

## **Beschluss**

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 17. Dezember 2025

### **§ 455**

#### **Memorialsantrag GLP des Kantons Glarus «Für attraktivere Velorouten»**

(Berichte Regierungsrat, 16.9.2025; Kommission Finanzen und Steuern, 13.11.2025)

*Fridolin Staub*, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die Kommission Finanzen und Steuern beriet diesen als allgemeine Anregung formulierten Memorialsantrag, weil er die Verwendung eines Anteils an den Verkehrssteuern für einen bestimmten Zweck vorsieht. Der Regierungsrat wog die Vor- und Nachteile einer solchen Regelung ab. In der Kommission wurden Fragen zu den erwähnten Investitionskosten von 18 Millionen Franken und zum Ausbaustandard der Radrouten gestellt und beantwortet. Die mit dem Memorialsantrag beabsichtigte Zweckbindung von Mitteln warf in der Kommission zahlreiche Fragen auf. Der Kommissionsbericht listet zudem die Beträge auf, die der Landrat seit 2019 im Rahmen des Strassenbauprogramms für die Radrouten sprach. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die konstruktive Sitzung sowie Regierungsrat Christian Marti und Departementssekretär Manfred Affolter für die Begleitung der Kommission und die Protokollführung.

*Michael Laager*, Näfels, Kommissionsmitglied, votiert namens der FDP-Fraktion für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die FDP-Fraktion steht für eine vernünftige, liberale Verkehrspolitik, vor allem aber auch für eine pflichtbewusste Finanzpolitik. Diesbezüglich hat die FDP-Fraktion ein Problem mit dem Memorialsantrag. Dieser will 10 Prozent der Verkehrssteuern für die Radrouten reservieren. Das ist Symbolpolitik. Geld auf Vorrat zu blockieren, ohne dass konkrete Projekte vorliegen, ergibt keinen Sinn. In der heutigen finanziellen Situation des Kantons kann die FDP-Fraktion dies nicht verantworten. Der Kanton verfügt über beschränkte Mittel. Deshalb muss priorisiert werden. Dies erfolgt am besten weiterhin über das Strassenbauprogramm. Das Geld gehört dorthin, wo es am nötigsten ist: in die Sicherheit, in den Unterhalt und in dringende Infrastrukturprojekte. Eine starre Quote verhindert eine Prioritätensetzung und schränkt die Budgetkompetenzen von Regierungs- und Landrat massiv ein. Aus liberaler Sicht müssen Investitionen effizient, projektbezogen und wirkungsorientiert sein. Pauschale Zweckbindungen und das Kuchenprinzip, wonach jeder seinen Anteil einfordert, schaden nur der Umsetzung wichtiger Projekte. Dazu kommt, dass die Velowegnetzpläne noch nicht fertiggestellt sind. Wer heute schon Geld reserviert, handelt vorschnell und ohne Basis. Der Regierungsrat macht das richtig: Er setzt nur dann Mittel ein, wenn Projekte spruchreif und sinnvoll sind. Das ist verantwortungsvoll, liberal und liegt im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

*Luca Rimini*, Näfels, Kommissionsmitglied, unterstützt stellvertretend für die Die-Mitte-Fraktion den Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die Forderung, 10 Prozent der Verkehrssteuern für die Förderung der Radrouten einzusetzen, geht zu weit. Wenn die Mittel knapp sind, liegt es am Regierungsrat und am Landrat, diese behutsam und wo dringend notwendig einzusetzen. Eine Zweckbindung der Mittel hilft dabei nicht. Der Regierungsrat und der Landrat stellten im Budgetprozess 2026 bereits einen namhaften Betrag für Investitionen in die Radrouten ein. Das ist richtig und zeigt, dass es möglich ist, die Mittel zur Stärkung der Radrouten im ordentlichen Budgetprozess bereitzustellen.

