

## § 4 Memorialsantrag «Änderung des Radroutengesetzes»

---

### **Die Vorlage im Überblick**

*Im März 2016 reichte der Präsident des Vereins Pro Velo Linth im Namen des Vereinsvorstandes einen Memorialsantrag in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs ein. Darin beantragen die Antragsteller die Anpassung des bestehenden Radroutengesetzes aus dem Jahr 1983. Damit wollen sie im Wesentlichen erreichen, dass die kantonale Radroute künftig grundsätzlich zu asphaltieren ist, getrennt von den Fusswegen geführt werden muss und ganzjährig offenzuhalten ist. Zudem soll das Radroutennetz neu bis Mühlehorn ausgebaut werden. Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben soll der Kanton innerhalb zweier Jahre ein entsprechendes Projekt mit Budgetkonzept erarbeiten, das seinerseits bis 2030 umzusetzen ist. Mit ihrem Antrag wollen die Antragsteller den Radverkehr fördern und dessen Attraktivität steigern. Radfahren sei klimafreundlich, gesundheitsfördernd und eine hervorragende Art der Fortbewegung. Das Rad geniesse zunehmende Beliebtheit.*

### **Überprüfung der Radroute**

*Im Juni 2016 wurde das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) beauftragt, die kantonale Radroute zu prüfen, die Schwachstellen zu identifizieren und eine Empfehlung abzugeben, welche Schritte zur Planung eines attraktiven Radverkehrsnetzes im Kanton Glarus eingeleitet werden sollten. Das Kompetenzzentrum der HSR ist auf diese Fragestellungen spezialisiert.*

*Gemäss Analyse des Kompetenzzentrums ist eine Stärke der kantonalen Radroute ihr direkter Verlauf abseits von Hauptstrassen, die nur selten gequert werden müssen. Eine weitere Stärke ist ihre Führung in meist attraktiver und überwiegend ruhiger Umgebung. Damit entspricht die kantonale Radroute grundsätzlich sowohl den Anforderungen des Alltagsverkehrs hinsichtlich Direktheit als auch den Anforderungen des Freizeitverkehrs hinsichtlich Attraktivität. Die Schwächen der kantonalen Radroute liegen einzig darin, dass die grundsätzlich sehr guten Ausgangsbedingungen nicht optimal genutzt werden und dass die kantonale Radroute im Kanton zu wenig bekannt ist. Der Bericht zeigt insgesamt 18 Schwachstellen auf. Für eine Attraktivitätssteigerung sind diese Schwachstellen zu beseitigen.*

*Das Kompetenzzentrum empfiehlt anstatt einer Gesetzesänderung, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Interessengruppen und der Bevölkerung ein kantonales Radroutenkonzept auszuarbeiten, sodass die Route einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert im Kanton erhält. Mit einem neuen Konzept solle die Linienführung überprüft sowie die Führungsformen und das anzustrebende Verkehrsregime festgelegt werden. Zusätzlich seien eine Massnahmenplanung zu erarbeiten, Prioritäten festzulegen und die Finanzierung zu klären.*

### **Stellungnahme des Regierungsrates**

*Der Regierungsrat erachtet ein stärkeres Engagement für die kantonale Radroute als sinnvoll und zweckmässig. Die Entwicklung des Langsamverkehrs als wichtiger Bestandteil der Mobilität, insbesondere zur Entlastung anderer Mobilitätszweige, werde in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die bisherigen Aufwendungen seien mit rund 100 000 Franken pro Jahr tief gewesen.*

*Das Hauptziel der Antragsteller ist ein attraktives Radroutennetz, das entsprechend gepflegt («gefördert») wird. Der Bericht des Kompetenzzentrums kommt zum Schluss, dass das Glarner Radroutennetz bereits gute Bedingungen aufweist. Der Regierungsrat ist bereit, einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Radroute zu leisten und diese – wo erforderlich – an neue Anforderungen anzupassen. Radikale und auch sehr teure Massnahmen wie eine vollständige Trennung von Rad- und Fusswegen sind aber nach Meinung des Regierungsrates nicht notwendig. Erste Schätzungen rechnen bei einer vollständigen Umsetzung des Memorialsantrags mit Investitionskosten von rund 18 Millionen Franken und zusätzlich jährlich wiederkehrenden Kosten von 300 000 Franken.*

