

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 20. Dezember 2023

§ 203

Kantonales Veloweggesetz

(Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie»)

(Berichte Regierungsrat, 31.10.2023; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 15.11.2023)

Eintreten

Christian Marti, Glarus, beantragt Eintreten sowie Zustimmung zu den Anträgen der Kommission und weist darauf hin, dass Differenzen zwischen Regierungsrat und Kommission im Gesetzestext redaktioneller Natur seien. – 2018 stimmten Volk und Stände einer Änderung der Bundesverfassung zu. Mit dieser wurden Velowege aus Sicht des Bundes grundsätzlich mit Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt und so aufgewertet. Am 1. Januar 2023 trat das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Die Bundesgesetzgebung sieht für die Kantone eine sogenannte Planungspflicht vor. Mit dem vorliegenden Kantonalen Veloweggesetz soll im Kanton Glarus der entsprechende rechtliche Rahmen geschaffen werden. In den Kommissionsberatungen zeigte sich sehr rasch, dass die Erwartungen an das neue Gesetz sehr unterschiedlich sind. – Der Detaillierungsgrad der Regelungen entspricht der Gesetzesstufe. Die Kommissionsmehrheit lehnte deshalb verschiedene Ergänzungsanträge, die detailliertere Regelungen von weiteren Fragen beinhalteten, ab. Ohne zusätzliche personelle und finanzielle Mittel wird das neue Gesetz vermutlich toter Buchstabe bleiben. Das Tempo von dessen Umsetzung hängt wesentlich von den eingesetzten personellen und finanziellen Ressourcen ab. Dazu wird der Landrat im Rahmen des Budgets 2025 entsprechende Beratungen führen und Entscheide fällen müssen. Auf kommunaler Stufe sind zur gleichen Thematik die Gemeinderäte und die Gemeindeversammlungen gefordert. Die Kommissionsmehrheit erachtet die vorgeschlagene Aufgabenverteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden als richtig. Deshalb lehnte sie einen Rückweisungsantrag, der alle Aufgaben dem Kanton übertragen wollte, mit 7 zu 2 Stimmen ab. – Landrat Martin Zopfi und Mitunterzeichner forderten in einer Motion eine Velo-Strategie für das Glarnerland. Artikel 13 des vorliegenden Gesetzentwurfs entspricht dem zentralen Strategie-Gedanken. Postuliert wird die Koexistenz der Partner im Langsamverkehr, also die gemeinsame Nutzung von Fuss- und Wanderwegen durch Fussgänger, Wanderer und Velofahrer. Eine grosse Mehrheit der Kommission schliesst sich diesem Grundsatz an. Sie ist sich dabei bewusst, dass dieser im Alltag von allen Personen Vorsicht, Toleranz und viel Eigenverantwortung erfordert. Auf Basis dieser Erwartung kann die Motion deshalb abgeschlossen werden. – Die Kommissionsmehrheit schätzt die Transparenz, die der Regierungsrat in seinem Bericht bezüglich der Oberfläche von Velowegen schafft: Es besteht auch bei Routen des Alltagsverkehrs kein genereller

Anspruch auf den Einbau eines festen Belags. Da meistens verschiedene öffentliche und zum Teil auch private Interessen zu berücksichtigen sind, ist im Einzelfall eine Interessenabwägung durchzuführen. – Den Kommissionsmitgliedern ist für die engagierte Kommissionsarbeit und Zusammenarbeit zu danken. Dank gebührt zudem Landesstatthalter Kaspar Becker und seinem Team, insbesondere Departementssekretärin Martina Rehli und Kantonsingenieur Christof Kamm, für die Unterstützung der Kommissionsarbeit.

