

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 23. Februar 2022

§ 498

Interpellation Grüne Fraktion «Quo vadis MIV – Verkehrssituation Glarus?»

(Bericht Regierungsrat, 9.11.2021)

Marius Grossenbacher, Ennenda, Unterzeichner, dankt für die Beantwortung der Interpellation. – Die beiden Abbildungen in der Interpellationsantwort fielen besonders auf. Es hilft häufig, das Geschriebene visuell zu unterstützen. Es ist dazu zu lesen, dass die Datengrundlage auf einem aktuellen Modell im Zusammenhang mit der Querspange Netstal und früheren Modellen zur Umfahrung Glarus basieren. Es wurden jene Zahlen genutzt, die zur Verfügung stehen. Das ist – insbesondere, weil es ja nur um eine Interpellationsantwort geht – verständlich. Es ist aber auch zu lesen, dass es sich um den durchschnittlichen Verkehr an einem Werktag handelt. Weshalb wird nicht der durchschnittliche Verkehr an einem Tag herangezogen, wenn es wirklich um die Anzahl Fahrzeuge geht? Sollen die Werte möglichst hoch ausfallen? Sollte es darum gehen, dass die Belastung an einem Werktag viel grösser ist und man dies aufzeigen möchte, ist zu entgegnen, dass die Belastung nicht den ganzen Tag konstant ist. Wenn es das Ziel gewesen wäre, die höchste Belastung darzustellen, müsste etwa die maximale Anzahl Fahrzeuge pro Stunde ausgewiesen werden. Bei solchen Vorhaben ist für mehr Präzision und Weitsicht zu plädieren. Es sollten nicht Lösungen und Instrumente aus längst vergangenen Zeiten herangezogen werden. In der Interpellation werden durchaus auch interessante Lösungsansätze genannt. Der Regierungsrat erwähnte beispielsweise multimodale Umsteigepunkte, aber auch die Radroute, die attraktiver gestaltet werden soll. Unter einem multimodalen Umsteigepunkt kann man sich alles vorstellen. Angesichts der im Moment im Bau befindlichen oder geplanten Strassen ist es manchmal schwierig zu erkennen, wie die Radroute attraktiver werden soll. Jeder, der das Velo oder den öV nutzt, kann von den in den Abbildungen genannten Verkehrszahlen mindestens doppelt abgezogen werden, weil im Normalfall jeder hin- und wieder zurückfährt.

Martin Landolt, Näfels, beantragt, es sei die Diskussion zu führen. – In der Interpellation werden unter anderem auch die Umfahrungen Netstal und Glarus thematisiert. Es wäre ein grosses Anliegen, dem Landrat ein paar Überlegungen aus Sicht der Bundesparlamentarier darzulegen.

Abstimmung: Dem Antrag Landolt ist mit 28 zu 25 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Die Diskussion wird geführt.

Martin Landolt erläutert die Sichtweise der drei Glarner Bundesparlamentarier. – Die neuzeitliche Vorgeschichte der Umfahrungen im Kanton Glarus hat ihren Ursprung an jener Lands-