*Hingegen soll der mit dem Memorialsantrag angeregte planerische Ansatz aufgegriffen und ein Radroutenkonzept erarbeitet werden. Der Memorialsantrag gebe gute Hinweise, welche Fragestellungen darin zu diskutieren sind. Doch auch die im Bericht zur Überprüfung der Radroute aufgezeigten Massnahmen seien nicht gratis zu haben. Für die Variante «lokale Optimierung», d. h. insbesondere die Umsetzung der lokalen Massnahmen sowie des Belageinbaus bei Strecken mit Kies, sei mit Investitionskosten von gut 8 Millionen Franken in den nächsten zehn bis zwölf Jahren zu rechnen. Die konsequente Umsetzung aller Massnahmenvorschläge bereits in den nächsten Jahren benötige ausserdem eine zusätzliche Stelle in der Hauptabteilung Tiefbau.*

*Die beantragten Gesetzesänderungen seien für die Umsetzung von Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung bzw. Verbesserung von Schwachstellen der Radroute nicht notwendig. Zum einen seien die strikten Forderungen im Memorialsantrag nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar. Zum andern fehle derzeit noch ein umfassendes Konzept. Regierungsrat und Landrat würden nun den Handlungsbedarf kennen und könnten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten (Planung, Budgetierung) dafür sorgen, dass die notwendigen Arbeiten an die Hand genommen werden. Dabei stehen Sofortmassnahmen zur Behebung von Schwach-*

stellen zugunsten der Verkehrssicherheit sowie die Ausarbeitung eines breit abgestützten Radroutenkonzepts im Vordergrund. Der Regierungsrat wird die Diskussion über das weitere Vorgehen sowie die Bereitstellung der notwendigen Mittel im Rahmen der Legislaturplanung 2019–2022 führen.

In der landrätlichen Debatte stellt sich nur eine Minderheit des Landrates hinter den Memorialsantrag. Die grosse Mehrheit beantragt der Landsgemeinde gemäss Antrag des Regierungsrates, den Memorialsantrag in dieser Form abzulehnen und auf eine Gesetzesänderung zu verzichten.

## 1. Ausgangslage

Der Memorialsantrag wurde im März 2016 durch den Präsidenten des Vereins Pro Velo Linth in dessen Auftrag eingereicht. Es handelt sich dabei um einen ausgearbeiteten Entwurf. Er lautet wie folgt:

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 .....

#### Artikel 1; Radrouten

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

#### Artikel 2; Ausbau und Signalisation

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

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

<sup>3</sup> Die kantonale Radroute hat bei Ausbau, Signalisation und Unterhalt den gleichen Stellenwert wie ihn eine Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr geniesst.

#### Artikel 3; Enteignung und Eigentum

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das Verfahren richtet sich nach den kantonalen Bestimmungen über die Enteignung sowie den entsprechenden Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes.

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

#### Artikel 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.

#### Artikel 5; Radroutenkonzept

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

#### Artikel 6; Finanzierung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die jährlichen Bauprogramme sind dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

**Artikel 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.

**Artikel 8; Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt nach Annahme der Landsgemeinde in Kraft.

**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 Gesetzes wegen 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 weiter 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 genauso oft pflügen wie bisher, z. B. zwischen Näfels und Netstal genau so viel 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.

Der Landrat erklärte den Memorialsantrag im Juni 2016 als rechtlich zulässig und erheblich.

**2. Beurteilung der Radroute im Kanton Glarus**

Das zuständige Departement Bau und Umwelt hat im Juni 2016 das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) beauftragt, die kantonale Radroute zu prüfen, die Schwachstellen zu identifizieren und eine Empfehlung abzugeben, welche Schritte zur Planung eines attraktiven Radverkehrsnetzes im Kanton Glarus eingeleitet werden sollten. Das Kompetenzzentrum der HSR ist auf diese Fragestellungen spezialisiert und bietet den Gemeinwesen zielgerichtete Unterstützung an, vorliegend auch im Sinne einer Impulsberatung. Für die Analyse wurde die Radroute abgefahren. Zur Vorbereitung wurden die Anforderungen an Radverkehrsverbindungen aus Gesetzen, Normen, Richtlinien, Handbüchern und Forschungsarbeiten zusammengetragen. Die Radroute wurde anschliessend hinsichtlich Signalisation, Regime und Belag sowie Mängel analysiert. Der Bericht ist in der Geschäftsdatenbank des Landrates online publiziert ([www.gl.ch](http://www.gl.ch) → Parlament → Geschäfte).

