

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 7. Dezember 2022

§ 75 Strassenbauprogramm 2023

(Berichte Regierungsrat, 4.10.2022; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 27.10.2022)

Christian Marti, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Gestützt auf das Strassengesetz entscheidet der Landrat jährlich über das Strassenbauprogramm für das bevorstehende Budgetjahr. Die Kommission prüfte das Strassenbauprogramm 2023 ausführlich. Sie stellt dabei fest, dass für den Unterhalt und die Investitionen in die Kantonsstrassen kontinuierlich ein ausgewiesener Bedarf besteht. Diese Aufwendungen kommen allen Verkehrsteilnehmenden zugute. Die Zuständigkeiten und Prozesse im zuständigen Departement Bau und Umwelt sind eingespielt. Daten und Zahlen Grundlagen für die weitere Planung sind verlässlich. – Das aktuelle Projektportfolio im Tiefbau umfasst zahlreiche kleinere Projekte und Arbeiten wie auch eine Handvoll Grossprojekte. Unabhängig von ihrer finanziellen Tragweite bringen alle Projekte umfangreiche Arbeiten für die Projektleitung, Submission, Umsetzungscontrolling und die Pflege der Nahtstellen mit sich. Der Aufwand ist beträchtlich. Die Verantwortlichen planen realistisch und engagieren sich mit grosser Expertise für die laufenden Projekte. Bei den Grossprojekten reiht sich ebenfalls Projekt an Projekt. Nach Abschluss der Stichstrasse Näfels-Mollis befinden sich die Querspangen Netstal Nord und die Sanierung der Klöntalerstrasse in der Ausführung. Der Ausbau der Netstalerstrasse ist in Planung. Grosse politische Aufmerksamkeit wie auch enormes fachliches Engagement benötigt die gemeinsame Planung der Umfahrungsetappen Netstal und Glarus. Kurz: Die bestehenden Ressourcen sind gut eingesetzt und ausgelastet. – Die Kommission liess sich über den Stand der Umsetzung des letzten Mehrjahres-Strassenbauprogramms orientieren. Die Landsgemeinde 2010 verabschiedete für die Jahre 2010–2019 ein entsprechendes Programm verbindlich. Mit Ausnahme der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein sind alle damals vorgesehenen Sanierungen und Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes umgesetzt, in Ausführung oder mindestens in Planung. Auch sind seit dem Landsgemeindebeschluss neue Projekte dazugekommen, so etwa die Sanierung der Klöntalerstrasse im Abschnitt Vorder Ruestelchopf oder der Ausbau der Netstalerstrasse. – Die Kommission wünschte sich vom Departement Bau und Umwelt einen ersten groben Zeitplan für die Planung und die Umsetzung des Projekts Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein. Weiter war es einer Kommissionsmehrheit ein Anliegen, dass die Planung dieses wichtigen Projekts gestartet wird. Die Kommission beantragt dem Landrat deshalb, es sei dem Regierungsrat der Auftrag zu erteilen, das Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein in das nächste Strassenbauprogramm, also das Strassenbauprogramm 2024, aufzunehmen. Es sei für 2024 für den Planungsstart zu sorgen und dazu seien im Budget 2024 die benötigten finanziellen und personellen Mittel vorzusehen. Die Kommissionsmehrheit will