gemeinde, an der drei Projektkredite für die Umfahrungen Näfels, Netstal und Glarus gesprochen wurden. Seit damals sind diese drei Projekte quasi als eigenständige Etappen in den Köpfen verankert. Seit dieser Entscheidung passierte vor allem auf nationaler Ebene sehr viel. Unter anderem wurde ein sogenannter Netzplan verabschiedet. Das ist durchaus auch das Verdienst des damaligen Ständerates Fritz Schiesser. Der Netzplan verpflichtet den Bund, alle Kantonshauptorte an das Nationalstrassennetz anzuschliessen. Später wurde mit dem sogenannten Netzbeschluss eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes beschlossen. Wer heute von Niederurnen nach Glarus fährt, befindet sich bereits auf einer Nationalstrasse, nämlich der N17. Der Bund ist zuständig für deren Unterhalt und den Ausbau. Er sagt, was wann, wo und wie gebaut wird. Eine erste Ausbauetappe der N17 ist bereits beschlossen: die Umfahrung Näfels. Die nächste Etappe ist jetzt in der Vernehmlassung. Dort schlägt der Bund die Umfahrung von Netstal vor. Wenn die Umfahrung Netstal gebaut wird – das ist wichtig –, ist der Glarner Kantonshauptort am Nationalstrassennetz angeschlossen. Der Bund hätte dann seine Pflicht erfüllt und würde sich dankend aus dem Glarnerland verabschieden. Eine Umfahrung Netstal hat auf den ersten Blick natürlich eine Entlastungswirkung auf Netstal. Auf den zweiten Blick führt sie vor allem aber auch zu einer Verstopfung von Glarus mit einem regelmässigen Rückstau bis nach Netstal. Will man also auch den Kantonshauptort vom Verkehr entlasten und eine vernünftige Basis für die Erschliessung von Glarus Süd legen, wird man zum Schluss kommen, dass eine Umfahrung Glarus auch notwendig ist. Diese wäre dann aber eine kantonale Angelegenheit, weil der Bund seine Pflicht bereits erfüllt hat. Ein solches Projekt kann sich der Kanton Glarus aber nie im Leben leisten. Es würde um die 500 Millionen Franken kosten. Ob es dann 100 Millionen Franken mehr oder weniger sind; es ist ohnehin zu viel für den Kanton Glarus. Es gibt nicht den Hauch einer Chance, die Umfahrung Glarus selber zu finanzieren. Deshalb muss es gelingen, den Bund davon zu überzeugen, Netstal und Glarus in einem einzigen Projekt zu umfahren, so dass der Bund den Hauptort von Süden her an das Nationalstrassennetz anschliesst. Wenn man zum Schluss kommen sollte, dass es im Norden von Glarus auch noch einen Anschluss braucht, ist das ein überschaubares Projekt, das der Kanton Glarus finanzieren könnte. Mit Querspangen und Strichstrassen konnte er ja bereits Erfahrungen sammeln. Es ist darum ein grosses Anliegen der drei Bundesparlamentarier, explizit auch von Ständerat Thomas Hefti, dass sich der Regierungsrat im Rahmen der laufenden Vernehmlassung klar für eine Erschliessung des Hauptortes auf der Südseite engagiert und äussert. Das bedeutet eine Umfahrung von Netstal und Glarus in einem Bogen. – Es gibt drei Varianten, wie der Bund auf eine solche Rückmeldung reagieren könnte. Entweder geht er darauf ein. Das wäre der Idealfall. Oder er hält an der Umfahrung Netstal fest. Oder er streicht Netstal aus dem Programm und verlegt das Projekt in eine spätere Etappe. Aber das spielt alles gar nicht so eine grosse Rolle. Denn das letzte Wort haben der National- und der Ständerat. Das Parlament kann Projekte anpassen, ergänzen oder streichen. Natürlich haben der Bundesrat und die Verwaltung eine wichtige Rolle. Aber am Ende entscheidet das Parlament. Die drei Bundesparlamentarier haben sich zum Ziel gesetzt, in den zuständigen Verkehrskommissionen eine Umfahrung Netstal/Glarus zu beantragen. Sie werden und wollen Allianzen suchen, um die jeweiligen Mehrheiten in den Kommissionen und in beiden Räten sicherstellen zu können. Sie haben gute Gründe, an den Erfolg eines solchen Unterfangens zu glauben. Denn die Vertreterinnen und Vertreter der Kantone in Bern helfen sich insbesondere bei Infrastrukturprojekten gegenseitig. Dafür gibt es ziemlich viele Beispiele. Ein Beispiel ist die Umfahrung Näfels. Diese war damals zwar Bestandteil des Netzbeschlusses, tauchte aber völlig überraschend in der ersten Ausbauetappe nicht mehr auf. Das hätte eine Verzögerung von zehn bis zwölf Jahren zur Folge gehabt. Damals stellte Ständerat This Jenny als Mitglied der Verkehrskommission im Ständerat den Antrag, die Umfahrung Näfels wieder in die erste Etappe aufzunehmen. Er fand Allianzen, konnte die Mehrheit im Plenum sicherstellen und spielte den Ball in den Nationalrat. Extra für dieses Thema nahm man selbst für vier Jahre Einsitz in die Verkehrskommission. Es gelang, die Umfahrung Näfels wieder in die erste Etappe aufzunehmen – gegen den ursprünglichen Willen des Bundesrates und der Verwaltung. Die drei Bundesparlamentarier würden sich also sehr gerne in Bern für eine Umfahrung Netstal/Glarus in einem Bogen einsetzen. Für das ist im Moment vor allem die klare Unterstützung durch den Gesamtregierungsrat wichtig. Sonst stehen die Bundesparlamentarier in Bern mit

