

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 4. Dezember 2019

§ 203 Strassenbauprogramm 2020

(Berichte Regierungsrat, 1.10.2019; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 13.11.2019)

Fridolin Staub, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Die Objekte im Budget 2020 wurden einzeln besprochen. Fragen und Unklarheiten konnten durch das Departement Bau und Umwelt geklärt werden. In der Kommission thematisiert wurde die Koordination der Massnahmen im Strassenbau mit den Gemeinden. Es ist aus Sicht der Kommission ausserdem wichtig, die Zusammenhänge zwischen den Strassenbauprojekten aufzuzeigen, deren Wirkung zu erklären und die Bevölkerung gut zu informieren. – Die Kommission hat an einer zusätzlichen Sitzung die Querspange Netstal und den Ausbau der Netstalerstrasse als Ganzes und in Abstimmung mit den Umfahrungsstrassen thematisiert. Diese Diskussionen hatten jedoch keinen Einfluss auf den Inhalt des Antrags und des Kommissionsberichts. Ausserdem wurden die von Landrätin Priska Müller Wahl im Rahmen der Debatte zur Legislaturplanung gestellten Fragen im Kommissionsbericht schriftlich beantwortet. Animiert diskutiert wurden die öV-Massnahmen.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Kommissionsmitglied, betont, dass einzelne Bauprojekte stets im Gesamtkontext zu betrachten seien. – Für die Grüne Fraktion ist klar, dass die Brücken saniert und die Strassen geflickt werden müssen. Mehr zu reden gaben die grossen Vorhaben, insbesondere die Querspange Netstal und die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis. – Zu danken ist Regierungsrat Kaspar Becker für die Beantwortung der im Rahmen der Debatte zur Legislaturplanung gestellten Fragen. Die Koordination mit dem Bund und den Gemeinden bei der Planung von – vermeintlichen – Entlastungsstrassen und eine frühzeitige Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind besonders wichtig. Es ist für die Grüne Fraktion von zentraler Bedeutung, dass bei grossen Strassenbauprojekten wie der Querspange Netstal die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem beachtet werden. Auch sind die Folgen auf die Wohnqualität und die Standortattraktivität zu diskutieren. Denn gerade diese zwei Punkte sind für die guten Steuerzahler enorm wichtig. Sie sind es auch, die am schnellsten weg sind, wenn die Lärmbelastung zu hoch ist. – Es ist wichtig, dass der Regierungsrat in Varianten denkt und gemeinsam mit der Gemeinde plant, insbesondere bei der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis. Sie müssen die künftigen Ansprüche an die Mobilität und die künftigen technischen Möglichkeiten antizipieren. Man ist auch gut beraten, den individuellen Strassenverkehr, den öV und den Langsamverkehr als Ganzes zu betrachten.

Hans-Heinrich Wichser, Braunwald, spricht sich namens der SVP-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat aus, beantragt jedoch, dass der Regierungsrat dem Landrat künftig nicht nur ein Jahres-, sondern ein Mehrjahresprogramm vorzulegen hat. – Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass künftig ein Mehrjahresprogramm zu erstellen ist, das auch im Budget abgebildet wird. Es findet ein guter Austausch zwischen Kanton und Gemeinden statt. Dies ist zu betonen. Aber die Gemeinden erstellen ihre Budgets viel früher als der Kanton. Um eine grössere Verlässlichkeit der Gemeindebudgets zu erreichen, muss bereits ein Jahr im Voraus klar sein, welche Projekte in den nächsten Jahren anstehen. So können die Gemeinden gut planen. Deshalb sollte künftig mit einem Mehrjahresprogramm gearbeitet werden. Auch die Gemeinden machen dies so. Wie viele Jahre dieses Programm beinhaltet, soll die Kommission diskutieren.

Der *Vorsitzende* verweist auf die in Artikel 34 des Strassengesetzes definierten Planungsinstrumente und nimmt den Antrag Wichser deshalb als Anregung entgegen.

Hans-Heinrich Wichser erklärt sich mit dem Vorgehen des Vorsitzenden einverstanden.