*Nadine Landolt Rüegg*, Näfels, beantragt namens der GLP-Fraktion, es sei der Memorialsantrag der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten. – Seit 2018, als die Landsgemeinde einen Memorialsantrag von Pro Velo knapp ablehnte, wird versprochen, dass Schwachstellen auf den bestehenden Radrouten behoben werden. Es ging dabei noch nicht einmal um Investitionen in neue Routen. Solche wurden nur dort gebaut, wo dies aufgrund von neuen Strassen notwendig wurde. Die Berichte von Regierungsrat und Kommission zeigen, dass die Investitionen seit 2018 minimal ausfielen. Der vorliegende Memorialsantrag zeigt nun einen Weg auf, wie man einen Teil des Strassenbudgets konsequent in den Langsamverkehr investieren kann. Natürlich sollen diese Investitionen dort erfolgen, wo dies nötig und sinnvoll ist, um das Velofahren im Alltag attraktiver zu machen und so die Strassen zugunsten jener zu entlasten, die auf das Auto angewiesen sind. Mit der Planung des neuen Velowegnetzes geht auch ein Mittelbedarf einher. Das gilt nicht nur für den Kanton, sondern auch für die Gemeinden. Mit der Festsetzung dieses Anteils von 10 Prozent der Verkehrssteuern – auch die Gemeinden partizipieren an den Verkehrssteuern – wäre schon einmal ein Beitrag reserviert. Um diesen müsste man dann nicht immer streiten. Der Langsamverkehr würde attraktiver. Der Memorialsantrag sieht auch keine neuen Ausgaben vor. Es käme lediglich zu einer Verlagerung von Mitteln vom Strassenbau auf die Radwege. – Es wurde argumentiert, der Landrat könne auch über das Budget und das Strassenbauprogramm Geld für die Radrouten einstellen. Der Landrat kann aber keine Mittel für noch nicht konkret geplante Vorhaben beantragen. Der Regierungsrat müsste dem Landrat somit jedes Jahr aufzeigen, was ansteht und welche Vorhaben vielleicht zurückgestellt wurden. Dann hätte der Landrat wirklich eine Wahl.

*Sven Keller*, Glarus, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, unterstützt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Antrag Landolt Rüegg. – Aufgabe des Landrates ist es, weitsichtige Entscheidungen zu treffen und komplexe Themen gesamthaft zu betrachten. Bei diesem Memorialsantrag geht es nicht einfach um Velos oder Sparmassnahmen, sondern um die Entscheidung, welche Art der Mobilität zugunsten eines zukunftsfähigen Glarnerlandes gefördert werden soll. Jeder Liter Benzin, der in einem Auto verbraucht wird, kostet die nächste Generation rund 2 Franken in Form von Naturzerstörung und Gesundheitskosten. Diese Kosten zahlen aktuell aber nicht die Verursacher, sondern die Allgemeinheit. Diese – meistens allerdings die nächste Generation – muss sich mit teurem Geld vor mehr Naturgefahren schützen. Man kann das ignorieren und so tun, als wäre das irgendein Ausdruck von freiem Markt oder Eigenverantwortung – als ob man selber entscheiden darf, ob man für einen Schaden, den man verursacht, geradestehen muss oder nicht. Die Alternative besteht darin, proaktiv die Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen und wenigstens zu versuchen, mit der Förderung effizienter Technologien die Marktverzerrung, um die es hier am Ende geht, zu korrigieren. Das Velo ist eine solche effiziente Technologie. Es ist das mit Abstand effizienteste Fortbewegungsmittel. Je mehr Velo gefahren wird, desto tiefer sind die Umweltkosten, desto tiefer sind die Kosten für die psychische und physische Gesundheit, desto stärker wird das knappe Gut Boden geschont, desto weniger Plastikrückstände von Pneus geraten in die Umwelt, desto mehr Geld bleibt im Kanton und desto weniger stehen jene im Stau, die wirklich auf das Auto angewiesen sind. Velofahren hat also nur Vorteile. Es spart Ressourcen und Geld – nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Realität. Eine Investition von 1 Million Franken pro Jahr in die Veloinfrastruktur führt zu einer sinnvollen Stärkung des Veloverkehrs zugunsten eines zukunftsfähigen Glarnerlandes. Diese Investition würde sich sogar finanziell lohnen. – Diese

Themen sind komplex. Aber der Landrat hat die Verantwortung gegenüber der nächsten Generation, auch unverblümt über solche Sachen zu diskutieren. Zu deren Wohl ist das Velo gegenüber dem Auto ein bisschen stärker zu priorisieren, indem dem Memorialsantrag zugestimmt wird.