kurzen Hosen da. Auch mit kurzen Hosen würden sie sich für dieses Ziel engagieren und nicht aufgeben. Aufgrund ihrer Einschätzung und Erfahrung sind sie überzeugt, dass das der richtige, Erfolg versprechende Weg ist. Es ist keine Sackgasse und kein Umweg mit Zeitverlust, auch kein Pokerspiel. Es handelt sich um gut durchdachte Realpolitik. Es geht nicht um die Frage nach dem Spatz in der Hand oder der Taube auf dem Dach. Es geht schlichtweg um nichts weniger als um die optimale Lösung für den Kanton Glarus.

Mathias Vögeli, Rüti, spricht in seiner Funktion als Gemeindepräsident von Glarus Süd. – Umfahrungsstrassen sind im Kanton Glarus ein Trauerspiel. Anders kann man das nicht ausdrücken. Bereits 1970 sprach man von einer Schnellstrasse. Ein grosser Teil der Ratsmitglieder war damals noch nicht einmal auf der Welt. Damals gab es gut 8000 Autokennzeichen, heute sind es 30'000. Es gibt also rund viermal mehr Fahrzeuge mit einem Glarner Kennzeichen, welche die Glarner Strassen nutzen. – Wird Netstal und Glarus in zwei einzelnen Bogen umfahren, würde der Verkehr weiterhin durch Glarus rollen. Dass sich der Bund bei einer solchen Lösung abmelden wird, ist mehr als verständlich. Im Richtplan ist zudem auch die Erschliessung von Ennenda im Leimen vorgesehen. Wenn der Bogen um Glarus nicht gemacht wird, bringt aber auch der Anschluss Leimen nichts mehr. Dann kann man weiterhin vor den Barrieren auf den Strassen nach Ennenda warten. – Der Landrat und das Volk müssen sich jetzt wieder einmal einig sein. In diesem Bereich gibt es diese nicht. Man muss jetzt zusammenstehen und allen die Augen öffnen. Wenn man eine Umfahrung Glarus will, muss man hinstehen und diese durchboxen.

