

An den Landrat

---

Glarus, 5. November 2025

### **Kommissionsbericht Strassenbauprogramm 2026**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte das Strassenbauprogramm 2026 an ihrer Sitzung vom 5. November 2025 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz: LR Roland Goethe, Glarus

Mitglieder: LR Kaj Weibel, Mollis  
LR Franz Freuler, Glarus  
LR Martin Baumgartner, Engi  
LR Kaspar Krieg, Niederurnen  
LR Hans Rudolf Forrer, Luchsingen  
LR Priska Müller Wahl, Niederurnen  
LR Andreas Vögeli, Schwanden  
LR Michael Laager, Näfels

An der Sitzung nahmen weiter teil:

- RR Thomas Tschudi, Vorsteher Departement Bau und Umwelt, DBU
- Marc Hutter-Rothauge, Departementssekretär DBU
- Sven Gantenbein, Hauptabteilungsleiter Mobilität und Tiefbau
- Nicolas Kistler, Abteilungsleiter Tiefbau
- Markus Josi, Fachstelle öV
- Michelle Hanselmann, Kaufmännische Sachbearbeiterin DBU

Das Sitzungsprotokoll wurde von Michelle Hanselmann geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Antrag Strassenbauprogramm 2026 des Regierungsrats an den Landrat vom 30. September 2025
- Tabelle Strassenbauprogramm 2026 (Investitionsrechnung / Erfolgsrechnung)

## 1. Strassenbauprogramm 2026

Seitens des Kantons wurde die Kommission mit einer Präsentation in die Thematik eingeführt. Der Departementsvorsteher führte einleitend aus, dass das Strassenbauprogramm 2026 im Zeichen der Kontinuität stehe. Im Bereich öffentlicher Verkehr könne von einem Übergangsjahr gesprochen werden, da die Arbeiten zum ÖV-Konzept nun aufgenommen wurden.

Der Abteilungsleiter Tiefbau führte im Anschluss durch die verschiedenen Kantonsstrassenprojekte in der Investitionsrechnung. Die Bahnhofstrasse in Mollis sei diesjährig das grösste Projekt. Einem Votum aus der Kommission sei zuzustimmen, dass es sich um einen anspruchsvollen Knoten handle, wobei der Handlungsbedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit gegeben sei.

Anschliessend informierte der Hauptabteilungsleiter darüber, dass die Stelle für das Projekt Verbindungsstrasse Leimen-Holenstein weiterhin vakant sei. Interne Möglichkeiten zur Initiierung des Projekts sollen dennoch geprüft werden, um einen baldigen Projektstart zu ermöglichen. Für die Innenstadtentwicklung Glarus seien keine Mittel eingestellt worden, da eine Projektumsetzung nur gemeinsam mit der Gemeinde sinnvoll sei. In Bezug auf die Umfahrungsstrasse Näfels im Zuständigkeitsbereich des Bundes sei weiterhin mit einem Baubeginn per 2030 zu rechnen. Die Ergebnisse des vom Bund beauftragten Expertenteams zur Überprüfung der geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger («Projekt '45») lägen zwischenzeitlich vor. Dabei wurde die Umfahrung Netstal in zweiter Priorität eingestuft, womit das Fachgutachten die Notwendigkeit des Projekts im Grundsatz anerkenne, im Umsetzungshorizont jedoch auf nach 2045 verschiebe. Die Ergebnisse des Fachgutachtens zu «Verkehr '45» würden zwar eine wichtige Grundlage für die weiteren Überlegungen des Bundes bilden, der politische Prozess sei nun aber erst angelaufen.

Das Departement erläuterte zudem, wie sich die Beträge in der Erfolgsrechnung für den Unterhalt an den Kantonsstrassen zusammensetzen. Der Betrag in der Erfolgsrechnung für Belagserneuerungen ermögliche es, kleinere Sanierungsmassnahmen zeitnah umzusetzen und damit den Zustand der Kantonsstrassen laufend zu unterhalten. Die rechtskräftigen Lärmsanierungsprojekte würden auch 2026 fortgeführt. Die Umsetzung des 2025 in Kraft getretenen Veloweggesetzes werde nun mit externer Fachunterstützung fortgeführt.