Mathias Vögeli, Rüti, Kommissionsmitglied, unterstützt namens der Die-Mitte-Fraktion das Eintreten auf die Vorlage und stimmt den Anträgen der Kommission zu. – Verschiedene Artikel des Gesetzentwurfs gaben in der Kommission Anlass zu Diskussionen. Ein Thema war die Unterscheidung zwischen schnellen und normalen Velorouten. Die Kommission lehnte diese aber klar ab. Denn eine Unterscheidung erfolgt bereits zwischen dem Alltags- und dem Freizeitverkehr. Neue Wege sind im engen Glarner Talboden sowieso kein Thema. – Die Kompetenz zur endgültigen Genehmigung der Velowegnetzpläne soll beim Regierungsrat bleiben, damit die Velowege in qualitativer Hinsicht einheitlich sind. Auch das Monitoring der Fortschritte bei der Umsetzung wurde angesprochen, ohne dass ein Antrag gestellt wurde. Dazu wurde festgehalten, dass mit dem Strassenbauprogramm jährlich auch über die Fortschritte und die finanziellen Mittel für die Velowege diskutiert wird. Weitere Anträge betrafen die Regelung des Winterdienstes und die Trennung von Wander- und Velowegen. Dabei ging es dort nicht um neu zu erstellende Wege, sondern um bestehende. Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos sei nur zu gestatten, wenn parallel keine separaten Velowege vorhanden sind. Die beiden Anträge zum Winterdienst und zur Parallelführung wurden jedoch abgelehnt. Das Gesetz soll schlank daherkommen. Das war die hauptsächliche Begründung. In der Detailberatung werden dazu nochmals Ausführungen folgen.

Martin Baumgartner, Engi, Kommissionsmitglied, votiert im Namen der SVP-Fraktion für Eintreten und Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Der vorliegende Gesetzentwurf ist schlank und stimmig. Er soll nicht unnötig aufgeblasen werden. Das Departement Bau und Umwelt wie auch die vorberatende Kommission haben gute Arbeit geleistet. Es ergibt keinen Sinn, an dieser Vorlage herumzubasteln. Viele Mitglieder der SVP-Fraktion sind begeisterte Velofahrer und Biker. Auch sie würden sich gewisse Verbesserungen wünschen. Aber jetzt gilt es erst einmal, mit den Velowegnetzplänen die Weichen zu stellen. Es ist wohl allen bewusst, dass Velowege mit neuer Infrastruktur teuer sind. Der Landrat hat nach der Erstellung der Velowegnetzpläne im Rahmen der normalen finanzpolitischen Prozesse Einfluss auf die Umsetzung von Massnahmen zu nehmen.

Kaj Weibel, Mollis, Kommissionsmitglied, will stellvertretend für die Fraktion Grünen / Jungen Grünen auf die Vorlage eintreten und dieser zustimmen. – Mobilität und gerade auch der Veloverkehr sind wichtige Themen. Die Mobilität ist jener Sektor, der in der Schweiz am meisten direkte Treibhausgasemissionen verursacht. Davon werden 70 Prozent durch den Personenverkehr verursacht. Ein Grossteil der Treibhausgasemissionen im Sektor Mobilität wird somit durch Personenfahrzeuge ausgestossen und nicht durch Last- oder Lieferwagen bzw. den Güterverkehr. Im Kanton Glarus rangiert die Mobilität in Sachen Treibhausgasausstoss auf Platz zwei – nach der Wärmeerzeugung. Auch werden durch die Mobilität bzw. durch den motorisierten Individualverkehr sehr hohe externe Kosten verursacht, die nicht von den Verursachenden selbst, sondern von der Gesellschaft als Gesamtes getragen werden. Dazu gehören etwa Gesundheitskosten, ausgelöst durch Lärm- und Abgasemissionen. Auf der anderen Seite ist der Veloverkehr sehr klimafreundlich. Er verursacht auch keine externen Kosten. Somit besteht ein gesamtgesellschaftliches Interesse daran, dass man dort, wo es möglich ist, den motorisierten Individualverkehr reduziert und den öV und den Veloverkehr stärkt. Dafür ist die Schaffung eines zusammenhängenden, durchgängigen und sicheren Velowegnetzes unerlässlich. Das Bundesgesetz über Velowege verpflichtet den Kanton dazu, bis 2027 Velowegnetzpläne zu erstellen. Mit diesen Plänen soll ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz gewährleistet werden. Die Umsetzung dieser Pläne muss bis 2042 erfolgen. Das Bundesgesetz wurde auch vom Kanton Glarus mit 63 Prozent Ja-Stimmen-Anteil angenommen. Das vorliegende Kantonale Veloweggesetz ist ein erster

