

## **Beschluss**

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 3. Dezember 2014

### **§ 60 Strassenbauprogramm 2015**

(Berichte Regierungsrat, 14.10.2014; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 17.11.2014)

#### **Eintreten**

*Hans-Jörg Marti*, Nidfurn, Kommissionspräsident, spricht sich namens der Kommission für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage aus. – Für die Instandhaltung und Sanierung der Kantonsstrassen sind rund 2,1 Millionen Franken eingestellt. Weitere 1,6 Millionen Franken sind für Neubauten vorgesehen. – Es stimmt nachdenklich: Es gibt praktisch kein Bau-Projekt mehr, bei dem keine Einsprachen vorliegen und bei dem nicht Einzelpersonen in egoistischer Weise Partikularinteressen mit allen erdenklichen Mitteln vertreten und damit demokratisch legitimierte Vorhaben zu verhindern versuchen. Dazu gehören auch fast alle Strassenprojekte im Kanton Glarus. Damit wird es nicht nur unmöglich, die dringend zu lösenden Verkehrsprobleme zu entschärfen. Das kostet den Kanton neben sehr vielen Ressourcen und Zeit auch sehr viele Steuermittel. Fast alle im Mehrjahresprogramm enthaltenen Projekte sind davon betroffen und können nicht planmässig umgesetzt werden. Es sind alle dazu aufgefordert, vernünftige Lösungen, wie sie nun vorliegen, zu ermöglichen. Stets auf Maximallösungen zu beharren, ist Verhinderungspolitik. – Die aktuelle Situation betreffend Umfahrung kann der Vorlage entnommen werden: Für die Umfahrungsstrasse vom Autobahnzubringer bis zum Leimen, Glarus, ist ein mehr oder weniger fertig geplantes Projekt vorhanden. Es ist legitim, wieder über neue, andere Routenführungen zu philosophieren. Aus entwicklungspolitischer Sicht ist die nun wieder ins Gespräch gekommene Verlängerung der Stichstrasse aber völlig falsch. Sie führt mitten durch ein Wohngebiet. Noch nie war ein Umfahrungsprojekt im Kanton Glarus so weit fortgeschritten und in greifbarer Nähe. Es wäre ein Schildbürgerstreich sondergleichen, wenn nun ein fertig geplantes Projekt versenkt würde. Dies unbesehen von einzelnen Punkten, die sicherlich noch zu verbessern wären. – Der Regierungsrat führt verschiedentlich aus, er lobbyiere im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Umfahrung. Als Bürger hat man dennoch das Gefühl, dass der Gesamtregierungsrat nicht mit vollem Herzblut und einer klaren Strategie für diese für die Entwicklung des Kantons extrem wichtige Umfahrung kämpft. Vor Kurzem konnte man in der Zeitung lesen, dass entlang des Walensees ein Rettungstunnel für 265 Millionen Franken gebaut werden soll. Bei vielen Glarnern hat diese Meldung wohl grosse Verwunderung ausgelöst. Es werden ohne jegliche Dringlichkeit 265 Millionen Franken für einen Tunnel ausgegeben. Dieser ist vielleicht gesetzlich gefordert. Aber auch die Anbindung des Kantonshauptorts an das Nationalstrassennetz ist gesetzlich verankert. Der Gesamtregierungsrat und die Bundesparlamentarier sind dazu aufgerufen, mit Herzblut an allen Fronten für die