damit dafür sorgen, dass auch das an sich unbestrittene Projekt aus dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm ab 2024 konkret angegangen wird und der Planungsstart nicht länger auf sich warten lässt. Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein bringt wirtschaftlichen Nutzen und entlastet das Dorf Ennenda wirkungsvoll von Lastwagenverkehr, Lärm und anderen Emissionen. Damit wird die Wohn- und die Aufenthaltsqualität in einem der schönsten Glarner Dörfer unterstützt. Das Projekt war immer auf dem Radar. Es stellt sich nicht die Frage, ob diese Verbindungsstrasse realisiert wird. Sie ist verbindlicher Teil des von der Landsgemeinde verabschiedeten Mehrjahres-Strassenbauprogramms. Es stellt sich lediglich die Frage nach dem Wann. Die Kommission hat darauf eine klare Antwort: jetzt bzw. ab dem Jahr 2024 soll die Planung losgehen. Die Zustimmung zum entsprechenden Antrag der Kommission wird persönlich gleich gewertet wie die Aufnahme des Projekts in die Legislaturplanung. – Dank gebührt allen Tiefbau- und Mobilitätsverantwortlichen des Kantons für die kontinuierliche, kompetente und engagierte Arbeit zugunsten der Strassen, Radrouten und des öffentlichen Verkehrs. Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis von Menschen und Wirtschaft. Den Kommissionskollegen ist für die kollegiale Zusammenarbeit und den intensiven, guten Austausch zu danken. Landesstatthalter Kaspar Becker und seinem Team, insbesondere Departementssekretärin Martina Rehli, Kantonsingenieur Christof Kamm und Markus Josi, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr, ist für die Unterstützung der Kommissionsarbeit zu danken.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, Kommissionsmitglied, spricht sich namens der SP-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission aus. – Als Präsident der Gemeinde Glarus Süd ist für die Investitionen des Departements Bau und Umwelt in Glarus Süd im kommenden Jahr zu danken. – Nicht nur die vielen Gemeindestrassen, sondern auch zahlreiche Hauptstrassenabschnitte haben eine Sanierung dringend nötig. Dass in Schwanden gemäss Ziffer 4.2 des regierungsrätlichen Berichts die Verkehrssicherheit für Velofahrende bei der Sernftalstrasse verbessert wird, ist sehr zu begrüßen. Als Lehrer war man stets froh, wenn die Klasse diese konflikträchtige Stelle jeweils passiert hatte. – An der Kommissionssitzung wurde aufgezeigt, wie die drei schlecht befestigten Veloweg-Streckenabschnitte in Glarus Süd saniert werden sollen. Dank der E-Bikes wird die Gemeinde Glarus Süd noch attraktiver für diese Besuchergruppe, gerade auch in der Übergangszeit zwischen den Jahreszeiten. Es darf heute einfach nicht mehr sein, dass nach dem Befahren von veritablen Sumpfgebieten, wie sie sich zwischen Hätzingen und Diesbach nicht selten ergeben, jedes Mal Velo und Kleider – nicht zu reden vom Gesicht – gereinigt werden müssen. – Die SP-Fraktion nimmt die geplanten öV-Massnahmen erfreut zur Kenntnis. Dass der Eckanschluss der S25 von Linthal in Richtung Sargans/Chur so schnell wieder möglich gemacht wurde, freut einen als Grosstaler ausserordentlich und selbstverständlich bedeutend mehr als den Amtskollegen aus Glarus Nord, der die Streichung des Halts der S25 in Niederurnen hinnehmen muss.

Martin Baumgartner, Engi, votiert stellvertretend für die SVP-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein war im Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010–2019 enthalten. Bis zum heutigen Zeitpunkt wurde sie jedoch nicht umgesetzt. Das Gebiet Ennenda Süd ist aus volkswirtschaftlicher Sicht aber sehr wichtig und ohne die neue Erschliessung schlecht zu erreichen. Grob geschätzt gibt es in diesem Gebiet über 700 Arbeitsplätze. Man muss kein Visionär sein, um das Projekt jetzt und sofort in Angriff zu nehmen. Jetzt ist es an der Zeit, vorwärts zu machen.

Kaj Weibel, Mollis, Kommissionsmitglied, kritisiert im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Geschwindigkeit bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie den Wegfall des Halts der S25 im Bahnhof Nieder-/Oberurnen. – Es ist erfreulich, dass in Glarus Süd die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes durch die Perron-Erhöhungen an den Bahnhöfen angegangen wird. Gleichzeitig zeigt sich aber, dass diejenigen, die aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes in der Pflicht gewesen wären, Barrieren zu reduzieren und so die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung zu ermöglichen, die Umsetzung verschlafen haben. Das trifft auch auf den Kanton Glarus zu. In zwei Jahren wird das Gesetz 20 Jahre alt. Es ist also schon seit 20 Jahren bekannt, dass

