

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 8. Dezember 2010

§ 64 Strassenbauprogramm 2011

(Berichte Regierungsrat, 2.11.2010, mit Tabellen Investitionen 2011 / Voranschlag 2011;
Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 1.12.2010)

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – Das Strassenbauprogramm 2011 stützt sich auf das von der Landsgemeinde 2010 genehmigte Mehrjahresprogramm, welches sich allerdings am maximal Wünschbaren und nicht am finanziell Möglichen orientiert. Investitionsschwerpunkte sind: Fortsetzung Bauarbeiten an der Klausenstrasse, Ingenieurarbeiten Linthbrücke Näfels–Mollis, Planaufgabe Umfahrung Näfels, Vorprojekt Umfahrung Netstal, Lärmsanierungen; bei den laufenden Kosten sind es baulicher Unterhalt, Belagserneuerungen (Dorfstrasse Elm, Netstal–Näfels, Unterdorf Näfels), Unterhalt Sernftalstrasse und Nationalstrassengebiet VI. Die Kommission diskutierte, ob dies für das Netz von 130 km und 200 Kunstbauten mit einem Anlagewert von mehr als 1 Milliarde Franken zu viel, gerade richtig oder zu wenig sei. Sie erkannte das Programm als Mittelweg zwischen Wunsch- und Manchbarem, weshalb ihm sowie dem Antrag betreffend Radroute zuzustimmen ist. – Erstmals wird über Massnahmen im öffentlichen Verkehr (öV) orientiert. In der Diskussion über Halbstundentakt, GlarnerSprinter, Tarifverbund wurde erkannt, dass Fahrplanänderungen wegen der Auswirkungen und der vielen Rahmenbedingungen schwierig vorzunehmen und die vorgesehenen Massnahmen im öV zur Kenntnis zu nehmen sind. – Der Kommissionspräsident dankt den Angehörigen des Departements und der Kommission für Unterstützung und Mitwirkung.

Fridolin Dürst, Obstalden, verweist auf den Bericht des Regierungsrates betreffend Unterhalt Kantonsstrassen und Belagserneuerungen, bei denen aus finanziellen Gründen dringend notwendige Arbeiten zu verschieben seien und deswegen auch mit Bauarbeiten gemäss Mehrjahresprogramm nicht angefangen worden sei. Das Budget für 2011 (S. 83) weist beim Strassenverkehrsamt einen Überschuss von hohen 8'681'612 Franken aus, und das, nachdem alle vorgesehenen Ausgaben und Arbeiten für Strassen, Lärmschutz, öV usw. auf 1 Franken abgeschrieben sind. Wie seit Jahren verschwindet also der grosse Überschuss in der Laufenden Rechnung; seit 2006 sind es rund 36 Millionen Franken. Diese zweckgebundenen Mittel wären jedoch in erster Linie für den Strassenbau und -unterhalt zu verwenden. Zudem weist sogar die Investitionsrechnung einen Überschuss von 1,25 Millionen Franken und einen positiven Tilgungsbestand aus. Aus finanziellen Gründen dürfen somit keine dringlichen Vorhaben zurückgestellt werden. Im Hinblick auf die grossen Vorhaben sind, um ihnen

den Weg zu öffnen, alle kleineren auszuführen. – Die FDP-Landratsfraktion erwartet, dass mit der Planung der Umfahrungsstrasse vorwärts gemacht wird sowie mit dem nächsten Strassenbauprogramm die für die Erhaltung der Strasseninfrastruktur notwendigen Mittel bereit gestellt und die mit dem Mehrjahresprogramm beschlossenen Vorhaben zügig umgesetzt werden.