wichtiger Schritt, um die Umsetzung dieser Bundesaufgabe anzugehen. Durch das Gesetz werden der Rahmen für die Erarbeitung der Velowegnetzpläne, die Zuständigkeiten und das Verfahren geregelt. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen erachtet es als wichtig, dass für die kommenden Schritte – die Erarbeitung der Velowegnetzpläne und die spätere Umsetzung dieser Pläne – genügend finanzielle und personelle Ressourcen eingeplant werden, um den Auftrag des Bundes fristgerecht erfüllen zu können.

Andrea Bernhard, Glarus, Kommissionsmitglied, votiert im Namen der GLP-Fraktion für Eintreten. – Die GLP-Fraktion begrüsst den vorliegenden Gesetzentwurf als schlanke und stimmige Vorlage. Sie unterstützt insbesondere den liberalen Ansatz, möglichst auf Verbote zu verzichten und auf das respektvolle Miteinander von Wanderern, Fussgängern und Velofahrern zu setzen. Es fehlt jedoch ein Passus zur Überprüfung der Umsetzung des Velowegnetzplans. Dazu folgt in der Detailberatung ein entsprechender Antrag. Ausserdem gaben in der GLP-Fraktion die Differenzierung zwischen schnellen und normalen Velowegen sowie die genaue Definition der Ziel- und Quellpunkte zu reden. Auch dazu werden aus der GLP-Fraktion Anträge folgen. – Ohne zusätzliche finanzielle Mittel wird der Kanton Glarus keine guten Velowegnetzpläne erhalten. Und diese werden erst recht nicht zielgerichtet umgesetzt werden können. – Der Gesetzentwurf ist bereits schlank. Die Vollzugsverordnung ist mit zwei Artikeln sogar ultraschlank. Vielleicht wäre eine solche Vollzugsverordnung gar nicht notwendig gewesen.

Christian Büttiker, Netstal, spricht sich im Namen der SP-Fraktion für Eintreten aus. – Die SP-Fraktion wird alle Anträge unterstützen, die das Gesetz konkreter und griffiger machen. Sie bedankt sich in erster Linie beim Bund, dass der Kanton den Auftrag erhalten hat, mit der Veloinfrastruktur vorwärtszumachen. Ohne den Zwang aus Bern gäbe es noch lange kein solches Gesetz. Der Bund hat erkannt, dass das Velo ein wichtiger Teil des Verkehrssystems sein kann und soll. Jetzt muss diese Erkenntnis noch bei den Glarnerinnen und Glarnerern ankommen. Die SP-Fraktion wollte diese Gesetzesvorlage konkretisieren und griffiger machen, was weder in der Vernehmlassung noch in der Kommission gelang. Nach Jahren der Planung geht die Planung weiter. Hoffentlich kommt es nicht zu Planungsleichen, weil geplante Wege oder Verbesserungen in der Zwischenzeit nicht mehr realisiert werden können. Die SP-Fraktion hofft, dass die Planung gemeinsam durch Kanton und Gemeinden erfolgt und sich diese nicht ständig die Verantwortung oder die Schuld zuweisen. Eine Planung ist ohne Geld für deren Umsetzung nichts wert. Man muss auch nicht immer zuerst planen, um zu wissen, was es kostet. Wenn man nicht bereit ist, die notwendigen Mittel zu sprechen, kann man die Planung sowieso gleich wieder vergessen. Wenn die Gemeinden und der Kanton mit dem Velo wirklich vorwärtsmachen wollen, stellen sie im nächsten Jahr jeweils 500'000 Franken für die Veloinfrastruktur ins Budget ein. Dann kann geplant und endlich etwas umgesetzt werden.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Der Regierungsrat schliesst sich den redaktionellen Änderungen der Kommission an. Es ist erfreulich, dass der vorliegende Gesetzentwurf in der inhaltlichen Stossrichtung mehrheitlich unbestritten ist. Ein nächster Schritt ist heute offenbar möglich. Seit Anfang 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Der Regierungsrat legt dem Landrat bereits heute die kantonale Gesetzgebung vor. Diese soll insbesondere Klarheit schaffen, etwa über Zuständigkeiten oder die Finanzierung. Deshalb ist das Kantonale Veloweggesetz wichtig. Es ist nun zentral, dass der Landrat auf einer übergeordneten Ebene diskutiert und nicht über Details der Ausführung. – Ein wichtiger Punkt betrifft das Monitoring. Die Velowege werden im Strassenbauprogramm thematisiert. Dort lässt sich die Umsetzung des Gesetzes mitverfolgen. Ein weiteres Papier zu erarbeiten, scheint dem Regierungsrat nicht sinnvoll zu sein. Ein allfälliger entsprechender Antrag sollte nicht unterstützt werden. – Dank gebührt der Kommission unter der Führung von Landrat Christian Marti für die intensive und konstruktive Beratung der Vorlage.