## 2.1. Bestandesaufnahme

Mit dem Radroutengesetz von 1983 wurde die kantonale Radroute definiert. Sie verläuft von Linthal bis Bilten auf einer Strecke von 37,5 Kilometern. Die Linienführung ist im Anhang zum geltenden Radroutengesetz hinterlegt und im kantonalen Geoinformationssystem abrufbar. Mit der durch den Kanton verlaufenden SchweizMobil-Route 4 (Alpenpanorama-Route) wird die kantonale Radroute auf 28,5 Kilometern gemeinsam geführt. In Niederurnen trennen sich die kantonale Radroute und die SchweizMobil-Route 4, die über den Bahnhof Ziegelbrücke nach Schänis und Uznach geführt wird. In Richtung Osten von Niederurnen nach Mühlehorn verläuft die SchweizMobil-Route 9 (Seen-Route, zum Teil auf Gebiet des Kantons St. Gallen). Dieser Abschnitt der SchweizMobil-Route 9 ist Teil des Umweltvelowegs von Zürich nach Chur. Zwischen Linthal und Mühlehorn verlaufen die SchweizMobil-Routen auf 15,3 Kilometern unabhängig von der kantonalen Radroute.

Auf 10,3 Kilometern ist die kantonale Radroute auch als Wanderweg ausgewiesen. Im Gegensatz zur SchweizMobil-Route und zu den Wanderwegen ist die kantonale Radroute mangelhaft signalisiert und im Strassenbild daher nicht wahrnehmbar. Die Feinerschliessung ist im Übrigen nicht Aufgabe der kantonalen Radroute, sondern in erster Linie Aufgabe der Gemeinden.

## 2.2. Bewertung

Gemäss Analyse des Kompetenzzentrums ist eine Stärke der kantonalen Radroute ihr direkter Verlauf abseits von Hauptstrassen, die nur selten gequert werden müssen. Eine weitere Stärke ist ihre Führung in meist attraktiver und überwiegend ruhiger Umgebung. Damit entspricht die kantonale Radroute grundsätzlich den Anforderungen des Alltagsverkehrs hinsichtlich Direktheit wie auch den Anforderungen des Freizeitverkehrs hinsichtlich Attraktivität.

Die Schwächen der kantonalen Radroute liegen vornehmlich darin, dass die grundsätzlich sehr gute Ausgangslage nicht optimal genutzt wird und dass die kantonale Radroute im Kanton zu wenig bekannt ist. Der Bericht zeigt zudem insgesamt 18 Schwachstellen (z. B. schlechte Sichtverhältnisse, unklare Verkehrsführung usw.) auf. Die Chancen für eine Attraktivitätssteigerung der Radroute liegen darin, diese Schwachstellen zu beseitigen und damit die gute Ausgangslage zu nutzen, um den Radverkehr im Kanton Glarus zu fördern.

Das Kompetenzzentrum empfiehlt, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Interessengruppen und der Bevölkerung ein neues kantonales Radroutenkonzept auszuarbeiten. Damit soll die Route einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert im Kanton erhalten. Mit einem neuen Konzept sollen die Linienführung überprüft sowie die Führungsformen und das anzustrebende Verkehrsregime festgelegt werden. Zusätzlich seien eine Massnahmenplanung zu erarbeiten, Prioritäten festzusetzen und die Finanzierung zu klären.

Prinzipiell ist die Ausgangslage also gut. Die Bedingungen können aber zugunsten einer optimalen Nutzung des Radroutennetzes weiter verbessert werden. Die Analyse setzt dazu für die weiteren Arbeiten nicht auf eine Gesetzesanpassung, sondern auf ein unter Einbezug der Öffentlichkeit erarbeitetes, breit abgestütztes Konzept.