Landammann *Andrea Bettiga* beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Der Unterhalt der Strasseninfrastruktur ist eine wichtige Daueraufgabe, vor allem auch mit Blick auf die Kunstbauten. Es stehen grosse Strassenbauprojekte an. Diese geben zu reden. Diese Diskussionen sind wichtig, um schliesslich einen Konsens zu finden. Die Stichstrasse ist eines der grossen Vorhaben. Dort geht es zügig voran. Die Projektierung der Querspange Netstal ist fortgeschritten. Die Planaufgabe erfolgt im ersten Quartal 2020. Auch dort geht es also vorwärts. So hat es der Landrat auch verlangt. Die Kreditvorlage für den Ausbau der Netstalerstrasse kommt noch im Dezember in den Regierungsrat. Diese basiert auf einer Vorstudie. Daraus wird ein Vorprojekt. In diesem Stadium werden Varianten diskutiert. – Zu danken ist der vorberatenden Kommission. Die Zusammenarbeit war sehr gut.

Erschliessung Flugplatz Mollis

Fridolin Staub bringt eine Ergänzung zum Votum von Landrätin Priska Müller Wahl an. – Landrätin Priska Müller Wahl sprach von der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis. Der Landrat hat mit dem kantonalen Richtplan eigentlich ein Unding beschlossen: Er hat einen Entwicklungsschwerpunkt definiert, der noch gar nicht erschlossen ist. Das wird nun nachgeholt. Landammann Andrea Bettiga hat den engen Fahrplan bereits erläutert. Anfangs 2020 wird der Landrat über den Ausbau der Netstalerstrasse befinden können.

öV-Massnahmen; Herstellung Eckanschluss Ziegelbrücke

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, geht auf die Ausführungen im regierungsrätlichen Bericht in den Ziffern 5.2 und 5.3 ein. – Beim strategischen Ziel «Eckanschluss ab Dezember 2022» muss die Kosten-/Nutzen-Frage erlaubt sein. Eine Gewichtung der Argumente, die für oder gegen den Eckanschluss sprechen, ist vorzunehmen. Das gilt insbesondere angesichts der damit verbundenen Nachteile. Bekanntlich ist der Eckanschluss nur möglich, wenn die S25 ab Schwanden verlangsamt wird. Der Halt im Bahnhof Nieder- und Oberurnen fällt weg. Die Aufenthaltsdauer der S25 in Ziegelbrücke wird deutlich länger. Ob diese Nachteile gerechtfertigt sind, ist zu bezweifeln. Die S25 wurde einst als Direktverbindung zwischen dem Glarnerland und Zürich eingeführt. So wurde sie auch stets vermarktet. Es wurde auch nicht aufgezeigt, wie der wegfallende Halt der S25 in Niederurnen kompensiert werden soll. Die CVP-Fraktion vermisst die Informationen dazu. Aus Sicht der Gemeinde Glarus Nord ist speziell, dass diese nicht vorgängig kontaktiert wurde und ihre Bedenken und Vorschläge nicht äussern konnte. Die Kompensation des wegfallenden Haltes ist auch