*Werner Kälin*, Ennenda, votiert namens der SP-Fraktion für Zustimmung zum Antrag Landolt Rüegg. – Die Zweckbindung von Mitteln ist vielen ein Dorn im Auge – vor allem dann, wenn es um Umweltschutz geht. So heisst es auch in den Unterlagen zu diesem Geschäft, es sei auf eine Finanzierung auf Vorrat zu verzichten, Vergleiche mit Städten seien nicht zielführend oder es wird das Bild einer teuren Infrastruktur gezeichnet, die nicht dem Bedarf entspreche. Dabei geht es doch darum, mehr, bessere und sichere Velowege zu bauen, um den motorisierten Individualverkehr wirksam vom Stau zu entlasten. Diese Massnahme wirkt erst noch schneller als der Bau der Umfahrungen. Für diese eventuellen Umfahrungen beschloss der Landrat an der vergangenen Sitzung übrigens so etwas wie eine Finanzierung auf Vorrat, obwohl die Umfahrungen in 20 Jahren allenfalls nicht mehr dem Bedarf entsprechen. Denn vielleicht hat man bis dahin gelernt, dass das Velo auch auf dem Land ein praktisches und effizientes Verkehrsmittel ist. Das sah man anlässlich des Eidgenössischen Schwing und Älplerfestes, als das Glarnerland temporär zur Stadt wurde. – Früher gehörten Schlittlerinnen und Schlittler am Schul-Skitag zu einer Randgruppe. Heute ist das Schlitteln beliebt. Früher war das Wandern etwas für die Pensionierten. Mittlerweile ist es zum generationenübergreifenden Naturerlebnis geworden. Mit dem Velofahren passiert genau dasselbe. Das smarte Velo läuft dem komplizierten Auto den Rang ab, weil es effizient, günstig, praktisch und stylisch ist, nicht im Stau stecken bleibt sowie Bewegung und sogar Sport in den Alltag integriert. Das Glarnerland braucht jetzt deutlich mehr, bessere und sichere Velowege, will man Glarus Süd besser erreichbar machen. Verändert sich der Verkehrsmix zugunsten des Velos, wird der Stau vorne im Kanton weniger. Das Glarnerland braucht die Velowege, will man ein Standort für künftige Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sein, die ihren mobilen Alltag mit dem Velo bestreiten, statt dass sie mit dem Auto für noch mehr Stau sorgen.

Regierungsrat *Christian Marti* beantragt Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission. – Konsens besteht dahingehend, dass der Unterhalt und der Ausbau der Veloweginfrastruktur notwendig sind. Dahinter steht die Überzeugung, dass der Langsamverkehr eine tragende Säule im Glarner Gesamtverkehrssystem ist. Auch für den Regierungsrat ist die Förderung des Veloverkehrs ein umwelt- und verkehrspolitisches Anliegen. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zu einem optimalen Mix der Verkehrsmittel, zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen, damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Glarnerland sowie zur persönlichen Gesundheit. Die Diskussion zeigt jedoch deutlich, dass Differenzen betreffend Vorgehen, Intensität und Art der Finanzierung bestehen. – Der Unterhalt, der Ausbau und die Planung der Veloweginfrastruktur schreiten voran. Der Landrat ist dabei ein Treiber. Er setzt mit dem Strassenbauprogramm und dem Budget jeweils Prioritäten und entscheidet über die Finanzierung. Der Kommissionsbericht verdeutlicht die Entwicklung der vergangenen Jahre. Vor zwei Wochen genehmigte der Landrat 610'000 Franken für Projekte und Planungen zur Verbesserung der Veloweginfrastruktur. Der Regierungsrat will jetzt die Erarbeitung der Velowegnetzpläne gemäss Veloweggesetz bis 2027 vorantreiben. Auf dieser Grundlage wird es in den Augen des Regierungsrates weiterhin wichtig sein, Prioritäten zu setzen und die Finanzierung nach gewohntem Muster sicherzustellen. Der Regierungsrat sieht keinen Handlungsbedarf bezüglich der Schaffung neuer gesetzlicher Grundlagen zur Zweckbindung von Steuermitteln. Vor allem aber sieht er keinen Bedarf an einer Einschränkung der landrätlichen Budgetkompetenz, wie sie der Memorialsantrag vorsieht. – Der landrätlichen Kommission Finanzen und Steuern unter dem Präsidium von Landrat Fridolin Staub ist für die effiziente und engagierte Kommissionsarbeit zu danken.