Andreas Kreis, Glarus, tritt dem Eindruck entgegen, es werde für den öV sehr viel getan, wie ihn die Berichterstattung bezüglich Ablehnung der Zwillingsmemorialsanträge erwecken will. – Die zweite Bemerkung gilt dem Rückbau im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse, über den die Kommission laut ihrem Bericht rege diskutierte. Eine Umfahrungsstrasse findet bei den Grünen nur Zustimmung, wenn mit ihr vorhandenes Verkehrsaufkommen an einen weniger störenden Ort verlegt wird, also den Slogan aufnimmt: Ausbau = Rückbau. Im Kanton Uri sind wegen der Sanierung des Gotthardtunnels ähnliche, wenn auch grössere Probleme zu lösen. Dort schlug die Junge SVP den Bau einer zweiten Röhre vor, um dem Verkehr je Richtung einen separaten Tunnel zu geben. Die Kantonsregierung lehnte dies ab; allenfalls wäre eine neue Röhre zu bauen, statt die alte zu sanieren. Dies verdeutlicht die Angst vor grösserem Verkehrsaufkommen, was in Uri und Glarus unerwünscht ist. Der Rückbau der bestehenden Strassen darf nicht stiefmütterlich behandelt werden, sondern ist zu planen. Das ist man den Anwohnern schuldig und entspricht der Vorgabe des Richtplanes. Geschähe dies nicht, würden die Grünen deutlich darauf aufmerksam machen.

Martin Bilger, Ennenda, dankt für die Aufnahme des öV in die Berichterstattung an den Landrat. Bei den Strassen wird so detailliert Auskunft gegeben, als ob jede Kurve in Franken und Rappen definiert wäre, hingegen sind die öV-Massnahmen äusserst allgemein umschrieben (z.B. „erhebliche Mehrkosten“); Zahlen lassen sich keine finden. – Der Ansatz ist gut, doch soll das Departement an den öV-Details arbeiten und künftig klarere Informationen liefern.

Fridolin Staub, Bilten, fand Bilten zweimal erwähnt. Beide Male geht es um die Streichung von Buskursen. Auch wenn ihm die Frequenzen unbekannt sind, macht er darauf aufmerksam, dass in Bilten Gebiete mit Wohneinheiten, Gewerbe und Industrie entstehen, die vernünftig an den öV anzubinden sind. – Bei den Diskussionen um den Glarner Sprinter darf Bilten nicht vergessen werden, 2014 insbesondere auch nicht die heute sehr gute Anbindung an die S2.

Landammann *Röbi Marti* erklärt, bis 2012, solle die Klausenstrasse fertig saniert sein, danach werde das Hauptaugenmerk auf die für den Verkehr wichtigeren Strassen gelegt werden können. Er dankt der Kommission, vor allem dem Kommissionspräsidenten, für die Vorbereitungsarbeit. – Das Votum Dürst klang in den Ohren des Baudirektors wohl angenehmer als in jenen des Finanzdirektors. Es ist aber ein für beide wohlklingender Ton zu finden, wie Rechnung und Budget belegen. – Die Kantonsquote beim öV ist ausgeschöpft. Die Kürzung des Bundes von 13,4 Millionen Franken jährlich für die ganze Schweiz trifft unseren Kanton mit 72'000 Franken, was erst am 1. Juli mitgeteilt wurde, als der Fahrplan 2011 bereits bestellt war. Ein Beleg, dass sehr genau auf das Finanzierbare zu achten ist. – Entlastungswirkungen und Rückbau werden genauer zu beachten und zu erläutern sein. R. Marti entschuldigt sich für eine ungehaltene Reaktion an der Kommissionssitzung. – Die Strassenvorhaben sind detaillierter umschrieben, auch weil der Bericht zum öV nicht auf Bestehendem aufbaut, sondern neu erarbeitet werden musste. Er wird verfeinert werden und künftig Zahlen enthalten. – Bilten ist mit dem öV zwar schwierig zu erschliessen, aber keinesfalls geht es vergessen. Die Verantwortlichen suchen angestrengt nach einer guten Lösung. – R. Marti ersucht um Zustimmung zum Strassenbauprogramm und um Kenntnisnahme der Orientierung zum öV.