von strategischer Bedeutung. Auch ab 2035 und nach Einführung des Halbstundentaktes wird der Halt der S25 in Niederurnen nicht möglich sein. Das lässt sich auch den Informationen des Bundesamtes für Verkehr entnehmen. Es wird nicht aufgezeigt, wie die Kompensation ab 2035 erfolgt. Heute verkehrt die S25 zu Betriebszeiten von etwa 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends. In diesen Zeiten fahren im Kanton Glarus auch die Busse. Das Postulat der CVP-Fraktion betreffend die Optimierung des öffentlichen Verkehrs basiert darauf, dass diese Betriebszeiten nicht verlängert werden müssen. Wenn ab 2035 der Halbstundentakt gilt, muss man sich aber die Frage stellen, wie die Kompensation zu jenen Tageszeiten funktioniert, zu denen die Busse nicht mehr fahren. Es kann nicht sein, dass die Bahn bis abends spät im Halbstundentakt verkehrt, in Niederurnen aber die Busse den wegfallenden Halt nicht mehr kompensieren. Diese Frage muss heute aufgenommen werden. – Mit dem Ausbausritt 2035 wird es grössere Änderungen geben. Eine Direktverbindung zwischen dem Glarnerland und Zürich ist unwahrscheinlich. Ebenso ist sehr unwahrscheinlich, dass die S4, an die man nun so vehement den Anschluss sucht, ab 2035 überhaupt noch zwischen Ziegelbrücke und Sargans verkehrt. Der Interregio zwischen Zürich und Chur soll künftig nämlich im Halbstundentakt fahren. Dieser gerät dadurch in einen Konflikt mit der S25. An solche Konflikte ist zu denken. Heute spricht man einerseits über die Gegenwart und andererseits über die Zukunft ab 2035. Es gibt aber auch noch eine Zeit dazwischen. Diese hatte die CVP-Fraktion mit ihrem Postulat im Blick. Dieses beinhaltete einen Kompromiss. Man könnte mit den heutigen Mitteln die Verbindung Glarus–Ziegelbrücke klar stärken. Der Wegfall von Halten in diesem Kontext ist nicht vergleichbar mit dem Wegfall des Halts in Niederurnen zur Sicherstellung des Eckanschlusses. Dazwischen gibt es einen grossen Unterschied. Die Einführung eines Schnellzuges in der Schweiz warf immer Wellen. Die Streichung von Schnellzugsverbindungen hat aber jeweils die noch grösseren Wellen geworfen. Deshalb kann der Vorschlag gar nicht falsch sein. Der Wegfall des Halts in Niederurnen zugunsten einer effektiven Beschleunigung kann durchaus diskutiert werden, sofern auch die Kompensation dafür aufgezeigt wird. Der Wegfall zugunsten der Sicherstellung des Eckanschlusses ist aber ein grosser Nachteil für das Weiterbestehen des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen und für die Gemeinde Glarus Nord. Der Regierungsrat ist gebeten, dies in seine Überlegungen miteinzubeziehen.

Thomas Kistler, Niederurnen, fordert namens der SP-Fraktion und als Landrat der Gemeinde Glarus Nord die Abklärung von Massnahmen zur Kompensation des wegfallenden Halts der S25 in Niederurnen. – Die öV-Situation im Glarner Unterland und die wichtigen Pendlerwege in die Zentren haben den Redner schon immer beschäftigt. Das Thema öV war ausschlaggebend für den Gang in die Politik. Kein Wunder also, finden sich viele Zitate dazu. Regierungsrat Kaspar Becker fand eines, in dem der Eckanschluss offenbar vehement gefordert worden sein soll. Zu betonen ist jedoch, dass der Eckanschluss nie um jeden Preis gefordert wurde. Eine faktische Schliessung des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen ist ein hoher Preis. Man wird nun argumentieren, dass die Schliessung gar nicht vorgesehen sei. Der Bahnhof werde einfach nur noch stündlich bedient. Dieser ist jedoch in den nächsten drei Jahren noch behindertengerecht auszubauen. Bei einer stündlichen Bedienung gehen die Frequenzen zurück. Und es wird das Argument kommen, dass sich der Ausbau für die wenigen Passagiere gar nicht mehr lohne; und der Bahnhof wird geschlossen. Das ist dann Pech für die Firma Eternit, die eine wichtige Arbeitgeberin ist; Pech für die Bewohner der neuen Siedlungen in Bahnhofsnähe. Der Kanton prüfte keine Alternativen oder Kompensationen für den Wegfall des Halts der S25. Man könnte die Verwendung anderer Fahrzeuge oder die Einführung eines Viertelstundentaktes auf der Buslinie prüfen. Mit wenig Aufwand hat die Gemeinde bereits abgeklärt, ob ein solcher Viertelstundentakt möglich wäre. Mit diesem könnte der Anschluss Niederurnens nicht nur an den Bahnhof Ziegelbrücke, sondern auch an jenen in Näfels sichergestellt werden. Allenfalls wäre es sogar möglich, die Biltner an Näfels anzubinden. Ohne Viertelstundentakt müssen die Passagiere aus Nieder- und aus Oberurnen in Richtung Glarus künftig in Näfels eine Wartezeit von 15 Minuten in Kauf nehmen. Bei einer Schliessung des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen werden diese Personen künftig wieder vermehrt das Auto benützen. Die öV-Frequenzen sinken. Wie es auf den Strassen zu Spitzenzeiten aussieht, ist hinlänglich bekannt. – Eine Interpellation aus dem Jahr 2013