Christian Marti, Glarus, spricht namens der FDP-Fraktion und im Namen des Gemeinderates der Gemeinde Glarus. – Der bürgerliche Teil des Landrates ist sich wohl weitgehend einig, dass die Umfahrung im Glarnerland Lebensnerv für Wirtschaft und Gesellschaft ist und zentrale Bedeutung für das Prosperieren des Kantons hat. Sie ist eine zentrale politische Priorität für den Kanton, die Gemeinden und auch den Bund. Aus Sicht der FDP-Fraktion gibt es gedanklich nur eine Umfahrung Glarnerland, die der Linienführung gemäss kantonalem Richtplan entspricht. Priorität bei dieser einen Umfahrung Glarnerland von Näfels bis Glarus Süd hat die Erschliessung des ganzen Kantons und die Umsetzung der Umfahrung Glarnerland bis südlich von Glarus. Es wurde schon sehr viel erreicht. Ein erster Schritt wurde mit der Umfahrung Näfels verbindlich beschlossen. Die Baubewilligung liegt vor. Unter anderem dank des Engagements der Bundesparlamentarier und des Wohlwollens des Bundesparlaments sind die Mittel gesichert. Im kantonalen Richtplan haben Regierungs- und Landrat auf dem Weg zur Umsetzung der Umfahrung Glarnerland gute Arbeit geleistet. Der Landrat hat nämlich eine Kombination bzw. ein einziges Projekt für die zweite und dritte Etappe im kantonalen Richtplan verankert. Man ist also weit. Im Richtplan heisst es: «Die Umfahrung Glarus ist grundsätzlich Sache des Kantons bzw. bei einer Kombination mit der Umfahrung Netstal ein gemeinsames Projekt mit dem Bund.» Näfels ist gesichert. Jetzt geht es darum, Netstal plus, wie das der kantonale Richtplan vorsieht, in einem gemeinsamen Projekt von Kanton und Bund ebenfalls zu sichern. Aktuell läuft die von Landrat Martin Landolt erwähnte Vernehmlassung zur Strategischen Entwicklungsplanung Nationalstrassen. Auch dort heisst es, dass man sich aus Glarner Sicht auf gutem Weg befinde. Von insgesamt 16 Projekten wurden drei in die nächste Planungsetappe aufgenommen. Netstal plus gehört, optimistisch betrachtet, dazu. Wie die Reaktion bei den Befürwortern jener Projekte, die nicht berücksichtigt wurden, aussieht, kann man in der nationalen Presse verfolgen. Es ist ziemlich eindrücklich, wie sich etwa im Thurgau nach der ausbleibenden Berücksichtigung praktisch jeder Verband und jede Partei mit noch viel mehr politischer Energie für ihr Anliegen engagiert. Zurück zu Glarus: Die Planung eines einzigen Projekts für Netstal und Glarus aus einer Hand, also Netstal plus, ist zentral. Dazu braucht es eine gute Koordination von Bund und Kanton zu Planung, Finanzierung und Umsetzung. Nicht in einem Bogen, aber mit einer Planung aus einem Guss kommt man zum Ziel. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen der Vernehmlassung geschickt, gut und zielführend gegenüber Bern äussern, sodass die Bundesparlamentarier eine Grundlage für ihre Arbeit erhalten.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, fordert bald umsetzbare Massnahmen. – Nun wird eine Diskussion geführt, die für die Vertretung in Bern wichtig wird und die der Regierungsrat jetzt kommentieren soll. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die FDP-Fraktion im vorangegangenen Traktandum gesamtmobiles Denken zur obersten Priorität erkoren hat. So sieht es auch die Grüne Fraktion. Für diese geht es darum, dass einerseits Ursachen bekämpft werden und andererseits gesamtmobil gedacht wird. Die vorliegende Interpellation trägt den Titel «Quo vadis MIV – Verkehrssituation Glarus?». Es gibt ein durch den Zielverkehr zu Spitzenzeiten verursachtes Problem. In der Regel sitzt dann schätzungsweise nur in jedem 30. Auto mehr als eine Person. Das ist die Situation im Kanton Glarus. Die Frage ist nun, wie man dieses Problem lösen will. Die Lösung besteht offenbar darin, der Landsgemeinde einen Kredit über 300 oder 400 Millionen Franken für eine Umfahrung Glarus zu unterbreiten. Eine solche Lösung wird dann auch noch als nachhaltig und gut erachtet. Die nun geführte Debatte erstaunt. Es sind Lösungen zu suchen, die vor 2035 bzw. 2040 greifen, statt auf den Geldsegen aus Bern zu hoffen. Es sei zudem darauf hingewiesen, dass im Dorf Näfels keine Massnahmen mehr ergriffen werden können, bis die Umfahrung gebaut ist. So lange es sich um eine Nationalstrasse handelt, können etwa keine Temporeduktionen eingeführt werden. – Das Problem ist an der Wurzel – das ist der Zielverkehr – zu packen. Vom Regierungsrat wird erwartet, dass er in den nächsten fünf oder zehn Jahren Lösungen, die der Landrat oder der Regierungsrat gemeinsam mit den Gemeinden beschliessen kann, anpackt. Es gibt solche Lösungen. Tempo 30 wurde schon unzählige Male diskutiert. Es gibt aber auch raumplanerische Lösungen. Wo kommt zum Beispiel die Tiefgarage in Glarus zu stehen? Befindet sich diese mittendrin, sodass alle ins Zentrum fahren müssen? Oder baut man das Parkhaus in einem Randgebiet? Die gleiche Frage stellt sich etwa auch bei Einkaufszentren. Um richtig zu planen, braucht es Zahlen. Entscheidend ist dabei nicht die durchschnittliche Anzahl Fahrten. Viel mehr muss man wissen, welche Personen zu welchem Zweck und zu welchem Zeitpunkt fahren. Die Spitzenzeiten sind wichtig. Es ist zu hoffen, dass solche Zahlen der-einst sauber auf dem Tisch liegen. Als Grüne erhofft man sich natürlich auch, dass neue Ideen zum Zug kommen. Man kann heute schon mit digitalen Mitteln dafür sorgen, dass nicht weiterhin nur eine Person pro Auto fährt. Auch gibt es entlang derselben Achse zwei Einkaufszentren. Muss das auch künftig so sein? Gesamtmobiles Denken beschlägt auch die Raumplanung. Darin sind die Wirkungen zu berücksichtigen. – Wenn man mit einem Horizont bis 2040 denkt, sind auch neue Mobilitätsformen zu berücksichtigen. Vorher können aber auch Lösungen umgesetzt werden, welche die Verkehrssituation in Glarus und die Wohnqualität verbessern. Dafür will sich die Grüne Fraktion einsetzen. Die reine Strassenbau-Debatte wird dann auch noch einmal geführt. Wird eine Umfahrung in einem grossen Bogen gebaut, wird der Landrat den Richtplan diskutieren müssen. Die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die Landwirtschaft und auf die Erholungsqualität sind ebenfalls wichtig für den Kanton.