auch der Kanton Glarus die Hausaufgabe hat, seine Bahnhöfe, Busstationen usw. behindertengerecht umzubauen. Viele Bahnhöfe und noch viel mehr Busstationen sind für Menschen mit einer Behinderung aber immer noch nicht zugänglich. Von Selbstbestimmung bei der Nutzung des öV kann noch lange nicht die Rede sein. Das beobachtet man selbst als nicht Betroffener. Viele Barrieren wird man als solcher gar nicht erkennen. Ein Beispiel ist die Busstation beim Bahnhof Glarus. Dort besteht noch grosser Handlungsbedarf. Zwar fahren in Glarus behindertengerechte Busse. Aber damit Menschen mit einer Gehbehinderung oder auch alte Menschen in den Bus einsteigen können, braucht es auch erhöhte Einstiegskannten. Diese sind in Glarus, aber auch an ganz vielen anderen Orten noch nicht vorhanden. Es zeigt sich, dass der Kanton Glarus zwar gewisse bauliche Massnahmen getroffen hat, aber noch lange nicht alle, die notwendig gewesen wären, um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen. Es ist bedauerlich, dass jetzt darauf hingewiesen wird, dass Gerichtsurteile zu fällen seien, um abschätzen zu können, wie streng das Gesetz schlussendlich wirklich umgesetzt wird. Die Betroffenen sollten doch nicht den zeitlichen und finanziellen Aufwand einer Gerichtsverhandlung auf sich nehmen müssen, nur um etwas Grundlegendes wie ihre Selbstbestimmung einzufordern. Das sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Wenn der Landrat schon ein Legislaturziel genehmigt, das die Selbstbestimmung von Menschen mit einer Behinderung erhöhen will, erwartet die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen auch, dass man proaktiv Massnahmen ergreift und nicht Gerichtsentscheide abwartet. – Strassen dürfen nur ausgebaut werden, wenn gleichzeitig andernorts ein Rückbau erfolgt. Insbesondere bei grossen Projekten muss dieser Grundsatz stärker beachtet werden. Konkret heisst das, dass es bei der Umfahrungsstrasse Näfels und auch bei anderen Grossprojekten essenziell ist, dass weitreichende flankierende Massnahmen getroffen werden. Der Effekt einer Umfahrung sollte ja genau sein, dass Dörfer vom Durchgangs- und Schleichverkehr befreit werden. Damit das passiert, muss die aktuelle Hauptstrasse von Grund auf neu gedacht werden. Der Raum in den Dörfern soll wieder als Lebensraum genutzt werden können, wodurch die Lebensqualität im Dorf gesteigert wird. Dafür braucht es aber griffige flankierende Massnahmen. Dazu gehören 30er- und Fussgängerzonen, Einbahnstrassen und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen. – Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen bedauert es sehr, dass der wegfallende Halt des Zugs in Nieder- und Oberurnen nicht kompensiert wird. Das führt für viele Bewohnende und Arbeitende in Nieder- und Oberurnen zu einer Verschlechterung der öV-Verbindungen. Viele, die im Raum Nieder- und Oberurnen auf den öV angewiesen sind oder aus anderen Gründen den öV benutzen, haben jetzt einen längeren Weg als zuvor. Ihnen wird keine Kompensation angeboten. Standortqualität und Geschwindigkeit bzw. Qualität des öV haben für die Anwohnenden in diesen zwei Dörfern und für viele Arbeitende stark abgenommen. Vor allem in der heutigen Zeit sollte ein guter, komfortabler öV etwas wert sein.

Christian Marti geht auf das Votum des Vorredners ein. – Es steht für den Regierungsrat, das zuständige Departement und die zuständige Kommission ausser Frage, dass das Behindertengleichstellungsgesetz zu vollziehen ist, Barrieren entsprechend abzubauen sind und der Zugang zum öffentlichen Verkehr barrierefrei zu gewährleisten ist. Wenn der Eindruck vermittelt wird, dass dieses Ziel ganz grundsätzlich in Frage gestellt sei und die Umsetzung eines Bundesgesetzes zuerst mittels Gerichtsverfahren erzwungen werden müsse, dann ist dem deutlich zu widersprechen. Die Kommission sah, dass zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes in allen Kantonen noch viel Arbeit zu leisten ist und dass im Kanton Glarus der Kanton, die Gemeinden und zum Beispiel die SBB noch sehr stark gefordert sind. Im Detail legte sich die Kommission Rechenschaft darüber ab, ob alle Bushaltestellen – z. B. auch entlang von Gemeindestrassen, die wenig frequentiert sind – zwingend behindertengerecht ausgestaltet werden müssen. Da besteht ein Handlungs-, Interpretations- und Ermessensspielraum. Das Departement informierte die Kommission, dass es gut sein kann, dass dieses Ermessen einmal gerichtlich überprüft wird. Das ist in einem Rechtsstaat normal und nichts Verwerfliches. Dass der Kanton sehr glaubwürdig an der Umsetzung arbeitet, zeigen alle aktuellen Strassenbauprojekte, z. B. bei der Kantonsstrasse beim Altersheim in Netstal oder bei der Lerchenstrasse zwischen Netstal und Riedern. An der Umsetzung wird also gearbeitet. Dazu sind keine Gerichtsurteile nötig.