Umfahrung zu kämpfen. – Die Stichstrasse Näfels-Mollis ist machbar, auch wenn das Tschokke-Areal nicht erschlossen wird. Umgekehrt funktioniert es aber nicht. Im Moment bremsen die SBB, weil für die Anschlussgleise bei der Linthbrücke eine Änderung am Projekt ATR beantragt werden musste. Das benötigt Zeit. – Ein grosses und ausführlich diskutiertes Thema ist die Querspange Netstal. Dort gilt es, eine verkehrspolitisch sinnvolle Erschliessung des Flugplatzes Mollis und der angrenzenden Areale zu ermöglichen. – Aus Kostengründen werden die Belagserneuerungen heute oft mit Kaltmikrobelägen realisiert. Das ist offenbar fünfmal günstiger als eine neue Deckschicht und hält rund 20 Jahre. Ein aktuelles Beispiel ist zwischen Schwanden und Nidfurn zu finden. Der Kaltmikrobelag wird auch den Splittbelägen vorgezogen, weil die Nebenwirkungen und die Umtriebe geringer sind. Auch in Zukunft setzt das Baudepartement auf diese Beläge. Dieses wird darauf aufmerksam gemacht, dass nicht nur die Kantonsstrassen mit hoher Priorität gepflegt und verhätschelt werden sollen, sondern auch Kantonsstrassen im übrigen Kantonsgebiet – namentlich auch die Verbindung Haslen–Hätzingen. Diese befindet sich in einem katastrophalen Zustand. Die Verzögerungstaktik, die vermutlich nicht aus dem Bau-, sondern aus dem Finanzdepartement stammt, hilft nicht beim Sparen. Es ist eher das Gegenteil der Fall. Denn die Sanierung zu lang vernachlässigter Strassen ist massiv teurer. – Bei den Radrouten wurden in der Kommission nicht asphaltierte Strassen bemängelt. Dabei handelt es sich aber um Teilstücke, die in den offiziellen Karten gleichzeitig auch als Wanderwege definiert sind. Wanderwege können nicht geteert werden. – Der öV ist mit dem neuen Fahrplan massiv ausgebaut worden. Doch wie man den Medien und der Stimmung in der Bevölkerung entnimmt, ist damit fast niemand glücklich. Massgebliche Verbesserungen sind erst mit der Planung 2030 möglich. Dazu konnten bis Ende 2014 beim Bund Eingaben gemacht werden. Ende 2016 wird nach der dreijährigen Betriebsphase eine Wirkungsanalyse erstellt. Darin ist zu überprüfen, ob anstelle der S25 wieder die S6 bis nach Linthal fahren soll. Dadurch erhielten die Reisenden südlich von Schwanden in Ziegelbrücke wieder den Eckanschluss zur vollen Stunde in Richtung Chur. Die jetzige Haltezeit der S25 in Schwanden kann durch eine Kreuzungsstelle im Raum Nidfurn bis Luchsingen verkürzt werden. Dies ergäbe zudem die Möglichkeit, die S25 und die S6 – vielleicht auch nur zu Stosszeiten – mit Halt an allen Bahnhöfen bis nach Linthal fahren zu lassen. Netstal zur Kreuzungsstelle zu machen, ergäbe jedoch mehr Nach- als Vorteile. Die Reisezeit der Züge in Richtung Zürich und Rapperswil würde zwangsläufig verlängert. Dies würde mehr als 99 Prozent der öV-Benützer betreffen. Da die Reisezeit von Netstal nach Linthal mehr als 30 Minuten beträgt, wären bei einem Halbstundentakt bis nach Linthal aus technischen Gründen nebst Netstal noch zwei weitere Kreuzungsstellen notwendig. – Der Dank an die Beteiligten wurde bereits ausgerichtet. Hinzu kommen Christoph Kamm, Hauptabteilungsleiter Tiefbau, und Markus Josi, Fachstelle öV, denen zu danken ist.

Landammann *Röbi Marti* beantragt unveränderte Zustimmung zur Vorlage. – Der Aufruf zu einer konstruktiven Zusammenarbeit kommt auch von Regierungsseite her. Es ist wirklich erstaunlich, wie destruktiv die Leute sein können. – Der aktuelle Regierungsrat steht mit vollem Herzblut hinter der Umfahrungsstrasse. Ob der erwähnte Sicherheitsstollen völlig daneben ist, ist fraglich. Im Falle eines Unfalls bietet solch ein Stollen Rettung. Und deshalb baut das Astra diese Tunnels. – Man muss stets vor Augen haben, was denn nun mach- und finanzierbar ist. Das betrifft die personellen Ressourcen, wie auch die finanziellen im Kontext des Budgets.

## **Detailberatung**

### *Umfahrungen Näfels und Netstal*

*Franz Landolt*, Näfels, erkundigt sich über den Stand des Verfahrens vor Bundesgericht in Sachen Umfahrung. – Im November/Dezember 2013 haben viele auf den Entscheid des Bundesgerichts zur Umfahrung gewartet. Ein Jahr später weiss man gleich viel.

Landammann *Röbi Marti* kann nichts Neues zum Verfahrensstand sagen. – Es wurde versucht, näher ans Bundesgericht zu gelangen, um allenfalls etwas zu erfahren. Das gelingt aber nicht. Im Gegenteil: Solche Versuche werden eher negativ gewertet. – Die Frage mutet etwas komisch an: Wenn der Regierungsrat mehr wüsste, dann würde er das auch sagen.

*Thomas Tschudi*, Näfels, möchte eine Aussage des Kommissionspräsidenten korrigieren. – Dieser sagte, andere Umfahrungsvarianten würden durch Wohngebiete führen. Das stimmt so nicht. Durch Wohngebiete führt die Stichstrasse. Diese ist aber unbestritten. Eine Weiterführung der Stichstrasse würde aber nicht durch Wohngebiete führen.

Landammann *Röbi Marti* widerspricht seinem Vorredner. – Die Aussage, die Stichstrasse sei unbestritten, trifft nicht zu. Es kann zwar die grosse Mehrheit für das Projekt sein. Es reicht aber, wenn zwei oder drei Personen dagegen sind. Das löst enormen Aufwand aus.

### *Radrouten*

*Hans Rudolf Forrer*, Luchsingen, geht auf die vom Kommissionspräsidenten erwähnten ungeteerten Teilstücke des Velowegs ein. – Tatsächlich verlaufen Wanderwege teilweise auf der gleichen Strecke wie die Velorouten. Hier müssten die Prioritäten klar festgelegt werden. Auch der Veloweg ist für den Tourismus sehr wichtig. Wanderwege können zudem relativ schnell verlegt werden.

**Abstimmung:** Dem Strassenbauprogramm 2015 und dem Kredit von 70'000 Franken für den ordentlichen Unterhalt der Radrouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn wird gemäss Antrag von Kommission und Regierungsrat zugestimmt. Von der Orientierung bezüglich der Massnahmen im öffentlichen Verkehr wird Kenntnis genommen.