Toni Gisler, Linthal, äussert sich zur Bedeutung der Umfahrung für die Gemeinde Glarus Süd. – In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wurde im Zusammenhang mit der Umfahrung viel Geschirr zerschlagen. Jetzt muss man versuchen, zumindest gegen aussen und unabhängig von der politischen Gesinnung, ein möglichst eindeutiges Votum abzugeben. Aus persönlicher Sicht als Unternehmer aus Glarus Süd ist die Umfahrung momentan eines der wichtigsten Geschäfte, wenn nicht sogar das wichtigste. Auch wenn es nicht beim Landrat oder beim Regierungsrat liegt, muss es auf politischer Ebene unbedingt diskutiert werden können. Man darf nicht vergessen, dass die Zukunft der Gemeinde Glarus Süd klar von einer Erschliessung hinter Glarus abhängt. Es ist verständlich, dass die Netstaler Kollegen vermutlich nicht dieselbe Meinung teilen. Man muss sich aber auch eingestehen, dass sich der Kanton eine Umfahrung Glarus niemals leisten kann, egal, ob sie jetzt 300 oder 450 Millionen Franken kostet. Heute und an vergangenen Sitzungen wurden verschiedene Fonds beschlossen. In gewissen Bereichen schaffen diese eine gute Ausgangslage für die hiesigen Unternehmen. Man darf aber nicht vergessen, dass grundsätzlich unabhängig vom Kantons- teil die Erschliessung einer der wichtigsten Faktoren ist. Es gibt noch sehr viele Unternehmen im ursprünglichen Sinn wie etwa die Kunststoff Schwanden AG. Für diese ist die Erschliessung sehr wichtig. Auch die Glarner Wirtschaft ist nur so stark wie das schwächste

Glied in der Kette. Das schwächste Glied im Kanton Glarus als Produktionsstandort ist nach wie vor Glarus Süd. Die grossen Unternehmen in der Industrie, im Baugewerbe, aber auch im Tourismus benötigen Planungssicherheit. Sie wollen eine gute Erschliessung bis hinter Glarus. – Der Landrat kann das Thema nicht abschliessend beraten. Es braucht die gute Arbeit der Bundesparlamentarier in Bern. Vom Vertreter der Grünen ist zu hoffen, dass er seinem Vornamen alle Ehre macht. This Jenny war massgeblich daran beteiligt, dass gewisse Lösungen erarbeitet werden konnten. Vielleicht äussert sich der Vertreter der Grünen heute noch entsprechend. Die Umfahrung Glarus ist zugunsten von Glarus Süd und einer starken Wirtschaft im ganzen Kanton zu realisieren.

Christian Büttiker, Netstal, kritisiert das Vorgehen. – Als Netstaler muss man zu diesem Thema fast reden. Eine grosse Umfahrung von Netstal und Glarus ist gut und recht. Aber auch in Netstal wohnen Leute, die eine Verbesserung wollen. Das muss auch gesagt sein. – Der Landrat diskutiert heute bloss. Er entscheidet nichts. Die Bundesparlamentarier werden nicht die Breite der heutigen Diskussion nach Bern mitnehmen können. Oder der Landrat entscheidet über eine Position und legitimiert diese so. Dazu bräuchte es aber einen Antrag. Die angesprochene Einigkeit ist nicht vorhanden, gerade auch, wenn man hört, wie der Regierungsrat auf die Ansinnen der Bundesparlamentarier reagiert. Das gibt kein gutes Bild ab. Wenn also die Meinung konsolidiert werden soll, braucht es ein anderes Vorgehen als das heutige. – Wenn man eine grosse Umfahrung zusammen mit dem Bund bauen möchte, muss der Kanton wesentlich mitfinanzieren. Es braucht dazu einen Landsgemeindeentscheid, der die Verhandlungen mit dem Bund legitimiert und die finanziellen Mittel, vielleicht 200 Millionen Franken, bereitstellt. Dann hätte man ein Argument.