Detailberatung

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Ruedi Schwitter, Näfels, erkundigt sich im Namen der GLP-Fraktion über die Definition der wichtigen Zielpunkte im Alltags- und Freizeitverkehr im Sinne des Gesetzes. – Die in den Artikeln 3 und 4 erwähnten wichtigen Zielpunkte im Alltags- und Freizeitverkehr werden weder im Gesetz noch in der Verordnung weiter definiert. Wie wird sichergestellt, dass diese Hotspots in der entsprechenden Planung berücksichtigt werden können?

Landesstatthalter *Kaspar Becker* geht auf die Frage des Vorredners ein. – Im Antrag an den Landrat wurden solche möglichen Zielpunkte beispielhaft und nicht abschliessend aufgeführt. Eine Definition ist somit in den Materialien vorhanden. Hotspots können sich auch verändern. Eine Definition dieser Zielpunkte im Gesetz wäre eine sehr schwerfällige Lösung. Sie ist in den Materialien am richtigen Ort. Das Gesetz soll schlank und übersichtlich bleiben.

Artikel 3; Kantonaler Velowegnetzplan

Die Kommission beantragt eine Änderung von Artikel 3 Absatz 2. Der Regierungsrat ist damit einverstanden.

Ruedi Schwitter beantragt namens der GLP-Fraktion folgende Ergänzung von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c: «oder andere, regional wichtige Ziel- und Quellpunkte *gemäss Verordnung* miteinander zu verbinden.» Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b sei analog zu ergänzen. – Die GLP-Fraktion erachtet es als wichtig, dass in der Verordnung präzisiert wird, was unter wichtigen Ziel- und Quellpunkten verstanden wird. Diese müssen in der Umsetzung durch den Kanton und die Gemeinden berücksichtigt werden. Viele andere Kantone haben dazu Vollzugshilfen erstellt. Das sollte aber bei nur drei Gemeinden nicht nötig sein. Es ist jedoch wichtig, dass die Eckpunkte, das Vorgehen und die Vorgaben bekannt sind. Dies soll die Planung unterstützen und damit auch vereinfachen. Die Verordnung wird durch den Regierungsrat erlassen. Dieser kann schnell auf sich ändernde Gegebenheiten reagieren. Die mit nur zwei Artikeln äusserst schlank gehaltene Verordnung hat sicherlich Platz für einen weiteren Artikel und eine ausführliche Präzisierung, was unter wichtigen Ziel- und Quellpunkten verstanden werden sollte.