Zum Schluss der Präsentation griff das Departement eine Pendenz aus dem Vorjahr auf und lieferte eine Übersicht über den Zustand der kantonalen Kunstbauten und Kantonsstrassen. Grundsätzlich sei die Entwicklung gegenüber der Vergleichsperiode positiv, da derzeit keine Kunstbauten mit alarmierendem Zustand mehr bestünden. Auch die Anzahl an Kunstbauten mit schlechtem oder schadhaftem Zustand habe abgenommen, es verbleiben aber noch einige in diesen Kategorien. Mit dem diesjährigen Projekt an der Bahnhofstrasse in Mollis könnten zwei weitere Kunstbauten in schlechtem Zustand behoben werden. Auch der Zustand der Kantonsstrassen entwickle sich grundsätzlich positiv, wobei weiterhin noch kritische Strassenabschnitte bestünden. Trotz der grundsätzlich positiven Entwicklung bleibe bei den Kunstbauten und bei den Strassen ein Instandsetzungsbedarf bestehen. Entsprechend sei der Weiterführung der bisherigen Instandsetzungspraxis und von kontinuierlichen Investitionen in diesem Bereich grosse Bedeutung beizumessen. Auf Rückfrage aus der Kommission wurde präzisiert, dass die externe Zustandserfassung keine Projektplanung sei und bei der Analyse demnach auch keine Gewichtung aufgrund der Frequentierung oder Bedeutung der Strassen vorgenommen wurde. Ebenfalls auf Rückfrage wurde erläutert, dass bei der Erstellung des Strassenbauprogramms nicht allein auf den Zustand des Objekts abgestellt würde, sondern weitere wichtige Kriterien wie die Koordination mit der jeweiligen Gemeinde sowie ein effizienter Mitteleinsatz mindestens ebenso relevant seien. Im interkantonalen Vergleich sei der Mitteleinsatz im Kanton Glarus recht effektiv und ermögliche eine verhältnismässig gute Wirkung pro eingesetztem Franken. Ein Votum aus der Kommission zum Einsatz von Recyclingmaterial im Strassenbau beantwortete das Departement dahingehend, dass diesbezüglich noch keine einheitliche Strategie vorliege und jeweils situativ entschieden werde. Die Erfahrungen der umliegenden Kantone werden berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Bahnhofstrasse in Mollis formulierte die Kommission das Anliegen, dass künftig

mehr Informationen zu den Gesamtprojektkosten gewünscht seien. Das Departement stelle in Aussicht, dass bei grösseren bzw. mehrjährigen Projekten künftig Angaben zu den geschätzten Gesamtkosten geliefert werden könnten. Massgeblich und verbindlich bleibe jedoch weiterhin nur der konkrete Betrag für das beantragte Budgetjahr. Für das Projekt an der Bahnhofstrasse in Mollis würden die Gesamtkosten auf unter 4 Mio. Franken geschätzt.

### **1.1. Eintreten**

Die Kommission beantragt dem Landrat Eintreten auf die Vorlage, welche eine wichtige Budgetgrundlage darstellt.

### **1.2. Detailberatung**

Die Kommission diskutierte das Strassenbauprogramm 2026 entlang der Struktur des regierungsrätlichen Antrages im Wesentlichen wie folgt:

#### *1.2.1. Sernftalstrasse Schwanden, Erlen-Föhnenstrasse*

Die Kommission interessierte sich für die genaue Wegführung der Radroute und ob auf dem betroffenen Abschnitt aufgrund der Bauarbeiten an der Wagenrunse mit negativen Auswirkungen auf die Kantonsstrasse zu rechnen sei. Das Departement führte aus, dass noch keine genauen Aussagen zur Wegführung möglich seien, da die Velowegplanung derzeit noch in Erarbeitung sei. Das Projekt erlaube es aber, dass mehr Platz für den Langsamverkehr geschaffen werde. Da die Bautätigkeiten zur Bewältigung der Wagenrunse nun weitgehend abgeschlossen sind, seien zwischenzeitlich jedoch keine negativen Auswirkungen auf die Kantonsstrasse mehr zu befürchten.

#### *1.2.2. Klausenstrasse, Rietboden-Galerie, 2. Etappe*

Aus der Kommission wird der Antrag gestellt, das Projekt aus dem Strassenbauprogramm 2026 zu streichen. Begründet wird der Antrag damit, dass der Zustand der Kantonsstrasse im Vergleich zum Urner Kantonsgebiet gut sei. Zudem sei die Investition gemessen am tatsächlichen Verkehrsaufkommen unverhältnismässig.