Sabine Steinmann, Oberurnen, spricht namens der SP-Fraktion. – Es geht in diesem Votum nicht um den Inhalt der Diskussion bzw. nicht darum, ob die Umfahrung zu befürworten oder abzulehnen ist. Es geht um das Formale. Die Idee, bei einem doch sehr wichtigen Thema die Meinung des Landrates einzuholen, ist an sich eine gute. Sie zeigt, dass auf Stufe Bund nicht leichtfertig entschieden wird. Dieses Engagement ist zu verdanken. Eine Interpellation ist aber nicht das richtige Gefäss für das an und für sich nachvollziehbare Ansinnen. Der Landrat wird jetzt wie ein Soundingboard angehört. Ein Soundingboard ist ein Reflexionsgremium. Die Diskussion führt aufgrund der Verknüpfung mit einer Interpellation nicht zu einer demokratisch legitimierten Entscheidung. Es ist der SP-Fraktion wichtig, dies zu betonen. Die Mitglieder des Landrates sind keine Fachleute im Sinne von gut informierten Politikerinnen und Politikern zu diesem Thema. Die vorliegende Interpellationsantwort genügt nicht, um sich eine fundierte Meinung zu bilden. Die Auslegeordnung ist nicht komplett. Man weiss zum Beispiel nicht, welche Auswirkungen ein Abzweiger Netstal auf das Verkehrsaufkommen hat. Weil man zu wenig Grundlagen hat, lässt man in den Voten eine Tendenz sichtbar werden, die je nach persönlichen Gesichtspunkten anders aussieht. Das wird diesem wichtigen Thema nicht gerecht und das Gefäss dafür ist nicht korrekt. Aber wie man gehört hat, haben sich die Bundesparlamentarier ja bereits für ein Vorgehen entschieden.

Fridolin Staub, Bilten, befürchtet, dass Erreichtes in der Raumplanung gefährdet wird. – Persönlich lehnte man das Führen einer Diskussion ab. Es ist je länger, desto wichtiger, dass in den politischen Gremien jene Dinge diskutiert werden, die das Gremium auch etwas angehen. Dass Bundesparlamentarier sich für den Kanton einsetzen, verdient keinen Applaus. Es ist eine Voraussetzung für ihre Wahl. – Das Glarnerland hat nicht die grössten Verkehrsprobleme. Es wird jetzt suggeriert, dass man mit einem Klatschen des Landrates und der Unterstützung des Regierungsrates Wunder bewirken könne. Bundessubventionen bzw. Steuergelder sind immer an gewisse Resultate geknüpft. Es wird nun erzählt, dass mit dem Einsatz von drei Parlamentariern in einem doch relativ grossen Laden das glarnerische Verkehrsproblem Priorität erlangt. Andere lachen aber über die Glarner Verkehrszahlen. Für diese wäre das eher der Zielzustand nach Umsetzung von Massnahmen. Es ist vor diesem Vorgehen zu warnen. Wenn dann das Szenario 3 gemäss Martin Landolt eintrifft, ist definitiv nichts gewonnen. – Als Präsident der landrätlichen Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr ist darauf hinzuweisen, dass in der laufenden Legislatur der Richtplan miteinander

erstritten wurde. Das war eine grosse Sache und hinterliess auch gewisse Blessuren. Aber es liegt nun ein Resultat vor. Mit gewissen Hoffnungen, die man jetzt schürt, wird das Erreichte gefährdet. Es wäre erfreulich gewesen, wenn der Landrat diese Diskussion heute nicht geführt, jedes Gremium seinen Job erledigt hätte und sich am Ende alle zusammen für das Grosse und Ganze eingesetzt hätten.

