

Pro Velo Linth

Toni Schmid, Präsident
Weinbergstrasse 8
8762 Schwanden

Kanton Glarus
Herrn Landamann Robert Marti, Rathaus
8750 Glarus

Glarus, den 8. März 2016

1. Antrag

Der Vorstand von Pro Velo Linth hat beschlossen, den folgenden Memorialsantrag einzureichen, der eine Attraktivitätssteigerung und Förderung des Radfahrens im Kanton Glarus zum Ziel hat.

Das Radroutengesetz, erlassen von der Landsgemeinde am 1. Mai 1983 ist wie folgt anzupassen.

Radroutengesetz

(Erlassen von der Landsgemeinde am 7. Mai 2017)

Art. 1

Radrouten

¹ Für den Fahrradweg werden vorwiegend auf dem Netz der bestehenden Strassen und Wege gemäss Art. 2 des Strassenverkehrsgesetzes sichere Radrouten signalisiert und ganzjährig offen gehalten. Die Radrouten stehen, wo nicht anders möglich, auch dem Fussverkehr offen.

² Die Radrouten bestehen aus einer durchgehenden für Radfahrerinnen und Radfahrer geeigneten Verbindung von Linthal bis Bilten und Mühlehorn bis zu den anschliessenden ausserkantonalen Radrouten sowie aus Verbindungen zwischen den Dörfern. Unter geeigneter Verbindung ist zu verstehen, dass die Radrouten von Fusswegen, wo immer möglich, getrennt und asphaltiert sind. Zur Erreichung dieser Ziele erarbeitet der Kanton innerhalb von zwei Jahren ein Projekt und Budgetkonzept wie diese bis im Jahr 2030 umzusetzen sind.

³ Das Befahren der Radrouten mit Motorfahrrädern kann ganz oder auf bestimmten Teilstrecken verboten werden.

Art. 2

Ausbau und Signalisation

¹ Der zweckdienliche Ausbau und die Signalisation dieser durchgehenden kantonalen Verbindung sowie der Verbindung zwischen den Dörfern ist Sache des Kantons.

² Der zweckdienliche Ausbau und die Signalisation von Verbindungen innerhalb der Dörfer ist Aufgabe der Gemeinden.

3 Die kantonale Radroute hat bei Ausbau, Signalisation und Unterhalt den gleichen Stellenwert wie ihn eine Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr genießt.

Art. 3

Enteignung und Eigentum

1 Der Regierungsrat kann zur Sicherstellung der Radrouten und zum Zweck des Aus- und Neubaus von Strassen und Wegen für die Bedürfnisse des Fahrradverkehrs 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 Strassenverkehrsgesetzes.

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

Art. 4

Unterhalt

Der Unterhalt der durchgehenden kantonalen Radrouten sowie der Verbindungen zwischen den Dörfern ist Sache des Kantons; der Unterhalt der Verbindungen innerhalb der Dörfer ist Sache der Gemeinden.

Art. 5

Radroutenkonzept

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

Art. 6

Finanzierung

1 Zur Finanzierung der Ausbaukosten steht jährlich der aufgrund des erarbeiteten Projekts und Budgetkonzeptes festgesetzte Betrag pro Jahr bis 2030 zur Verfügung. Der Unterhalt wird aus der laufenden Rechnung finanziert.

2 Die jährlichen Bauprogramme sind dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 7

Rechtsschutz

Der Rechtsschutz gegen Verfügungen, gestützt auf dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen, richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz und bei Verfügungen, die in koordinierten Verfahren zu erlassen sind, nach dem Raumentwicklungs- und Baugesetz.

Art. 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt nach Annahme der Landsgemeinde in Kraft.

2. Begründung

Argumentarium zur Revision des Radroutengesetzes gemäss Vorschlag von Pro Velo Linth

Radfahren ist klimafreundlich, gesundheitsfördernd und ein unbestritten hervorragendes Verkehrsmittel. Deshalb erachten wir es als notwendig den Veloverkehr zu fördern.

Der kantonale Veloweg gewinnt Jahr für Jahr an Beliebtheit. Pendler und Familien benutzen den Veloweg per Velo, zu Fuss, mit Inlineskates oder eben mit dem Velo. Für Fussgänger wird es umso störender, je mehr Velos frequentieren.

Asphaltierung: Der kantonale Veloweg kann von Gesetzeswegen nur dort geteert werden, wo ein gleichwertiger Fussweg vorhanden ist. So wurde z. B. genau bis zum Martinsheim im Uschenriet geteert und von dort weiter Richtung Mitlödi ein Kieshartbelag eingebracht. Wenn auf einem solchen Belag, wie er im letzten Jahr auch von Mitlödi Richtung Schwanden eingebaut wurde, eine Schneeräumung möglich ist, braucht es nicht unbedingt einen Teerbelag. Würde im Memorialsantrag lediglich von Schneeräumung die Rede sein und kein bestimmter Belag erwähnt, würde es sich von alleine zeigen, ob die Belagsreparaturen zu gross würden, welche ein Schneepflug verursacht und dann, wo es möglich ist doch geteert werden müsste. Für Rennvelofahrer ist und bleibt der Veloweg ungeeignet und es ist kein Thema dies zu ändern. Das Asphaltieren von Streckenabschnitten des Veloweges ist übrigens meistens durch die Mitbenützung durch Autos erforderlich geworden.