Yvonne Carrara, Mollis, weist auf Schäden an der Molliser Bahnhofstrasse hin. – Im Strassenbauprogramm sind immer wieder die gleichen Strassen und Objekte enthalten: die Kerenzerberg-Strasse, Steinschlagverbauungen, die Klausenstrasse und die Strasse ins Kleintal. Im Kanton gibt es aber auch andere Kantonsstrassen, die in einem miserablen Zustand sind, etwa die Bahnhofstrasse in Mollis im Bereich der alten Post bis zur Kirche. Die Strasse ist schmal, es können nicht einmal zwei Autos richtig miteinander kreuzen. Wenn ein Lastwagen oder ein Postauto kommt, ist man zum Teil gezwungen, auf das Trottoir auszuweichen. Es fehlen beidseitige Trottoirs. Die Strasse weist Schlaglöcher auf, die kürzlich mehr schlecht als recht geflickt wurden. Vor den Schachtdeckeln wurden Auffahrampen angelegt. Bei Regen oder Schnee werden Fussgänger nass, wenn ein Auto vorbeifährt. Das Departement Bau und Umwelt ist gebeten, diese Strasse in das Programm aufzunehmen und sich dieser Sache anzunehmen.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Für die Formulierung von Antragsziffer 2 betreffend die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein ist der Kommission zu danken. Diese fordert nicht nur einfach eine Leistung, sondern zeigt auch auf, dass die personellen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen sind. Ohne diese geht es nicht. Die Frage ist nicht, ob die Strasse gebaut wird, sondern wann. Denn die Landsgemeinde beschloss das Projekt. Die Projekte werden nach und nach umgesetzt. Man begann im Norden. Die Netstalerstrasse, die im Zusammenhang mit dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm bzw. 2010 noch kein Thema war, kam dazwischen. Deshalb fand die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein im Programm 2023 noch keine Aufnahme. Weil die Kommission den Vorschlag in der vorliegenden Form und mit Bezugnahme auf die notwendigen, auch personellen, Ressourcen bringt, kann der Regierungsrat gut damit leben. Die finanziellen Ressourcen müssen aber auch immer auf alles andere abgestimmt sein. Deshalb hat der Regierungsrat diesen Antrag gestern intensiv diskutiert. Er kam zum Schluss, dass dieses Projekt auch aus finanzpolitischen Überlegungen tragbar ist. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass jeder Kilometer neue Strasse Unterhalt und Sanierungen nach sich zieht. Das kostet auch wieder Geld. Das Votum von Landrätin *Yvonne Carrara* wurde aber gerne aufgenommen und wird verdankt. – Ein Votum thematisierte die behindertengerechten Haltestellen von Zug oder Bussen. Der behindertengerechte Umbau ist eine Herkulesaufgabe, welche die Gemeinden, der Kanton, aber auch Private wie die SBB stemmen müssen. Der Kanton versucht auch da, zu priorisieren, ein Projekt nach dem anderen umzusetzen und wo möglich Synergien zu nutzen. Man könnte den Umbau schneller vorantreiben. Aber das erfordert Ressourcen. Dass der Kanton diese Aufgabe nicht ernst nehmen, ist aber zu bestreiten. Er versucht, das Thema im Rahmen des Möglichen voranzutreiben. Das Gleiche gilt auch für die flankierenden Massnahmen. Schon vor Jahren wurde im Landrat diskutiert, was in Näfels einmal passieren soll. Selbstverständlich und unbedingt gehören flankierende Massnahmen dazu, wenn man ein Siedlungsgebiet mit einer Umfahrung vom Verkehr entlastet – allerdings erst, wenn die Umfahrung gebaut ist. – Landrat *Hans Rudolf Forrer* ist für dessen Votum zum Eckanschluss zu danken. Dieser wurde lange gefordert und bringt einen grossen Mehrwert für den ganzen Kanton: eine halbstündliche Verbindung Richtung Sargans und Chur. Der Wermutstropfen ist, dass die S25 ab dem kommenden Fahrplanwechsel nicht mehr in Nieder- und Oberurnen hält. Es ist nicht so, dass man diesen Halt leichtfertig aufgegeben hat. Wer involviert war – nicht zuletzt die Gemeinde Glarus Nord –, weiss, dass der Kanton intensiv nach Lösungen suchte. Der Regierungsrat setzte sich verschiedentlich mit dem Thema auseinander. Fakt ist, dass Busse nur eine bescheidene Verbesserung gegenüber der heutigen Situation bringen. Denn es verkehren bereits Busse. Ausserdem wären die Kosten sehr hoch. Die Zahl der Ein- und Aussteiger in Nieder- und Oberurnen ist nun einmal nicht so hoch. Diese Abwägung führte zum schliesslich getroffenen Entscheid.