## 3. Zu den Forderungen im Memorialsantrag

Die Antragsteller beantragen Gesetzesanpassungen in fünf Punkten:

### *Grundsätzliche Asphaltierung*

Die Forderung nach einer Asphaltierung der Route bedeutet, dass eine Strecke von rund 7,2 Kilometern neu asphaltiert werden müsste. Die Asphaltierung steht im Widerspruch zu den Anforderungen an Wanderwege, welche nicht asphaltiert werden sollten. Dies könnte zu einer Ersatzpflicht für die Wanderwege führen. Für die Kostenfolgen insgesamt (Belag und Ersatz) wird auf Ziffer 4 verwiesen.

### *Trennung Fusswege und Radverkehr*

Das heutige Regime auf der Radroute wurde im Bericht analysiert. Bei der Radroute handelt es sich gemäss der Signalisierung nicht um einen Radweg. Eine Ausweisung der Radroute als Radweg erscheint auch nicht auf der ganzen Strecke bzw. an den wenigsten Stellen möglich, weil die notwendigen Flächen nicht zur Verfügung stehen bzw. deren Erwerb unverhältnismässig erscheint.

Die Auswirkung der Forderung nach Trennung des Fuss- und Radverkehrs muss ortsbezogen für jeden Teil der Route einzeln abgeklärt werden. Die Entflechtung von Fusswegen und Radverkehr ist jedenfalls in der praktischen (Planung, Landerwerb) wie auch in der finanziellen Umsetzung (vgl. Ziff. 4) eine enorme Herausforderung. Ein solcher Schritt bedarf deshalb einer vorgängigen vertieften Bedürfnisabklärung. Aus dem Bericht des Kompetenzzentrums ergibt sich diesbezüglich keine grundsätzliche Notwendigkeit.

#### *Winterdienst*

Die Forderung, die Radroute ganzjährig offenzuhalten, bedeutet, dass eine durchgehende Verbindung mit hoher Priorität geräumt werden müsste. Dazu müsste der Winterdienst auf der Radroute deutlich ausgeweitet werden. Gemäss Schätzung der Verwaltung ist mit Kosten von gut 220 000 Franken jährlich zu rechnen. Dabei wären die Zuständigkeiten sowie die Kostentragung (Gemeinde, Kanton) noch eindeutig festzulegen.

#### *Ausbau bis Mühlehorn*

Die Radroute Gäsi-Mühlehorn besteht bereits und liegt im Zuständigkeitsbereich des Kantons auf dem Grundeigentum des Bundes (Nationalstrasse). Hingegen ist sie nicht formell im Anhang des Radroutengesetzes aufgeführt. Dies mag ein Schönheitsfehler sein, der sich jedoch gestützt auf ein neu erarbeitetes Radroutenkonzept leicht beheben lässt.

#### *Umsetzungsvorgaben*

Eine Umsetzung aller Forderungen des Memorialsantrags bis 2030 ist faktisch nicht möglich. Die Erfahrung aus Strassenprojekten zeigt, dass die Beanspruchung von Grundeigentum Dritter sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, insbesondere, wenn Rechtsmittel ergriffen werden. Ein Projekt (Mehrjahresprogramm) innert zwei Jahren zur Baureife zu führen, erscheint ebenfalls utopisch. Der Bericht zeigt bereits mit der Nennung der identifizierten Schwachstellen, dass sehr viele Teilprojekte anzugehen sind.

### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Für den Unterhalt der Radroute wurden in den vergangenen Jahren (2012–2016) durchschnittlich knapp 75 000 Franken ausgegeben. Zusätzlich wurden etwa 10–20 Stellenprozent aus der Hauptabteilung Tiefbau aufgewendet, abhängig von den Projekten. Insgesamt wurden somit bisher etwa 100 000 Franken für den jährlichen Unterhalt der Radroute aufgewendet.

Eine zuverlässige Zusammenstellung der finanziellen und personellen Auswirkungen des Memorialsantrags ist erst auf Grundlage konkreter Projekte möglich. Die Verwaltung hat dennoch versucht, die finanziellen Auswirkungen grob (aber eher vorsichtig) zu schätzen. Bei vollständiger Umsetzung des Memorialsantrags ist mit Investitionskosten von gut 18 Millionen Franken sowie mit jährlich wiederkehrenden Kosten von rund 700 000 Franken zu rechnen. Ins Gewicht fällt dabei vor allem die verlangte Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr mit Kosten von rund 11,5 Millionen Franken für eine Strecke von rund 46,4 Kilometern. Erhebliche Kosten im Umfang von 3,6 Millionen Franken ergeben sich auch für den verlangten Belageinbau auf einer Strecke von 7,2 Kilometern. Für die im Bericht vorgeschlagenen lokalen Verbesserungsmassnahmen sind Kosten von 3 Millionen Franken zu veranschlagen.