Detailberatung Bericht

Umfahrungen; kein Planungskredit von 200'000 Franken für die Umfahrung Glarus

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, beantragt namens der FDP-Landratsfraktion Aufnahme einer Ziffer 3.3., Planung Umfahrung Glarus, und dafür mindestens 200'000 Franken einzustellen. – Der kürzlich veröffentlichte Bericht der Baudirektion zur Planung der Umfahrung Näfels bis Leimen Glarus sagt nichts zur von der Landsgemeinde beschlossenen Gesamtplanung, sondern nur etwas zur Umfahrung Näfels. Vor einem Jahr wurde etappiertes Planen mit der Aussage begründet, kein Planungsbüro vermöge die Umfahrungen als Gesamtprojekt zu bearbeiten; dies kann angesichts der Neat nicht zutreffen. – Inzwischen wurden für die Umfahrung Näfels 600'000 und nicht die gewährten 1 Million Franken aufgewendet, und eingestellt sind nun für Näfels nur 100'000 Franken und für Netstal 200'000 Franken. Glarus und Netstal gehören bald zur gleichen Gemeinde. Separates Planen und Umsetzen ist nicht sinnvoll; die neue Gemeinde Glarus ist als Einheit zu behandeln. Bereits der Landrat hatte etappenweises Vorgehen abgelehnt. Regierung und Baudepartement sind zu gesamtheitlicher Planung verpflichtet. Zu ihr sagte der Präsident der landrätlichen Kommission an der Landsgemeinde: „Sie muss aber ganzheitlich und übergreifend sein.“ Und der Baudirektor führte aus: „Unveränderte Zustimmung erlaubt ganzheitliches Angehen der Verkehrserschliessung des ganzen Kantons; nötig ist es ja.“ Mit fehlenden Finanzen kann nicht argumentiert werden, beträgt doch der Überschuss aus der Strassenrechnung wie erwähnt über 8,35 Millionen Franken, die laut Bundesgesetz zweckgebunden zu verwenden sind und nicht in die Laufende Rechnung fliessen dürfen.

Andreas Kreis lehnt den Antrag ab. Aus dem vom Vorredner Zitierten ist kein Verbot der Etappierung herauszulesen. Ganzheitliche Verkehrserschliessung beinhaltet nicht allein die Strassen sondern vor allem auch die anderen Verkehrsträger.

Christian Marti, Glarus, ist es als FDP-Fraktionspräsident ein Anliegen, bei allen Etappen möglichst schnell zu baureifen Projekten zu gelangen, was ebenfalls das Anliegen der Landsgemeinde gewesen sein mag. – Als Gemeindepräsident erachtet er, da ab 1. Januar 2011 Netstal und Glarus mit Riedern und Ennenda zur gleichen Gemeinde gehören, die Gesamtschau für die Verantwortlichen von Gemeinde und Kanton als notwendig. Für die Planung der Umfahrungsstrasse ist die neue Gemeinde als Einheit zu betrachten. Es darf nicht in ihrer Mitte Halt gemacht werden. Zudem kommt der Raumplanung der neuen Gemeinde Priorität zu, wofür die Erschliessungsabsicht als äusserst wichtige Grundlage zu kennen ist. – Dem Antrag von Hans-Jörg Marti ist zuzustimmen.

Thomas Kistler, Niederurnen, wendet sich gegen den Antrag der FDP. – Etappierung ist richtig. Es ist unbekannt ob und bis wohin der Bund beiträgt. Möglich ist, dass er nur bis vor und nicht hinter den Hauptort bezahlt; jedenfalls machte er das noch nie. Es besteht das Risiko, nur für die Schublade zu planen, was sehr schade wäre. Die Planung ist erst weiter voran zu treiben, wenn bekannt ist, was von wem bezahlt wird.

Thomas Hefti, Schwanden, begreift die Hintertreibung des Landsgemeindeentscheides nicht. Die Landsgemeinde sprach sich für ganzheitliche Planung aus; ihrem Entscheid ist zu folgen. Es geht erst um die Planung und nicht bereits um den Bau. – Die Gemeindestrukturreform will das Gärtchendenken beseitigen. Dieser Grundhaltung widerspricht es doch, in der gleichen Gemeinde die gleiche Strasse in Etappen zu planen.