Das Department erläuterte, dass derzeit zwei Abschnitte in einem schlechten Zustand und am Ende der Lebensdauer angelangt seien. Dies bestätige auch das externe Fachgutachten. Der obere Abschnitt (rund 850 Laufmeter) werde nun in Angriff genommen, damit eine kontinuierliche Instandstellung möglich werde. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sei der Handlungsbedarf gegeben und auch der andere Abschnitt beim Bergli werde dereinst anfallen. Mit einer Verschiebung des Vorhabens steige das Risiko, dass die Instandstellungsarbeiten in Zukunft zeitgleich anfallen könnten und die Einschränkungen des Verkehrs sodann grösser ausfallen würden.

### **Kommissionsentscheid 1 - Klausenstrasse, Rietboden-Galerie, 2. Etappe**

**Die Kommission lehnt den Antrag, die Klausenstrasse, Rietboden-Galerie, 2. Etappe, aus dem Strassenbauprogramm 2026 zu streichen und auf ein zukünftiges Strassenbauprogramm zu verschieben, mit 4 Ja zu 4 Nein bei 1 Enthaltung ab (Stichentscheid Kommissionspräsident).**

#### *1.2.3. Alte Kerenzerstrasse, Rüteggli-Hanenchilchli*

Auf Rückfrage führt das Departement aus, dass die Etappierung des Projekts nicht abschnittsweise, sondern in Bezug auf die vorzunehmenden Arbeiten erfolge (Priorität: Instandsetzung der Trockenmauer). Die Strasse stehe unter Schutz, weshalb insbesondere die Trockenmauern möglichst «sanft» saniert werden sollen. Ein umfassendes Instandsetzungsprojekt wäre gemessen an der untergeordneten verkehrlichen Bedeutung unverhältnismässig. Aufgrund des Schutzstatus könne mit Bundesbeiträgen gerechnet werden, wobei man mit den höchsten Beiträgen für die Trockenmauer rechne. Es liege jedoch noch keine Subventionszusicherung vor.

#### 1.2.4. Klausenstrasse, Steinschlag- und Lawinenverbauung Baa und Klausenstrasse, Lawinenverbauung Brätsch

Das Departement erläuterte aufgrund einer Frage aus der Kommission die Funktionsweise der Steinschlag- und Lawinenverbauung. Es habe sich gezeigt, dass die Steinschlagverbauungen ihre Funktion nicht erfüllen können, wenn die Netze durch statisch träge Lasten (insbesondere Schneerutsche, teilweise auch Lawinen und Murgänge) belastet seien. Damit diese ihre Funktion erfüllen können, müssten demnach gezielte und näher am Anrissgebiet liegende Lawinenverbauungen erstellt werden. Der Schutzwald könne diese Funktion nur beschränkt wahrnehmen, da laufend Schneerutsche abgehen. Die mittel- bis langfristige Planung zum Schutz der Kantonsstrassen sei Teil der Massnahmenplanung zum Schutz vor Naturgefahren, wofür in der Regel auch Bundesbeiträge im Umfang von 35% möglich seien.

#### 1.2.5. Verbindungsstrasse Leimen-Holenstein

Die Kommission interessierte sich aufgrund der weiterhin vakanten Stelle des Projektleiters sowie der geschilderten Umstände dafür, was mit den eingestellten Mitteln für 2025 passiert sei. Der Departementsvorsteher erläuterte, dass der eingestellte Betrag für 2025 nicht genutzt und auch nicht übertragen wurde. Ein Übertrag aus dem Vorjahr wäre grundsätzlich möglich gewesen, das Departement sei jedoch gewillt, den Betrag erneut im Budget 2026 zu beantragen, um den Landrat dies beschliessen zu lassen. Bei den 150'000 Franken handle es sich um Projektkosten (ohne Personalkosten).

In Bezug auf die Schwierigkeiten der Stellenbesetzung wurde weiter ausgeführt, dass im vergangenen Jahr andere gewichtige Positionen wie die Hauptabteilungsleitung und die Abteilungsleitung zu besetzen gewesen seien. Dies sei sehr gut gelungen. Die Anforderungen an die Stelle sollen weiterhin hoch bleiben, damit eine qualitativ gute Projektleitung sichergestellt werden könne. Das Departement beabsichtige sich so aufzustellen, dass das Projekt auch bei vakanter Projektleiterstelle bald in Angriff genommen werden könne.

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, die Verbindungsstrasse Leimen-Holenstein aus dem Strassenbauprogramm 2026 zu streichen. Begründet wurde dies mit den zu hohen externen Projektkosten.