Die Antragsteller fordern mit dem beantragten Artikel 6 Absatz 1 des Radroutengesetzes eine Umsetzung bis 2030. Diese Terminvorgabe bedingt zwei zusätzliche Stellen in der Hauptabteilung Tiefbau für die Projektierung, den Landerwerb und die Begleitung der Umsetzung mit jährlichen Personalkosten von 300 000 Franken.

Für eine Variante «lokale Optimierung», d. h. insbesondere die Umsetzung der im Bericht vorgeschlagenen lokalen Massnahmen sowie den Belageinbau bei Strecken mit Kies ist mit Investitionskosten von gut 8 Millionen Franken zu rechnen. Die konsequente Umsetzung aller Vorschläge bereits in den nächsten Jahren erfordert ebenfalls eine zusätzliche Stelle in der Hauptabteilung Tiefbau.

### **5. Haltung des Regierungsrates**

Der Regierungsrat erachtet ein stärkeres Engagement bei der kantonalen Radroute für sinnvoll und zweckmässig. Die Entwicklung des Langsamverkehrs als wichtiger Bestandteil der Mobilität, insbesondere zur Entlastung anderer Mobilitätszweige, wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Er gibt jedoch zu bedenken, dass diesen Anstrengungen finanzielle und personelle Grenzen gesetzt sind.

Das Hauptziel der Antragsteller ist ein attraktives Radroutennetz, das gepflegt («gefördert») wird. Der Bericht des Kompetenzzentrums kommt zum Schluss, dass das Glarner Radroutennetz bereits gute Bedingungen bietet. Der Regierungsrat ist bereit, einen Beitrag zu einer Attraktivitätssteigerung zu leisten und die kantonale Radroute, wo erforderlich, an neue Anforderungen anzupassen. Radikale und auch sehr teure Massnahmen wie eine vollständige Trennung von Fusswegen und Radverkehr sind aber nach seiner Meinung nicht notwendig. Hingegen scheint es angezeigt, den mit dem Memorialsantrag angeregten planerischen Ansatz aufzugreifen und ein Radroutenkonzept erarbeiten zu lassen. Der Memorialsantrag gibt erste Hinweise, welche Fragestellungen darin zu diskutieren sind.

Die beantragten Gesetzesänderungen sind für die Ergreifung von Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung bzw. Verbesserung von Schwachstellen nicht notwendig. Zum einen sind die strikten Forderungen im Memorialsantrag nur mit sehr hohem Mitteleinsatz umsetzbar. Zum anderen fehlt derzeit noch ein umfassendes Konzept (vgl. Ziff. 2.2).

Der Kanton hat den Zustand der Radroute prüfen lassen. Die HSR hat die Schwachpunkte der Radroute evaluiert und erste Empfehlungen abgegeben. Regierungs- und Landrat kennen nun den Handlungsbedarf und können im Rahmen ihrer Zuständigkeiten (Planung, Budgetierung) dafür sorgen, dass die notwendigen Arbeiten an die Hand genommen werden. Dabei stehen Projekte für Sofortmassnahmen zur Behebung von Schwachstellen zugunsten der Verkehrssicherheit sowie die Ausarbeitung eines breit abgestützten Radroutenkonzepts im Vordergrund. Der Regierungsrat wird die Diskussion über das weitere Vorgehen sowie die Bereitstellung der für diese Arbeiten notwendigen Mittel (vgl. Ziff. 4) im Rahmen der neuen Legislaturplanung 2019–2022 führen.

Basierend auf diesen Überlegungen beantragte der Regierungsrat dem Landrat, den Memorialsantrag der Landsgemeinde zur Ablehnung zu empfehlen und auf eine Gesetzesänderung zu verzichten.