Christian Marti spricht sich für Ablehnung des Antrags Schwitter aus. – Die Kommissionsarbeit zeigte, dass immer wieder das Bedürfnis besteht, bereits auf Stufe Gesetz präziser und konkreter zu werden. Deshalb ist verständlich, dass dieser Punkt jetzt auch im Plenum wieder diskutiert wird. Der Landrat tariert nun aus, wie schlank das Gesetz sein soll. – Der Ergänzungsantrag kann vor allem deshalb abgelehnt werden, weil der Zwischenschritt der Konkretisierung der Ziel- und Quellpunkte in der Verordnung nicht nötig ist. Es ist klüger, die Ziel- und Quellpunkte und die entsprechenden Verbindungen direkt im kantonalen Velowegnetzplan und in den drei kommunalen Velowegnetzplänen zu bestimmen. Deren Regelung in der Verordnung als Zwischenschritt führt zu doppelter Arbeit. Vielleicht dauert es dann noch länger bis zu einer Umsetzung, auch wenn es wohl ohnehin nicht sehr schnell gehen wird. Es wird dauern, bis die Umsetzung über die Velowegnetzpläne erfolgen kann. Deshalb ist es sinnvoll, bei der Kommissionsfassung zu bleiben. Die Ziele, welche die GLP-Fraktion verfolgt, können auch über die Velowegnetzpläne erreicht werden. – Es wurde diskutiert, dass die Ausführungen in den Materialien zu spärlich seien. Allerdings gibt es nur selten eine solch ausführliche Erläuterung eines Artikels wie im vorliegenden Fall. Es wird aufgeführt, was wichtige Ziele sein werden – auch wenn sie noch nicht konkret benannt sind, weil sie je nach Ortschaft auch anders heissen. Aber der Instrumentenkasten wird gut aufgezeigt. Damit lässt sich arbeiten.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag Schwitter mit 39 zu 13 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, beantragt namens der GLP-Fraktion folgende Ergänzung von Artikel 3 mit einem neuen Absatz 3: «Im Kantonalen Veloweggesetz ist insofern zwischen normalen und schnellen Velorouten zu unterscheiden, indem Wege zu deklarieren sind, welche auch für die Nutzung durch schnelle E-Bikes geeignet sind.» – Wenn man jeden Tag mit dem Velo unterwegs ist, merkt man, dass die Zahl der Velofahrer mit schnellen E-Bikes wächst. Die Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr ist – nicht wie von Landrat Mathias Vögeli angetönt – dieselbe wie zwischen langsamem und schnellem Veloverkehr. In der Kommission wurde eine Ergänzung von Artikel 3 bereits diskutiert und verworfen. Vermutlich weckte der Antrag in seiner damaligen Form die Angst, dass durchwegs schnelle Velorouten erstellt werden müssten und dafür kein Platz und keine Ressourcen vorhanden seien. Das entspricht aber nicht dem Anliegen der GLP-Fraktion. Diese formuliert deshalb einen neuen Antrag auf Ergänzung von Artikel 3. Es muss im allgemeinen Interesse sein, die Strassen zu entlasten. Für den Arbeitsverkehr im Talboden ist die Nutzung des Velos eine gute Alternative. Nicht eingefleischte Velofahrer sind erfahrungsgemäss eher vom Pendeln mit einem schnellen E-Bike zu überzeugen, weil es komfortabler ist. Die Zunahme dieser Verkehrsteilnehmer ist stetig. Deshalb wäre es eine verpasste Chance, wenn diese zusätzlichen Verkehrsteilnehmenden nicht berücksichtigt werden. Auf dem Veloweg zwischen Näfels und Netstal sind schnelle E-Bikes beispielsweise verboten. Verbote will man ja nicht mehr. Es stellt sich also die Frage, was auf diesem Weg passieren wird. In der Planung ist zu berücksichtigen, dass es immer mehr schnelle E-Bikes gibt.