forderte solche Abklärungen. Sie wurde vom Redner wie auch von der damaligen Landrätin Marianne Lienhard und den Landräten Hans Rudolf Forrer, Bruno Gallati und weiteren unterzeichnet. Die Interpellation bezog sich auf die Fahrplanänderung 2014. Eine dringliche Behandlung wurde damals gefordert. Man vermutete damals nicht, dass die Anpassung erst 2022 kommt – aber ohne die geforderten Abklärungen. – Der Regierungsrat darf sich nicht mit der Lösung des Problems mit dem Eckanschluss begnügen. Der öV ist ein komplexes System mit Abhängigkeiten. Weitere Abklärungen sind zu tätigen. Dafür ist die öV-Fachstelle da. Der Regierungsrat könnte auch die kantonale öV-Kommission wieder einmal einladen und die Gemeinden involvieren. Diese Bitten sind Regierungsrat Kaspar Becker weiterzuleiten.

Priska Müller Wahl mahnt namens der Grünen Fraktion dazu, künftig die Gemeinden und die öV-Kommission in Entscheide bezüglich öV einzubeziehen. – Es wurden nun viele Details diskutiert. Für einige ist das vielleicht ein bisschen zu viel. Aber genau diese Diskussionen könnten in der kantonalen öV-Kommission geführt werden. Diese hat dazu aber noch nie getagt. Die Nutzung der Beratungsfunktion der öV-Kommission wurde von den Grünen gefordert. Es erstaunt auch, dass der Leiter der Fachstelle öV nicht auf der Tribüne anwesend ist, um die Debatte zu verfolgen und die Vorschläge aufzunehmen. Der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wurde beschieden, dass es vorliegend bloss um eine Orientierung und eine Kenntnisnahme gehe. Die Entscheide seien bereits 2016 gefallen. Scheinbar hatte man damals aber nur gerade fünf Tage Zeit für einen Entscheid. Deshalb konnte man die öV-Kommission unmöglich einberufen. Dort hätten aber ein paar Köpfe mehr mitdenken und allenfalls eine bessere Lösung vorschlagen können. Es ist wichtig, dass dies in Zukunft nicht mehr vorkommt. Einerseits ist es eine gesetzliche Pflicht, die Gemeinden und die öV-Kommission – selbst wenn diese nur eine beratende Funktion ausübt – anzuhören. Gerade im Thema öV haben Anpassungen am System viele Auswirkungen. Diese müssen breiter diskutiert werden. – Seit dem Entscheid im 2016 vergingen drei Jahre. Erst jetzt wird über die Auswirkungen orientiert. Neu gibt es einen Halt von neun Minuten in Ziegelbrücke für alle, die vom Glarnerland nach Zürich oder umgekehrt reisen. Der lange Halt ist nun nicht mehr in Schwanden, sondern in Ziegelbrücke. Das ist keine geringfügige Auswirkung. Und in Niederurnen wird der Bahnhof nur noch stündlich bedient, obwohl in der Region um den Bahnhof ein Wachstum stattfindet. Vielleicht geht der Abbau sogar noch weiter. Diese Auswirkungen müssen mit den Gemeinden und Fachleuten in der öV-Kommission diskutiert werden. Der zuständige Regierungsrat Kaspar Becker hat dies für die Zukunft zugesichert.