## 6. Beratung der Vorlage im Landrat

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter dem Präsidium von Landrat Hans-Jörg Marti, Nidfurn, befasste sich mit der Vorlage. Sie diskutierte einzelne Schwachstellen im Radroutennetz. In der angeregten Diskussion konnte aufgezeigt werden, dass die Radroute im Kanton Glarus grundsätzlich in gutem Zustand ist und eine gute Ausgangslage aufweist. Dies werde in der Studie der HSR sehr detailliert aufgezeigt. Mit der Beseitigung der wenigen aufgezeigten Schwachstellen kann das Radroutennetz, das sich bereits jetzt auf hohem Niveau befindet, noch weiter verbessert werden. Bezüglich der gemeinsamen Führung von Rad- und Fussweg verweist die Kommission auf die Richtlinie Radverkehr. Diese bezeichne die gemeinsame Führung ausserorts als Regelfall. Dies trifft im kantonalen Radroutennetz zu 90 Prozent zu, was von der Kommission als sehr positiv aufgenommen wurde. Der einzige Wermutstropfen betreffe den Winter: Eine Strecke von 5,7 Kilometer sei nicht asphaltiert, 3,7 Kilometer davon nicht schwarz geräumt und auf 2 Kilometern erfolge aktuell gar keine Schneeräumung. Mit Ausnahme eines Kommissionsmitgliedes befürwortete die Kommission die vom Regierungsrat vorgeschlagene Vorgehensweise. Ein Konzept werde zeigen, welche Ausbauparallel mehrheitsfähig ist, und die dafür notwendigen Mittel können zur Verfügung gestellt werden. Die Gutheissung des Memorialsantrags sei hingegen ein unausgereifter Entscheid mit sehr hohen Kostenfolgen. Die Kommission beantragte die Ablehnung des Memorialsantrags.

In der landrätliche Debatte zeigten sich die gleichen Argumentationslinien. Die Befürworter des Memorialsantrags monierten fehlenden Mut der Regierung. Diese attestiere zwar, dass der Memorialsantrag durchaus prüfungswürdige Fragen aufgeworfen habe, sei aber dann doch gegen dessen Umsetzung. Radfahren habe heute einen anderen Stellenwert als vor 20 Jahren. Die Forderungen von Pro Velo Linth seien nicht abwegig, sondern zu unterstützen, zumal es der Landrat immer wieder verpasst habe, Geld für einen moderaten Ausbau der Radroute zu bewilligen. Ausserdem sei die Steigerung der Attraktivität der Radroute auch aus dem Blickwinkel der Tourismusförderung zu betrachten.

Der Memorialsantrag schiesse über das Ziel hinaus, wandten die Gegner ein. Der Antrag sei zu radikal und zu teuer. Getrennte Rad- und Wanderwege könne man sich nicht leisten. Eine komplette Trennung sei im engen Tal auch nicht möglich. Und bei der Schneeräumung seien andere Prioritäten zu setzen. Die Studie der HSR zeige jedoch einige Schwachpunkte auf, die sukzessive zu verbessern seien. Dies könne auch ohne Annahme des Memorialsantrags umgesetzt werden. Nachdem der Regierungsrat nochmals ein Bekenntnis zu einem stärkeren Engagement abgegeben hatte, stellte sich der Landrat mit klarer Mehrheit gegen den Memorialsantrag und beantragt der Landsgemeinde dessen Ablehnung.

## 7. Antrag

*Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.*

## § 5 Memorialsantrag «Öffentlichkeitsprinzip/Öffentlichkeitsgesetz»

### *Die Vorlage im Überblick*

*Im Dezember 2016 reichten zwei Vertreter der SP des Kantons Glarus einen Memorialsantrag in der Form einer allgemeinen Anregung ein. Damit wollen sie – nach Vorbild des Öffentlichkeitsgesetzes des Bundes – das Öffentlichkeitsprinzip auch für die kantonale und die kommunalen Verwaltungen im Kanton Glarus einführen und gesetzlich verankern. Darüber hinaus verzichten sie jedoch auf Vorgaben zur konkreten Ausgestaltung des Öffentlichkeitsprinzips. Die Antragsteller begründen ihr Anliegen mit dem Anspruch der Bevölkerung auf Transparenz. Diese stärken das Vertrauen der Menschen in die Behörden.*