#### **Kommissionsentscheid 2 - Verbindungsstrasse Leimen-Holenstein**

**Die Kommission lehnt den Antrag, die Verbindungsstrasse Leimen-Holenstein aus dem Strassenbauprogramm 2026 zu streichen, mit 2 Ja zu 7 Nein ab.**

#### 1.2.6. Umfahrungsstrassen

In Bezugnahme auf die einleitenden Ausführungen des Departements, wurden in der Detailberatung die Ergebnisse des Fachgutachtens zu «Verkehr '45» nochmals aufgegriffen. Die Kommission wollte wissen, wie es nun weitergehe. Der Departementsvorsteher erläuterte, dass der politische Prozess nun gerade erst angelaufen sei und man in engem Austausch zu den Glarner Bundesparlamentariern stehe. Zudem stünde demnächst ein Treffen zwischen der Ostschweizer Direktorenkonferenz für den öffentlichen Verkehr und Bundesrat Röstli an. Im Gegensatz zu anderen Dossiers sei ein Zusammenschluss mit den anderen Kantonen in diesem Thema aber etwas schwieriger, wenn es um konkrete Projekte gehe. Diesbezüglich verfolge jeder Kanton, wohl auch zurecht, seine eigenen Interessen und setze sich primär für die eigenen Projekte ein. Grundsätzlich sei die Einstufung in der zweiten Priorität zu bedauern. Der sich dadurch verändernde Umsetzungshorizont nach 2045 statt bisher ungefähr 2040 wirke jedoch relativierend und eröffne auch gewisse Chancen. Wenn man gut aufgestellt sei, könne es sein, dass Projekte der zweiten Priorität auch vorgezogen werden, wenn sich Projekte der ersten Priorität verzögern sollten. Umso wichtiger sei nun der hierfür eingestellte Betrag, damit daran weitergearbeitet werden könne.

#### 1.2.7. Innenstadtentwicklung Glarus

Mitglieder der Kommission unterstrichen die Bedeutung des Vorhabens und erkundigten sich nach dem weiteren Vorgehen. Das Projekt mache aus Sicht des Departements nur in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Glarus Sinn, welche nach derzeitigem Kenntnisstand für

2026 und 2027 keine Mittel dafür einstellen werde. Eine Wiederaufnahme der Innenstadtentwicklung wäre somit erst ab 2028 wieder möglich, was aus fachlicher Sicht auch der notwendige Zeithorizont wäre. Auf Rückfrage aus der Kommission ergänzte der Departementsvorsteher zudem, dass es umso wahrscheinlicher werde, dass auch die Ausgangslage bzw. der Variantenfächer wieder neu beurteilt werden müsse, je länger sich das Projekt verzögere.

#### 1.2.8. Öffentlicher Verkehr Infrastruktur, Investitionsrechnung

Das Departement erläuterte, dass die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Bereich der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr weiterhin laufend umgesetzt würden. Im Budget 2026 sind gesamthaft 1'300'000 Franken eingestellt. Für die Planung der Bushaltestelle(-teilprojekte) der Folgejahre sind im Budget 2026 100'000 Franken eingestellt.

Die Kommission interessierte sich für die grosse Preisdifferenz zwischen den Projekten. Hierzu äusserte sich das Departement wie folgt:

*Bushaltestelle Filzbach Sportzentrum: 900'000 Fr.*

Die Haltestelle Filzbach Sportzentrum sei die wichtigste Haltestelle (Tagesfrequenzen im Schnitt von total 200 Ein- und Ausstiegen) zwischen Mühlehorn und Mollis und eine bedeutende im Kanton Glarus. Die Haltestelle schliesse die Sportbahnen und das Sportzentrum Kerenzerberg an das ÖV-Netz an, welches seinerseits in Sachen Logiernächte ein wichtiger Betrieb im Kanton Glarus sei.

Es wurden mehrere Varianten geprüft. Die Bestvariante beinhalte die Neugestaltung des Knotens Talalpstrasse. Das Projekt enthalte neben der Erstellung von zwei BehiG-konformen Haltekannten einen sicheren und übersichtlichen Fussgängerübergang mit Mittelinsel. Aufgrund der gegebenen Topografie sei der Neubau einer Stützmauer und Landerwerb erforderlich. Die Gesamtkosten (inkl. Planung, Landerwerb und MwSt.) setzen sich aus den Projektbestandteilen Kunstbauten (Stützmauer) rund 375'000 Franken, Bushaltestelle rund 325'000 Franken und Strassengestaltung (Verkehrssicherheit) rund 200'000 Franken zusammen. Die Projektbestandteile sind voneinander abhängig und lassen sich nicht unabhängig realisieren. Die Unfallstatistik weise mehrere Unfälle an diesem Knoten auf. Durch das Projekt werde der Abschnitt und der Knoten Talalpstrasse gesamthaft übersichtlicher und verkehrssicherer.