Franz Landolt, Näfels, äussert sich aus der Perspektive der Eternit AG. – Mit der Situation, dass der Bahnhof Nieder- und Oberurnen in drei Jahren nicht mehr mit der S25 bedient wird, kann die Eternit AG schlecht leben. Es gibt erfreulich viele Mitarbeitende aus den Gemeinden Glarus und Glarus Süd, die mit dem Zug zur Arbeit kommen. Diese am Bahnhof Nieder- und Oberurnen vorbeifahren zu lassen, wäre bitter. Sie würden künftig wohl das Auto nehmen. Das würde die Probleme mit dem Verkehr in den Dörfern verstärken und die verfügbaren Parkplätze im Gebiet um die Eternit AG stark beanspruchen. Diverse KMU sind auf dem Areal der Eternit eingemietet. Diese schätzen den Bahnhof sehr. Nicht wenige Angestellte benutzen diesen. Er ist deshalb wichtig für die Eternit AG. – 100 Meter vom Bahnhof entfernt werden aktuell 48 neue Wohnungen gebaut. Es entsteht ein neues Quartier. Bauherrin ist die Stiftung Wohnkolonie Eternit. Rund die Hälfte der Wohnungen wird von Mitarbeitenden der Eternit belegt. Die andere Hälfte wird jedoch fremdvermietet. Die Wohnungen werden mit dem Argument der Nähe zum öffentlichen Verkehr vermarktet. – Alternativen wurden nicht oder zu wenig geprüft. Der Halt in Niederurnen ist mindestens für die Eternit AG sehr wichtig. Zeitliche Gründe können für dessen Wegfall nicht ausschlaggebend sein. Die S25 wartet in Schwanden nach wie vor fünf Minuten. In Niederurnen muss sie dann aber doch vorbeifahren, weil sonst die Zeit in Ziegelbrücke nicht reicht. Hier geht etwas nicht auf. Vielleicht sollte man sich einmal zu den Kreuzungspunkten Gedanken machen. Beim Bahnhof Näfels-Mollis wird aktuell eine Unterführung geplant; Investitionen von 7 Millionen Franken sind vorgesehen. Der Bau einer Kreuzungsstelle im Bahnhof Näfels-Mollis kann da – aus Sicht eines Laien – nicht mehr so teuer kommen.

Fridolin Staub fordert eine ausgewogene Betrachtungsweise. – Der öV wird heute nicht abgeschafft. Es wurden nun nur die negativen Aspekte erwähnt. Am Ende muss der öV für alle stimmig sein. Vorgetragen wurden aber fast nur individuelle Bedürfnisse. – Mit dem Fahrplanwechsel 2022 wird der oft kritisierte zu lange Halt in Schwanden verkürzt. Für Reisende aus dem Grosstal nach Glarus spielt das eine Rolle. Für sie ergibt sich eine deutliche Verbesserung. – Die heftige Reaktion bezüglich Bahnhof Nieder- und Oberurnen erstaunt. Bilten entwickelt sich ebenfalls. Demnächst werden die Frequenzen nochmals steigen. Es wurden 150 Wohnungen gebaut. Die Firma Läderach will sogar ein Parkhaus erstellen. Dennoch sind die öV-Anbindungen nicht optimal. Der Bahnhof Bilten wird gar nicht mehr bedient. Davon wird jetzt aber nicht gesprochen. – Die Beurteilung muss ausgewogen sein. Der öV muss für alle funktionieren und mit dem motorisierten Individualverkehr zusammenspielen. Dies sicherzustellen, ist die Aufgabe des Landrates. Dieser diskutiert im Übrigen nur das vom Kanton bestellte Angebot. Es steht jeder Gemeinde frei, zusätzliche Angebote zu kreieren.

Landammann *Andrea Bettiga* weist darauf hin, dass die Sicherstellung des Eckanschlusses einer Forderung der Politik entspricht. – Der Eckanschluss ist ein strategisches Ziel. Er wurde immer wieder gefordert, unter anderem auch im Landrat. Es gab dazu zahlreiche politische Vorstösse. Die geplante optimierte Variante des Fahrplans ist eine Folge davon. Es ist auch nicht so, dass der Bahnhof Nieder- und Oberurnen nicht mehr bedient würde. Stündlich hält dort ein Zug. Auf der Buslinie gilt der Halbstundentakt. Die Situation ist also besser als in Bilten. – Die Anliegen von Landrätin Priska Müller Wahl und Landrat Thomas Kistler werden aufgenommen und berücksichtigt.

Der unveränderten Vorlage ist zugestimmt.