9.⁸⁷ – Berechnung der Pauschalbeiträge

¹ Die Pauschalbeiträge werden je Kilometer mit folgenden Kostenansätzen berechnet für:

(...)

b) Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen Fr. 4000.–;

(...)

² Die Differenz zum gesamten Kantonsbeitrag gemäss Beschluss des Kantonsrates im Rahmen des Strassenbauprogramms wird für die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen anteilmässig je Kilometer an die politischen Gemeinden ausgerichtet.

Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (sGS 732.15)

Art. 1.

¹ Es wird nachfolgender Kantonsstrassenplan erlassen.

Art. 2.

¹ Sind Kantonsstrassen nach bisheriger Regelung von den politischen Gemeinden zu übernehmen, so leistet der Kanton den politischen Gemeinden ausserordentliche Beiträge, wenn die bauliche Anpassung der Strasse an die Anforderungen des Strassengesetzes eine übermässige Belastung der politischen Gemeinde zur Folge hat.

² Die ausserordentlichen Kantonsbeiträge werden aus Mitteln des Motorfahrzeugverkehrs finanziert. Sie betragen insgesamt höchstens Fr. 10 000 000.– und werden während höchstens fünf Jahren ausgerichtet.

³ Die Regierung beschliesst endgültig über die ausserordentlichen Kantonsbeiträge.

⁸⁵ Geändert durch FAG.

⁸⁶ Fassung gemäss III. Nachtrag.

⁸⁷ Geändert durch VV zum Finanzausgleichsgesetz.

TI

Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (RL 7.4.1.1)

[TITOLO IV Finanziamento, Capitolo I – Generalità]

Art. 22 – Campo d'applicazione, a) in generale

Il Cantone e i Comuni, per attuare l'offerta di trasporto approvata, accordano alle imprese di trasporto o ad altri enti pubblici o privati, contributi finanziari per gli investimenti e la gestione attraverso la sottoscrizione di un mandato di prestazioni.

Art. 23⁸⁸ – b) investimenti e spese di gestione

¹ Sono considerati investimenti:

(...)

c) la costruzione di posteggi per i veicoli a motore e/o le biciclette destinati agli utenti dei servizi di trasporto pubblico presso le stazioni e le fermate;

(...)

TG

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

UR

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

VD

Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (RSV 725.01)

Chapitre IV : Dispositions financières

Art. 54 – Ouvrages particuliers

¹ Les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les communes.

² L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité.

⁸⁸ Art. modificato dalla L 25.2.2003; in vigore dal 25.4.2003 - BU 2003, 154.

VS

Das kantonale Recht enthält keine besonderen Bestimmungen in Bezug auf die Finanzierungen von Radwegen resp. Radstreifen.

ZG

Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14)

§ 31 – Grundsatz

¹ Der Kanton und die Einwohnergemeinden tragen die Bau-, Betriebs und Unterhaltskosten der in ihrer Zuständigkeit liegenden Strassen und Wege.

² Der Kanton trägt

- a) die Kosten für den Bau der kantonalen Radstrecken und Wanderwege;
- b) einen pauschalen Anteil der Kosten der Einwohnergemeinden für Betrieb und betrieblichen Unterhalt der Beleuchtung von Kantonsstrassen, ferner die vollen Kosten für den Betrieb und den betrieblichen Unterhalt der Beleuchtung von Kantonsstrassen, welche im Nationalstrassen-Unterhaltsperimeter liegen.

§ 38 – Kosten für den Bau und Ausbau von Radstrecken und von Wanderwegen des Kantons

Die Kosten für den Bau und Ausbau von Radstrecken des Kantons werden durch Rahmenkredite, diejenigen von Wanderwegen durch Voranschlagskredite zu Lasten der Verwaltungsrechnung finanziert.

Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2004 – 2011 vom 18. Dezember 2003 (BGS 751.12)

§ 2 – Rahmenkredite

¹ Zur Durchführung des Strassenbauprogramms werden folgende Rahmenkredite bewilligt:

- a) für Nationalstrassen 40,0 Mio. Franken
- b) für Kantonsstrassen (Ausbauten inklusiv lokale Korrekturen, Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz und Kunstbautenerneuerungen) 65,0 Mio. Franken
- c) für Allgemeine Projektierungen und Generelle Planungen von Neubauprojekten 23,0 Mio. Franken
- d) für Anlagen für die regionalen Buslinien und für Radstrecken 24,0 Mio. Franken
- (...)

Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1)

§ 28. – Strassenfonds

¹ Die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt.

² Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Millionen Franken im Voranschlag ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex.⁸⁹

(...)

⁸⁹ Eingefügt durch G vom 28. September 1986 (OS 49, 807). In Kraft seit 1. Dezember 1986 (OS 49, 809).