

Erweitertes Argumentarium

Der Antrag gewährleistet die freie Wahl des Verkehrsmittels für einen Grossteil der Bevölkerung.

Die Wahl des Verkehrsmittels soll ein individueller Entscheid sein und nicht ein staatlicher Beschluss. Mit dem klar definierten Ziel, den Veloweg zu verbessern, wird diese Wahlmöglichkeit den meisten Glarnerinnen und Glarner wieder zur Verfügung stehen und die nötige Infrastrukturentwicklung für die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel ermöglichen.

Solche Ziele sind notwendig, um die ökologischen Ziele zu erreichen, die wir uns gesetzt haben, wie der Europäische Gerichtshof kürzlich angemahnt hat.

Bis 2040 muss die Schweiz die CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 75 % reduzieren, wie in der Abstimmung vom 18. Juni 2023 beschlossen. Für den Verkehrssektor beträgt die aktuelle Reduktion nur 8%. Konkrete Ziele, wie sie in unserem Änderungsantrag vorgesehen sind, vermeiden die Notwendigkeit der Einführung von Taxen in diesem Sektor, um die Ziele zu erreichen.

Im neuen Velogesetz kann der Regierungsrat allein entscheiden, welche Veloinfrastrukturen zustande kommen. Wir sind der Meinung, dass dies nur sinnvoll ist, wenn der Rahmen durch klare Zielvorgaben der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vorgegeben ist.

Weil die Kosten immer hoch sind, kommt fast jede kantonale Infrastrukturentwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder des Autoverkehrs immer vor die Landsgemeinde (z.B. die Querspange). Da Veloinfrastrukturen deutlich günstiger zu realisieren sind, könnte der voraussichtlich grösste Verkehrsinfrastrukturausbau im Kanton der nächsten 15 Jahre ohne legislative Legitimation realisiert werden. Das Zeichen, dass der Regierungsrat dieses wichtige Thema rasch behandeln will, ist sehr erfreulich, aber ohne Zielsetzung besteht die Gefahr, dass andere Prioritäten das Projekt aufweichen.

Velofahren ist gut für die Gesundheit. Mehr Nutzer bedeuten weniger Gesundheitskosten im Kanton.

Im Jahr 2011 verursachte Bewegungsmangel in der Schweiz Kosten in Höhe von 2,5 Milliarden, also rund 300 Franken pro Person. Eine Erhöhung des Modalsplits des Veloverkehrs im Kanton Glarus kann die Gesundheitskosten des Kantons substanziell senken.

Der Zielwert von 16 % ist realistisch, einfach, kann ohne zusätzliche Kosten überwacht werden und bringt eine erhebliche Wirkung für alle mit sich.

Alle 5 Jahre führt der Bund einen Mikrozensus Mobilität und Verkehr durch. Anhand dieser Daten berechnet zum Beispiel die Forschungsgruppe OUMEVA der Universität Lausanne den Modal Split des Velos für jeden Kanton. Im Jahr 2021 betrug er für den Kanton Glarus 8.1 %. Diese Zensuszählungen ermöglichen regelmässige rasche Reaktionen des Regierungsrates.

Erfahrungen aus Ländern wie den Niederlanden zeigen, dass gute Velorouten eine hohe Akzeptanz bei den Nutzern haben und einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehr ausmachen können. In den Niederlanden liegt der Modal Split des Velos auf Landesebene bei 30 % und steigt in der Region Utrecht auf 50% an. Das Ziel von 16% bis 2040 bedeutet eine Verdoppelung gegenüber 2021. Der Kanton Zug hat die gleiche Verdoppelung - von 10 % im Jahr 2021 auf 20 % im Jahr 2024 - in seinem Velogesetz verankert. Der Kanton Wallis geht mit einer Verdreifachung des Langsamverkehrs - d.h. des Velo- und Fussverkehrs - im gleichen Zeitraum sogar noch weiter. Das Ziel, den Modal Split bis 2040 zu verdoppeln, ist ambitioniert, aber machbar, insbesondere angesichts des wachsenden Umweltbewusstseins und der technologischen Entwicklung von E-Bikes.

Vermeidung von Verkehrschaos im Kanton.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik wird die Bevölkerung der Schweiz bis 2040 um 15% zunehmen, was zumindest einen entsprechenden Anstieg des Verkehrsbedarfs zur Folge hat. Wenn der Modalsplit nicht geändert wird, wird der Autoverkehr noch stärker belastet werden und es ist mit grossen Staus zu rechnen. Unser Vorschlag basiert auf der bekannten Tatsache, dass die Wahl des Verkehrsmittels durch qualitativ hochwertige Velowege zu einem höheren Modal-Split-Anteil des Velos führt, ohne andere Verkehrsmittel einzuschränken. Die Wahl des "Modal Split"-Wertes anerkennt, dass nicht jede Strecke mit jedem Verkehrsmittel zurückgelegt werden kann. Für das Stauproblem ist nicht die Anzahl der gefahrenen Kilometer relevant, sondern wie viele Autos zu einem bestimmten Zeitpunkt z.B. Netstal durchqueren. Dieser pragmatische Ansatz würde Glarus als Wirtschafts- und Tourismusstandort fördern.

Der Ausbau der Velowege führt zu einer Reduktion der kantonalen Transportkosten.

Gemäss kantonaler Rechnung belaufen sich die direkten Kosten des Autoverkehrs im Kanton auf rund 10 Mio. pro Jahr (7 Mio. Unterhalt und 3 Mio. Investitionen), der Veloverkehr kostet 100'000 Franken. Obwohl diese Kosten durch spezifische Steuern gedeckt sind, stellt das Bundesamt für Statistik fest, dass die indirekten Kosten in den Bereichen Umwelt, Gesundheit und Unfälle etwa doppelt so hoch sind wie die Investitionskosten. Da der Anteil des Autoverkehrs am Modalsplit heute bei 66,6 % liegt, gewährleistet unser Zielvorschlag eine minimale Reduktion der indirekten Kosten von 2 Millionen pro Jahr.