Mathias Zopfi, Engi, geht auf die Bedeutung der regierungsrätlichen Vernehmlassungsantwort ein. – Natürlich fasst der Landrat heute keinen Beschluss. Aber die Möglichkeit der Diskussion im Zusammenhang mit Interpellationen kann dazu dienen, eine Stimmung und Inputs aufzunehmen. Die Bundesparlamentarier werden diese Voten in ihre Überlegungen einbeziehen. Zuerst ist aber der Regierungsrat am Drücker. In erster Linie ist im Thema Verkehr im Glarnerland – das sind nicht nur die Umfahrungen – der Kanton gefordert, etwa bezüglich Zielverkehr oder öV. Aber vorliegend ist auch der Bund gefragt. Durch die Verpflichtung, die ihm der Netzbeschluss auferlegt, stellt sich jetzt diese Frage zur Umfahrung. In diesem Moment muss der Regierungsrat eine Stellungnahme abgeben. – Politik ist, im richtigen Moment am richtigen Ort mit der richtigen Person zu sprechen. Landrat Martin Landolt hat es bereits erwähnt: In der vorliegenden Situation sind all jene die richtigen Ansprechpartner, die auch etwas wollen. Dazu gehören etwa die Thurgauer. Diese wollen die Glarner Unterstützung und umgekehrt. Es ist ein Geben und Nehmen. Die Kunst der Politik besteht manchmal darin, im richtigen Moment einen Antrag zu stellen. Und das ist jetzt Sache des Regierungsrates. Man darf im Moment die Arbeit der Bundesparlamentarier nicht überschätzen, auch wenn sie sich alle Mühe geben. Man darf aber auch das Votum des Landrates nicht überschätzen. Im Moment ist der Regierungsrat gefordert, eine Vernehmlassungsantwort nach Bern zu schicken. Hier muss man dem Regierungsrat den Rücken stärken. Es geht in der Politik eben auch um Signale. Wenn der Regierungsrat gegenüber Bern entschlossen auftritt, können sich die Bundesparlamentarier wiederum klar für einen Beitrag des Bundes einsetzen. Es bleibt aber letztlich eine Aufgabe des Kantons, die Gesamtverkehrssituation im Glarnerland zu verbessern. Das erledigt nicht der Bund. Dieser leistet aber einen Beitrag zur Lösung. Der Regierungsrat und der Baudirektor werden das richtige Signal nach Bern senden und die heutige Diskussion richtig aufnehmen. Es ist ja unter anderem auch Aufgabe eines Parlaments, miteinander zu diskutieren. Zu hoffen ist, dass die Bundesparlamentarier gemeinsam mit der Regierung einiges für den Kanton Glarus bewirken können und der Landrat nachher die Aufgabe fertig lösen kann, sodass am Schluss die Bevölkerung profitiert.

Regierungsrat *Kaspar Becker* verweist auf die Vernehmlassungsantwort des Regierungsrates. – Seit der Verabschiedung der Interpellationsantwort ist etwas Wichtiges passiert: Der Bund hat seine Ideen, wie er mit den 16 Projekten, die er von den Kantonen übernommen hat, verfahren möchte, in die Vernehmlassung gegeben. Der Kanton Glarus hat das Glück, dass die Umfahrung Netstal zusammen mit einem Projekt in Zürich sowie einem im Tessin und im Gegensatz zu 13 anderen Projekten in der Vernehmlassungsvorlage erscheint. Das hätte auch anders sein können. Dann müsste diese Diskussion gar nicht geführt werden. Viele Baudirektoren schauen neidisch nach Glarus, weil nach Näfels bereits wieder ein Glarner Projekt auf der Liste fungiert. Der Regierungsrat sah sich die Vernehmlassungsvorlage sehr genau an. Er wollte wissen, was für die Umfahrung Netstal sprach. Der Bund begründet das relativ knapp: «Das Vorhaben ist räumlich abgestimmt und weist als kantonales Ausführungsprojekt einen fortgeschrittenen Bearbeitungsstand auf.» Im Gegensatz zu anderen wurde das Glarner Projekt offenbar positiv beurteilt. Der Regierungsrat wird als Gremium die Antwort verfassen und zeitgerecht in Bern einreichen. Selbstverständlich wird er darüber auch informieren. Das Ziel im Richtplan lautet, die Siedlungen Näfels, Netstal und Glarus im Westen zu umfahren. Der Regierungsrat wird prüfen, wie er seine Antwort formuliert, um dieses Ziel erfolgreich weiterverfolgen zu können. Die Chancen und Risiken, die jetzt aufgezählt wurden, sind dem Regierungsrat durchaus bewusst. Er wird in den nächsten rund zwei Monaten noch intensive Diskussionen führen.