Franz Freuler, Glarus, Kommissionsmitglied, spricht sich für die Ablehnung des Antrags Landolt Rüegg aus. – Wenn man sich ein Velo – sei das ein langsames oder schnelles E-Bike oder eines ohne Motor – anschafft, macht man sich gewisse Überlegungen. Wer ein Auto eins zu eins ersetzen möchte, wählt ein schnelles E-Bike. Es wäre bevormundend, diesen Personen vorzuschreiben, wo sie mit dem schnellen E-Bike durchzufahren haben. Denn die schnellen E-Bikes erreichen Geschwindigkeiten bis 45 Kilometer pro Stunde. Damit ist man auch auf der Strasse kein Hindernis. Man muss sich auch bewusst sein, ob man körperlich oder mental in der Lage ist, um ein schnelles E-Bike fahren zu können. Das ist ein grosses Problem, wie sich ab und zu feststellen lässt. Mit einem langsamen E-Bike mit Unterstützung bis 25 Kilometer pro Stunde kann man sich gut auf allen Wegen bewegen. Man ist damit auf den Velowegen vielleicht auch besser aufgehoben. – Es ist nicht zielführend, wenn der ganze Kanton mit Schildern zugepflastert wird. Es ist wohl eher verwirrend, wenn die Velowege noch unterschiedlich beschildert werden. Die bestehenden Velowege sollen von allen Velofahrern genutzt werden, genauso wie auch die bestehenden Strassen. Es ist nicht verboten, mit einem schnellen E-Bike auf einer Haupt- oder einer Nebenstrasse unterwegs zu sein. Wer das Velo nutzt, weiss auch ganz genau, wo er durchfahren möchte. Dazu braucht er keine separate Beschilderung.

Martin Baumgartner lehnt den Antrag Landolt Rüegg ab. – Der Antrag wurde bereits in der Kommission gestellt. Das von Landrätin Nadine Landolt Rüegg erwähnte Beispiel im Glarner Unterland ist noch nachvollziehbar. Dort kann man fast während des ganzen Jahres mit dem Velo unterwegs sein. In Glarus Süd ist es hingegen ab Dezember bis in den Frühling gar nicht möglich, mit einem Velo auf der Veloroute unterwegs zu sein. Zwischen Engi und Matt befindet sich darauf aktuell eine Langlaufloipe. Auch der Veloweg zwischen Engi und Schwanden wird nicht geräumt. Wer velofahren möchte, müsste auf der Hauptstrasse fahren. Das Salz auf der Strasse schadet dem Velo aber. Auch dort ist es also nicht möglich, mit einem Velo zu fahren. Der Antrag Landolt Rüegg würde für die drei Gemeinden, vor allem für Glarus Süd, extreme Kosten nach sich ziehen. Das kann der Kanton den Gemeinden nicht vorschreiben. Wenn die Gemeinde Glarus Nord der Meinung ist, dass sie in ihrem kommunalen Velowegnetzplan zwischen schnellen und langsamen Velorouten unterscheiden möchte, dann sei das so. Aber das Gesetz muss nicht dahingehend ergänzt werden.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt die Ablehnung des Antrags Landolt Rüegg. – Es sollten nicht Bestimmungen ins Gesetz geschrieben werden, die später für Schwierigkeiten in der Umsetzung sorgen. Der Platz im engen Talboden ist limitiert. Es gibt aber auch finanzielle Interessen, die zu berücksichtigen sind. Deshalb ist der von der Kommission vorgeschlagene Weg richtig und ausgewogen. Die weiteren Argumente der Vorredner müssen nicht wiederholt werden. Die Kommission hat sich ebenfalls intensiv mit dem Thema beschäftigt.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Landolt Rüegg mit 39 zu 13 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Darüber hinaus wird das Wort nicht mehr verlangt. Der Kommissionsfassung von Artikel 3 ist zugestimmt.

Artikel 4; Kommunale Velowegnetzpläne

Die Kommission beantragt eine Änderung von Artikel 4 Absatz 2. Der Regierungsrat ist damit einverstanden.

Ruedi Schwitter zieht seinen Antrag zu Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b zurück.

Darüber hinaus wird das Wort nicht mehr verlangt. Der Kommissionsfassung von Artikel 4 ist zugestimmt.

Artikel 8; Überprüfung und Änderung

Die Kommission beantragt eine Änderung von Artikel 8. Der Regierungsrat ist damit einverstanden. Das Wort dazu wird nicht verlangt. Der Änderung ist zugestimmt.