## *Auswirkungen der Annahme des Memorialsantrags*

*Nadine Landolt Rüegg* erkundigt sich zu den Berechnungen des Regierungsrates betreffend die finanziellen Auswirkungen des Memorialsantrags. – Der Regierungsrat will offenbar in die Veloinfrastruktur investieren. Das versprach er bereits an der Landsgemeinde 2018. Damals rechnete der Regierungsrat mit Investitionskosten von 18 Millionen Franken für die Behebung der Schwachstellen auf den bestehenden Radrouten. Bei einer Behebung innerhalb von 25 Jahren würde der Investitionsbedarf somit 0,7 Millionen Franken pro Jahr betragen. Diese Summe wurde in den vergangenen Jahren aber nicht investiert. Lediglich 2 Millionen Franken wurden in sechs Jahren aufgewendet. Die Behebung der Schwachstellen würde 48 Jahre dauern, wenn dieses Tempo beibehalten wird. Gemäss Regierungsrat wären zusätzliche Investitionen im zweistelligen Millionenbereich notwendig, um die Vorgaben des Memorialsantrags zu erfüllen. Das ist aber nicht die Idee der Antragsteller. Diese fordern den Einsatz von 10 Prozent der Verkehrssteuern für die Radrouten. Das entspricht einem Betrag von rund 1 Million Franken. Somit würden die Investitionen nur um rund 300'000 Franken pro Jahr höher ausfallen, als dies eigentlich ohnehin vorgesehen war. Es stellt sich somit die Frage, wie der Regierungsrat auf den zweistelligen Millionenbetrag kommt?

Regierungsrat *Christian Marti* geht auf die Frage der Vorrednerin ein. – Es wurde nun zweimal auf das Versprechen des Regierungsrates im Zusammenhang mit der Diskussion an der Landsgemeinde 2018 hingewiesen. Der Regierungsrat hielt dieses Versprechen ein. Das zeigen die im Kommissionsbericht abgebildeten Zahlen. Der Regierungsrat unterbreitete dem Landrat konkrete Projekte zur Finanzierung. Mitunter waren es schliesslich aber auch Partner und Dritte, welche die Umsetzung von Projekten verhinderten. – Die erwähnten Investitionskosten von 18 Millionen Franken griff der Regierungsrat nicht einfach aus der Luft. Sie entsprechen einer Schätzung der Hochschule Rapperswil aus dem Jahr 2016. Diese erstellte damals einen Bericht, der Schwachstellen und Lücken in der Glarner Veloweginfrastruktur identifizierte. Entlang dieses Berichts plant der Regierungsrat seither. Diese Grundlage wird nun bald durch die Velowegnetzpläne abgelöst. – Die Frage von Landrätin Nadine Landolt Rüegg ist nachvollziehbar; der entsprechende Passus im regierungsrätlichen Bericht mag nicht sofort verständlich sein. Er bezieht sich auf den Umstand, dass bei einem Anteil von 10 Prozent der Verkehrssteuern über sieben bis acht Jahre schnell einmal ein zweistelliger Millionenbetrag für die Veloweginfrastruktur aufgewendet werden müsste. Die Formulierungen im regierungsrätlichen Bericht sind diesbezüglich unpräzise. Der GLP-Fraktion ist dafür zu danken, dass sie auf Basis der heutigen Beratungen die Chance eröffnet, im Memorial Präzisierungen zuhanden der Landsgemeinde vorzunehmen.