Hans Peter Spälti, Netstal, Ersatzmitglied der Kommission, hat den Tatbeweis zu Gunsten der Gemeindestrukturreform erbracht. Die Landsgemeinde sprach einen Planungskredit für alle Umfahrungen. Im Richtplan sind Linienführung und Vorgehen umschrieben. Ungewiss sind Art und Umfang des Mittragens des Bundes; zu hoffen ist, dass er auch die Umfahrung von Glarus unterstützt. – Man befindet sich auf gutem Weg. Es ist nun wie geplant sukzessive voranzugehen. Es ist kein Keil zwischen Strassenbefürwortern und -gegnern zu treiben. – Eine Massnahme des Richtplanes gilt der Raumumgestaltung in Glarus. Der Rat hat also auch betreffend den ausgiebig diskutierten Rückbaumassnahmen einiges bereits beschlossen; er hat sich daran zu erinnern. – Es gibt sicher Planungsbüros, welche die Gesamtpla-

nung übernehmen, ihnen stünde aber eine kleine Verwaltungsabteilung gegenüber, welche Vorbereitung und Umsetzung zu begleiten, Planauflageverfahren durchzuführen und darauf zu achten hätte, dass nicht wegen einer Formalie die Auflage platzt und ein Scherbenhaufen entstünde; auch dafür sind Ressourcen nötig. – Der Redner kann den Antrag Marti nicht unterstützen.

Emil Küng erinnert an eingehende Diskussion in der Kommission. Diese will bei der Staffe- lung bleiben und erachtet die Zeitvorgaben als richtig. Bis Ende 2011 soll für die Umfahrung von Näfels die Planaufgabe erfolgen und für Netstal die Vorprojektstufe erreicht sein. Für die Staffelung spricht: Das Vorhaben befindet sich auf gutem Weg; das Fuder wird nicht über- laden; der Bau ist ebenfalls zu staffeln; Staffelung gibt Erfahrung und das Erkennen gemach- ter Fehler verhindert deren Wiederholung; Bauherrenbegleitung sicherzustellen wäre sehr aufwändig. – Ganzheitlich und umfassend bedeutet nicht Gleichzeitigkeit. Der Lands- gemeindeentscheid wird mit der Staffelung ebenso wenig hintertrieben wie mit einer Gesamt- planung. Nicht ganz klar ist, ob die Landsgemeinde alle Planungen schnell ausgeführt haben oder für alle drei Dörfer eine Planung wollte.

Landammann *Röbi Marti* und der Regierungsrat sind sich ihrer Pflicht und Verantwortung bewusst; von Hintertreiben keine Rede. Ausschreibungen und Medienberichte belegen den Fortschritt. – Im Budget 2011 sind unter „Planungskosten Umfahrungsstrasse“ 300'000 Fran- ken eingestellt, für Näfels 100'000 und für Netstal 200'000 Franken. In der Tabelle wird darauf hingewiesen, dass darin Kreditübertragungen von 2010 auf 2011 nicht berücksichtigt sind. 2011 stehen damit 900'000 Franken zur Verfügung (Budget 300'000 und Übertragung 600'000 Fr.). Die Landsgemeinde LG 2009 gewährte für die Planung aller drei Abschnitte einen Kredit von 4,47 Millionen Franken; einer kostet also über 1 Million Franken. Für Näfels bestellten 29 Ingenieurbüros die Offertunterlagen. Es gingen sechs zwischen 938'000 und 1'046'000 Franken liegende Angebote ein. Die Arbeiten wurden Ende Januar 2010 der Inge- nieurgemeinschaft Amberg Engineering AG Sargans / ewp AG, Chur, für 991'000 Franken vergeben. Für Netstal bestellten 27 Ingenieurbüros die Offertunterlagen; Offertöffnung ist am 20. Dezember 2010 und Vergabe am 25. Januar 2011. Für Glarus ist vorgesehen: Aus- schreibung Amtsblatt 3. November 2011, Eingabe 19. Dezember 2011, Vergabe 24. Januar 2012. Kontinuierliches Vorgehen ist gewährleistet und auch dafür ein Stakkato vorgegeben. Sofortige zusätzliche Ausschreibung für Glarus könnte das Fuder überladen. Zudem ist fraglich, ob der Wettbewerb unter den Planern noch spielte. – Will anders vorgegangen werden, müssten statt 200'000 mindestens 900'000 Franken gewährt werden.