Artikel 10; Unterhalt

Mathias Vögeli gibt mit Blick auf das Verordnungsrecht eine Protokollerklärung ab. – Es gibt immer mehr Velofahrer, die während 365 Tagen mit dem Velo unterwegs sind. Diese verlangen geräumte Velowege. Wenn es richtig Winter ist, ist das nicht möglich. Dann muss das Offenhalten von Kantons- und Gemeindestrassen und Zufahrten zu bewohnten Liegenschaften absolute Priorität haben. Auch schon haben sich Velofahrer über nicht geräumte Velowege beschwert. Es wird einem dann vorgeworfen, man schädige den Tourismus. Hinzu kommt, dass man die Velowege auch noch salzen muss. Sonst kommt es zu Unfällen. Das Gesundheitswesen ist heute schon am Anschlag; es braucht keine zusätzlichen Herausforderungen. Der Regierungsrat ist deshalb gebeten, sich im Zusammenhang mit der Verordnung mit dem Winterdienst auseinanderzusetzen.

Artikel 13; Befahren von Fuss- und Wanderwegen

Mathias Vögeli gibt eine weitere Protokollerklärung ab, wiederum im Hinblick auf die Ausarbeitung des Verordnungsrechts. – Das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit Velos soll nur gestattet sein, wenn parallel keine separaten Velowege vorhanden sind. Sollte eine Trennung zwischen Velowegen und Fuss- bzw. Wanderwegen nicht möglich sein, ist mit flankierenden Massnahmen eine Verbesserung anzustreben. Das könnten bauliche oder andere Massnahmen sein. Es geht hier nicht um neue Velowege, sondern um bestehende Parallelführungen. Gerade die Wanderwege an der Linth führen sehr nahe am Wasser vorbei und

sind schmal. Das ist vor allem bei einer viel Wasser führenden Linth sehr gefährlich. Ein Sturz in die Linth mit dem Velo kann verheerende Folgen haben. Biker fahren lieber auf diesen relativ schmalen Wanderwegen, als auf den geteerten Velowegen. Die Rücksichtnahme auf die Fussgänger, die schwächsten Verkehrsteilnehmer, funktioniert nicht so problemlos, wie dies der Geschäftsführer des Vereins Glarner Wanderwege sagte. Oft muss sich der Fussgänger auch noch dafür bedanken, wenn er nicht über den Haufen gefahren wird. Der Regierungsrat ist gebeten, diese Gedanken zur Umsetzung dieser Vorlage zu berücksichtigen. Es handelt sich um einen relativ bescheidenen Wunsch, der auch mit Blick auf die Gesundheit in eine gute Richtung geht.

Nadine Landolt Rüegg erkundigt sich, ob die regierungsrätliche Vollzugsverordnung in der bisher bekannten Fassung verabschiedet wird oder ob noch Änderungen vorgenommen werden können.