## *Überweisung des Memorialsantrags*

*Franz Landolt*, Näfels, unterstützt den Antrag Landolt Rüegg. – Rund 50 Prozent der mit dem Auto zurückgelegten Strecken sind kürzer als ein Kilometer. Diese kurzen Distanzen summieren sich somit zu weiten Strecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Gäbe es innerorts sicherere und attraktivere Langsamverkehrswege, würde das Auto viel weniger gebraucht. – Es ist gefährlich, die Kinder in Näfels oder Netstal alleine auf den Schulweg zu schicken, wenn sie die Hauptstrasse überqueren müssen. Ebenso gefährlich ist es, entlang der Hauptverkehrswege Velo zu fahren. Mit sichereren und attraktiveren Routen innerhalb der Ortschaften liesse sich bereits ein wesentlicher Teil des Verkehrs verlagern. – Der Investitionsbedarf von 18 Millionen Franken fusst auf dem Bericht der Hochschule Rapperswil, der rund 50 Schwachstellen auf den Glarner Radrouten aufzeigte. Der Regierungsrat versprach an der Landsgemeinde 2018, diese Schwachstellen zügig zu beheben. Aufgrund dieses Versprechens lehnte die Landsgemeinde den Memorialsantrag von Pro Velo schliesslich knapp ab. Gemacht wurde trotzdem nichts. Keine dieser rund 50 Schwachstellen ist behoben. Es wurde zwar mehr in die Velowege investiert. Dies betraf aber in erster Linie Sicherheitsmassnahmen wie den Steinschlagschutz. Ausserdem wurde in den Veloweg zwischen Näfels und Netstal investiert, der aufgrund des Baus der Querspange jedoch komplizierter

und unattraktiver wurde. Von einer Attraktivitätssteigerung der Radroute ist hingegen nichts zu sehen. Der Regierungsrat gab somit an der Landsgemeinde 2018 ein blosses Lippenbekenntnis ab. Auch in künftigen Budgetdebatten wird es schwierig bleiben, Investitionen in die Veloinfrastruktur zu beschliessen. Die Forderung des Memorialsantrags, 10 Prozent der Verkehrssteuern bzw. 1 Million Franken für die Veloinfrastruktur zu reservieren, ist hingegen nicht utopisch. Grössere Ortschaften und Städte in Nordeuropa machen das vor. Dort werden rund 40 Franken pro Einwohner und Jahr in den Langsamverkehr investiert. Umgerechnet auf den Kanton Glarus wären das rund 1,6 Millionen Franken pro Jahr. Das würde zu sichereren und attraktiveren Radrouten und damit zu einer Verlagerung vom Auto- auf den Velo- oder den Fussgängerverkehr führen. Studien beweisen das. Der Landrat sollte weit-sichtig denken, zumal keine zusätzlichen Kosten entstehen.

*Fridolin Staub* hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Es ist schade, dass mit diesem Memorialsantrag versucht wird, ein Thema neu zu lancieren, das bereits einmal behandelt wurde. Noch bedauerlicher ist, dass man verschiedene Mobilitätsformen gegeneinander ausspielen will. Der Landrat hat für das Wohl des ganzen Landes Glarus zu sorgen. Es nützt nichts, ein persönliches Anliegen oder eine persönliche Präferenz zu überhöhen. Die Basis wird mit der Kantonalen Richtplanung, vielleicht mit einem Gemeinderichtplan, mit einer Nutzungsplanung oder auch mit einem Gesamtverkehrskonzept gelegt. Eine Abstimmung der verschiedenen Themen aufeinander ist notwendig. – In der kälteren und dunkleren Jahreszeit ist das Velo auch nicht mehr so beliebt. Dieser Umstand wurde in der Debatte ausgeblendet. Es trifft zudem nicht zu, dass der Kanton untätig blieb. Das sieht man auch, wenn man auf den Radrouten unterwegs ist.

**Schlussabstimmung:** Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Landolt Rüegg mit 35 zu 19 Stimmen bei 1 Enthaltung. Der Memorialsantrag wird der Landsgemeinde zur Ablehnung unterbreitet.