Fussgänger: Pro Velo Linth möchte einen attraktiven Veloweg für Pendler, Schüler, Ausflügler und Touristen. Um das zu erreichen ist das Anlegen von breiten Wegen oder eine Trennung von Fussgängern und Velofahrern erforderlich. So macht es den Fussgängern und Velofahrern mehr Spass und ist für alle sicherer. Der Velofahrer möchte durchaus auch mal schnell von A nach B gelangen und der Fussgänger nicht ständig durch überholende Velos gestört werden. Entlang weiten Strecken des Veloweges gibt es bereits getrennte Fusswege. Das Ergänzen durch weitere Fusswege ist ein vertretbarer Landverschleiss, umso mehr da für Fussgänger so ziemlich am Wenigsten gemacht wird, da diese auch entlang von Strassen oder auf dem Veloweg gehen können.

Ausbau nach Mühlehorn und Asphaltierung bis Linthal: Gelbe Streifen auf den Strassen nach Elm und über den Kerenzerberg wären eigentlich das Minimum, aber sie machen das Gelände auch nicht flacher und es bleibt für Velofahrer unangenehm entlang diesen, mit hohen Geschwindigkeiten befahrenen Strassen, zu fahren. Den Kerenzerberg und das Kleintal mit Velowegen zu erschliessen bleibt vorerst utopisch. Hingegen ist der Veloweg bereits ab dem Martinsheim Richtung Linthal eine Zumutung und zwar für alle. Schon nach der ersten Schneeräumung in diesem Winter war der Kies verschwunden und infolge des warmen Wetters sind die Wege matschig geworden.

Ganzjährige Offenhaltung: Der Schneepflug würde genau so oft pflügen wie bisher, z.B. zwischen Näfels und Netstal, genau soviel wie nötig, aber bis Linthal. Wie viele Pendler im Winter den Veloweg auch nach Schwanden nutzen würden, kann erst gesagt werden, wenn die Möglichkeit gegeben ist. In Nidfurn geht der offizielle Veloweg durchs Jenny Areal. Es bleiben dann noch ca. 50 Meter, wo die Langlaufloipe neben dem Veloweg liegt. Es könnte problemlos für die Velos geräumt werden - es hat genug Platz. Es bliebe nur eine rechtwinklige Überquerung der Loipe erforderlich. Wir haben mit dem Loipenpräsident gesprochen. Dieser hat uns Entgegenkommen signalisiert.

Radroutengesetz

(Erlassen von der Landsgemeinde am 1. Mai 1983)

Art. 1

Radrouten

- ¹ Für den Fahrradverkehr werden vorwiegend auf dem Netz der bestehenden Strassen und Wege gemäss Artikel 2 des Strassengesetzes¹⁾ sichere Radrouten signalisiert und ganzjährig offengehalten. Die Radrouten sind, wo immer möglich, vom Fussverkehr getrennt zu führen.
- ² Die Radrouten bestehen aus einer durchgehenden für Radfahrer geeigneten Verbindung von Linthal bis Bilten und Mühlehorn bis zu den anschliessenden ausserkantonalen Radrouten, sowie aus Verbindungen zwischen den Dörfern. Das Befahren der Radrouten mit Motorfahrrädern kann ganz oder auf bestimmten Teilstrecken verboten werden.

Art. 2

Ausbau und Signalisation

- ¹ Der zweckdienliche Ausbau und die Signalisation dieser durchgehenden kantonalen Verbindung sowie der Verbindungen zwischen den Dörfern ist Sache des Kantons.
- ² Der zweckdienliche Ausbau und die Signalisation von Verbindungen innerhalb der Dörfer ist Aufgabe der Gemeinden.
- ³ Die kantonale Radroute hat bei Ausbau, Signalisation und Unterhalt den gleichen Stellenwert wie ihn eine Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr geniesst.

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 Gemeinde, durch deren Gebiet sie führt.

Art. 4

Unterhalt

Der Unterhalt der durchgehenden kantonalen Radrouten sowie der Verbindungen zwischen den Dörfern ist Sache des Kantons; der Unterhalt der Verbindungen innerhalb der Dörfer ist Sache der Gemeinden.

Art. 5

Radroutenkonzept

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

Art. 6*

Finanzierung

- ¹ Zur Finanzierung anstehender Ausbaukosten stellt der Landrat die nötigen Mittel zur Verfügung. Der Unterhalt wird aus der laufenden Rechnung finanziert.
- ² Die jährlichen Bauprogramme sind dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 7*

Rechtsschutz

Der Rechtsschutz gegen Verfügungen gestützt auf dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen richtet sich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz ²⁾ und bei Verfügungen, die in koordinierten Verfahren zu erlassen sind, nach dem Raumentwicklungs- und Baugesetz ³⁾.

Art. 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt nach Annahme der Landsgemeinde in Kraft.

¹⁾ GS VII C/11/1

²⁾ GS III G/1

³⁾ GS VII B/1/1

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Es grüsst Sie hochachtungsvoll

Für den Verein Pro Velo Linth

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Schmid'.

Toni Schmid, Schwanden

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Padovan'.

Claudio Padovan, Linthal

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Unternährer'.

Lukas Unternährer, Riedern

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Freuler'.

Stefan Freuler, Glarus

Beilage: Bestehendes Radroutengesetz