Christian Marti geht auf die Voten der Vorredner ein. – Die Vollzugsverordnung ist Sache des Regierungsrates. Die Kommission erwartet nicht, dass der vorliegende Entwurf der Vollzugsverordnung wesentliche Änderungen erfährt – auch nicht aufgrund von Wünschen, die heute geäussert werden. Die angesprochenen Vollzugsproblematiken im Bereich Winterdienst sowie Parallelführung und Zulassung von Velos auf Fusswegen sind relevant. Sie sind insbesondere in den Velowegnetzplänen zu berücksichtigen. Diese Fragen sind dort zu stellen. Der Winterdienst und die Parallelführung sind Themen, die vor allem die kommunalen Velowegnetzpläne betreffen. Die relevanten Fragestellungen werden also in den weiteren Vollzugsarbeiten eine Rolle spielen. Es wird eine Abwägung notwendig sein. Vor allem soll der Gedanke der Koexistenz glaubwürdig gelebt werden. Es steht dabei aber ausser Frage, dass diese Koexistenz auch problematische Seiten hat. Sie ist anspruchsvoll für die Planung, für die Umsetzung und dann vor allem im Alltag. Alle Teilnehmer des Langsamverkehrs sind gefordert. Die Zielsetzung ist ambitiös. Sie wird aber mindestens vorläufig von allen geteilt: von den Motionären, vom Regierungsrat, von der Kommission und vorläufig auch vom Landrat. – Zum Unterhalt stellte die Kommission fest, dass es in der Strassengesetzgebung und in der heutigen Praxis zum Thema Winterdienst eine klare Priorisierung gibt. Man kann nicht davon ausgehen, dass in Zukunft Velowege in erster Priorität geräumt werden. Das vorliegende Gesetz führt nicht zu einer Umkehr der Prioritäten.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* hält fest, dass der Entwurf der Vollzugsverordnung in der vorliegenden Form verabschiedet wird, wenn das Gesetz keine Änderungen mehr erfährt. – Der vorliegende Entwurf der Vollzugsverordnung steht unter Vorbehalt der Ergebnisse des politischen Prozesses. Das führt soweit, dass im Falle einer Ablehnung des Kantonalen Veloweggesetzes gar keine Vollzugsverordnung notwendig wäre. Käme es im Gesetz zu grundsätzlichen Änderungen, müsste die Vollzugsverordnung entsprechend angepasst werden. Wenn das Gesetz aber in der vorliegenden Form verabschiedet wird, ist der Erlass der Vollzugsverordnung gemäss vorliegendem Entwurf geplant. Wünsche und Bedürfnisse fliessen also nicht direkt in die Vollzugsverordnung ein. Letztendlich handelt es sich um eine regierungsrätliche Verordnung, die in der Kompetenz des Regierungsrates liegt.

Neuer Artikel 15

Andrea Bernhard beantragt die Ergänzung des Gesetzes mit einem neuen Artikel 15 mit folgendem Wortlaut: «Die Umsetzung des kantonalen und der kommunalen Velowegnetzpläne wird alle vier Jahre durch den Regierungsrat überprüft.» – Fehlt ein solcher Artikel wie der beantragte im Gesetz, besteht die Gefahr, dass zwar stimmige Velowegnetzpläne vorhanden sind, diese aber zu Papiertigern werden. Wird das Gesetz antragsgemäss ergänzt, behält nicht nur der Regierungs-, sondern auch der Landrat den Überblick über die Umsetzung der Velowegnetzpläne. Die beantragte Bestimmung sollte keinen zusätzlichen Personalbedarf zur Folge haben, da der Mehraufwand überschaubar sein dürfte.

Christian Marti votiert für Ablehnung des Antrags Bernhard. – Die Velowegnetzpläne werden alle zehn Jahre überarbeitet. Die Kommission diskutierte das Monitoring und die Frage, ob zusätzlich eine Bestimmung notwendig ist, wonach die Umsetzung der Velowegnetzpläne zu überprüfen sei. Es überrascht nicht, dass Landrat Andrea Bernhard diesen Antrag stellt. Er stellte diesen in der Kommission in Aussicht. Die Kommission lehnt einen solchen Artikel ab, sieht sich aber gewissermassen in der Mitverantwortung, im Rahmen der jährlichen Beratung des Strassenbauprogramms dem Anliegen Rechnung zu tragen – ohne Gesetzesartikel, ohne zusätzliche Berichte, sondern im Rahmen der bestehenden Instrumente. Das Strassenbauprogramm entwickelt sich zunehmend zu einem Mobilitätsprogramm. Das ist aus persönlicher Sicht positiv zu werten, auch wenn die gesetzliche Abstützung fehlt. Dieser Umstand stiess im Landrat aber noch nie auf Kritik. Der Veloverkehr und die Umsetzung der Velowegnetzpläne wird dort voraussichtlich in Zukunft eine grössere Bedeutung erlangen. Sollten die Mittel der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr nicht reichen und weitergehende Zweifel an der Umsetzung bestehen, gibt es auch noch die Budgetdebatte. Im diesem Zusammenhang kann man sich auch die Finanzplanperiode anschauen und etwas bewegen. Und schliesslich gibt es auch immer noch die Geschäftsprüfungskommission. Diese Überlegungen wurden in der Kommission dem Anliegen von Landrat Andrea Bernhard entgegengehalten.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Bernhard mit 38 zu 14 Stimmen.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.