Abstimmung: Der Antrag Hans-Jörg Marti ist abgelehnt.

Lärmschutzmassnahmen voran treiben

Martin Laupper, Näfels, für die Kommissionssitzung entschuldigtes Kommissionsmitglied, empfindet den Lärmschutz als unverständliche Vorgabe. Die Lärmschutzverordnung von 1987 gab Ausführung innert 15 Jahren, also bis 2002 vor. Wo aber steht der Kanton? Für Näfels, dessen Hauptstrasse eine der am meisten befahrenen Kantonsstrassen ist (täglich über 20'000 Fahrzeuge, insbesondere Lastwagen und Motorräder), sind für den Lärmschutz bescheidene 20'000 Franken eingestellt, vermutlich weil an die Umfahrungsstrasse gedacht wird, welche einst Lärmschutz im Dorf unnötig mache. Das Problem besteht aber jetzt und ist endlich gemäss den Rechtsvorgaben zu lösen, wofür der Gemeindepräsident von Glarus Nord dringend bittet, auch um der Bevölkerung Wertschätzung zu zeigen. Bei sichtbaren Schaden anrichtenden Lawinen wären schon längst Schutzmassnahmen ergriffen worden; beim unsichtbaren, aber trotzdem krankmachenden Lärm, meint man zu warten zu können. Die Nerven der Betroffenen sind mittlerweile äusserst dünn, und sie fordern baldige Besse- rung. – M. Laupper wird bei der Budgetberatung Antrag stellen.

Landammann *Röbi Marti* versteht das Anliegen. Zu sagen ist aber, dass die Umsetzungsfrist bis 2018 verlängert worden ist. Mit dem Bundesamt für Umweltschutz sind Programmvereinbarungen abgeschlossen, welche das Vorziehen von Nieder- und Oberurnen vorgeben. Eine Erhöhung des Budgetbetrages unter 40215 für Näfels wäre denkbar.

ÖV-Massnahmen; Wegführung zum Bahnhof in Nidfurn prüfen

Hans Luchsinger, Nidfurn, erinnert daran, dass bei der Modernisierung der Bahnlinie Schwanden–Linthal die Bahnunterführung beim Führlirain Nidfurn nicht ausgeführt wurde. Als Ersatz wurde zwar ein Weg Richtung Leuggelbach nicht aber nach Norden gebaut. Kaum jemand geht gegen 300 m nach Süden, wenn danach diese Distanz zum nördlich gelegenen Bahnhof Nidfurn-Haslen erneut zurückgelegt werden muss. Zudem ist der Führlirain ökologisch wertvolles Gebiet. Damit seine Bewirtschaftung möglich bleibt – das Heu muss über die Geleise getragen werden – drängt sich der Bau einer Verbindung zum Bahnhof ebenfalls auf. Diesbezügliche Bemühungen des Gemeinderates Haslen blieben leider erfolglos. Der Redner bittet darum diese Problematik nochmals anzugehen. Fussgänger und Bewirtschafter sollen auf sicherem Weg, bei dem es sich übrigens um einen Landesfussweg handelt, zum Bahnhof gelangen. – H. Luchsinger bedankt sich im Voraus für das Finden einer befriedigenden Lösung.

Landammann *Röbi Marti* kennt das Problem nicht, nimmt aber das Anliegen entgegen und verspricht, wie dies bei anderen Wanderwegen geschehen ist, nach einer Lösung zu suchen.

Abstimmung: Dem von der Kommission unterstützten Antrag des Regierungsrates ist zugestimmt.