*Bushaltestelle Filzbach Römerturm: 200'000 Fr.*

Aufgrund des privaten Bauvorhabens bestehe die Gelegenheit, Landerwerb vorzunehmen und Dienstbarkeiten zu regeln, womit die Bushaltestelle beidseitig mit verhältnismässig geringem Aufwand verkehrssicher und BehiG-konform ausgebaut werden könne. Dank der Platzverhältnisse und der lokalen Gegebenheiten könne der Bus in Richtung Mühlehorn auf den Vorplatz ausfahren, womit lediglich auf einer Strassenseite Massnahmen erforderlich seien. Diese würden die Verlängerung des östlich vorhandenen Trottoirs und die beidseitige Höhersetzung im Bereich der Haltekannten umfassen.

*Bushaltestelle Bilten Unterbilten: 100'000 Fr.*

Die beiden Bushaltestellen Unterbilten können als Teilprojekte des Gesamtprojektes «Hauptstrasse Bilten, Dorf Nord» kosteneffizient umgesetzt werden. Die Hauptarbeiten, für welche mit dem Strassenbauprogramm 2025 bereits 400'000 Franken bewilligt wurden, werden 2025 abgeschlossen, womit 2026 im gesamten Projektperimeter noch der Deckbelag einzubauen und die Abschlussarbeiten auszuführen seien.

## 2. Orientierung öV-Massnahmen

Das Departement orientierte die Kommission anhand einer Präsentation über die öV-Massnahmen. Der Fachstellenleiter öffentlicher Verkehr informierte, dass 2026 das Konzept Slow Sundays Klöntal erstmals umgesetzt werden (letzte Sonntage im Juni, Juli, August).

In Bezug auf den STEP Ausbauschritt 2035 würden nun auch die Ergebnisse des am 9. Oktober 2025 präsentierten Fachgutachtens im Fokus stehen. Das Fachgutachten klassifiziert den «Doppelspurausbau Tiefenwinkel» als erste Priorität, was erfreulich sei. Die «Kreuzungsstelle im Grosstal» wurde als zweite Priorität beurteilt, obwohl diese für die Einführung einer halbstündlichen Zugverbindung mit Halt an allen Bahnhöfen nach Linthal erforderlich wäre. Dies stelle nun die fachliche Ausgangslage dar und es sei zu erwarten, dass das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat bis Mitte 2026 eine Vernehmlassungsvorlage unterbreite. Der politische Prozess stehe somit noch recht am Anfang.

Die Kommission interessierte sich dafür, wie das Departement die Umsetzung eines Halbstundentakts mit Bussen beurteilen würde. Der Departementsvorsteher äusserte sich dahingehend, dass man sich weiterhin für die «Kreuzungsstelle im Grosstal» einsetzen werde, da das Kosten-Nutzen-Verhältnis gut sei. Dennoch gelte es auch alternative Lösungen zu prüfen, ohne damit gleichzeitig eine Lösung mittels Schienenverkehr an Bedeutung verlieren zu lassen.

Verwaltungsintern werde eine Analyse zum öV-Konzept derzeit abgeschlossen und die Arbeiten daran weitergeführt. Dem Landrat soll das öV-Konzept bis Ende 2027 zum Beschluss unterbreitet werden. Im Zuge dessen sollen auch drei offene Postulate behandelt werden.

Die Kommission nahm die Orientierung zu den öV-Massnahmen zur Kenntnis.

### 3. Kommissionsentscheid

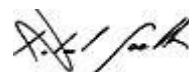
In der Schlussabstimmung **beschliesst** die Kommission **mit acht Stimmen bei einer Enthaltung**, dem Landrat die Zustimmung zur regierungsrätlichen Vorlage zu beantragen.

### 4. Antrag

*Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beantragt dem Landrat, dem Strassenbauprogramm 2026 ohne Anpassung zuzustimmen und von der Orientierung bezüglich der Massnahmen im öffentlichen Verkehr Kenntnis zu nehmen.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Landrätliche Kommission  
Bau, Raumplanung und Verkehr**



*LR Roland Goethe*  
Kommissionspräsident