Kantonsstrassen, Investitionsrechnung

Priska Müller Wahl, Niederurnen, erkundigt sich zu den Ausführungen zur Umfahrung im Kommissionsbericht. – Die flankierenden Massnahmen sind wichtig für die Wohnqualität in Näfels. Die Umfahrung ist nun in den Händen des Bundes. Gemäss Kommissionsbericht wird auf die Frage nach den flankierenden Massnahmen zur Umfahrungsetappe Näfels vom Departement Bau und Umwelt erläutert, dass diese im Auflageprojekt vorgesehen seien. Die Frage ist nun, in welchem Auflageprojekt dies der Fall ist? Ist es jenes, das vom Kanton an den Bund übergeben wurde und somit nun gilt? Oder gibt es irgendein neues Auflageprojekt? Oder handelt es sich um ein Projekt, das die Gemeinde auflegen muss, weil es dann um eine Gemeindestrasse geht? Das ist wichtig, weil je nachdem der Bund, die Gemeinde oder der Kanton zahlt. Und geht es bei diesen flankierenden Massnahmen um das Dorf Näfels? – Wofür werden die 45'000 Franken, die seit drei Jahren für die Umfahrungen eingesetzt werden, verwendet? Im Bericht heisst es, dass der Kanton seine Unterstützung beim Landerwerb zusichert. Auf frühere Fragen dazu wurde geantwortet, der Kanton müsse nur ein bisschen unterstützen, denn es handle sich um ein Bundesprojekt. Es werde noch Know-how übergeben, dazu brauche es ein paar Sitzungen. Deshalb müsse etwas Geld eingestellt werden. Das ist nun das dritte Jahr der Fall. Der Betrag von 45'000 Franken ist zwar im Strassenbau geringfügig. Für ein paar Sitzungen ist er während drei Jahren wiederkehrend aber doch bedeutend. Wird mit dem Geld Land gekauft oder ist es für Verhandlungen bzw. für Sitzungen vorgesehen?

Peter Rothlin, Oberurnen, erkundigt sich zum Fahrplan für den Ausbau der Netstalerstrasse. – Für die Projektierung und die Submission der Baumeisterarbeiten sind bei der Netstalerstrasse 500'000 Franken im Budget eingestellt. Der Ausbau erfolgt in den Jahren 2024 und 2025 mit je 3,4 Millionen Franken. Die Behörden versichern, dass 2025 keine Baustellen das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest stören werden. Betrachtet man das Strassenbauprogramm im Jahr 2025, sind über alles gesehen Investitionen im gleichen Umfang wie in den Vorjahren oder auch in den Folgejahren vorgesehen. Die Frage an den Regierungsrat lautet nun, ob der Kanton im Jahr 2025 mehr Geld innert kürzerer Zeit verbaut oder ob die Baustellen während des Fests bestehen bleiben? Die SVP-Fraktion wünscht sich vom Regierungsrat, dass sich das Glarnerland von der besten Seite zeigt und vor allem, dass die Festbesucherinnen und Festbesucher nicht von Baustellen begrüsst werden.

Christian Marti versucht, aus Sicht der Kommission Antworten auf die gestellten Fragen zu geben. – Der Kanton Glarus konnte dem Bund ein bewilligtes Projekt für die Umfahrungetappe Näfels übergeben. Im Zeitraum um 2014/2015 fand ein Auflageverfahren statt. Zumindest wurde das in der Kommission so verstanden, dass mit dem Auflageprojekt auf das damalige Projekt referenziert wurde. Der Baudirektor ist gebeten, diese Aussage entweder zu korrigieren oder zu ergänzen. – Der Landrat fordert vom Regierungsrat in der Planung und Realisierung der Umfahrungetappen eine enge Koordination mit dem Bund. Die jetzt enthaltenen Mittel im Budget 2023 dürfen aus der persönlichen Optik und auch aus jener der Kommission als Zeichen für die gute und enge Zusammenarbeit gewertet werden. Auch hier wird der Baudirektor detaillierter sagen können, wofür die Mittel verwendet werden. – Die Kommission wird bezüglich des Eidgenössischen Schwing- und Älplerfests weiterhin ein grosses Augenmerk auf die Planung der Netstalerstrasse legen – entsprechend dem Verständnis, wie es Landrat Peter Rothlin dargelegt hat. Etwas anderes nahm die Kommission bisher seitens des Regierungsrates nicht wahr. Es schadet aber nichts, hier weiterhin genau hinzuschauen.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* ergänzt das Votum des Kommissionspräsidenten. – Nach Fertigstellung der Umfahrung Näfels wird die Strasse durch Näfels nicht mehr dem Bund gehören. Ob sie dann dem Kanton oder der Gemeinde gehören wird, wurde noch nicht diskutiert. Es ist theoretisch beides möglich. Selbstverständlich ist das entscheidend für die Kostentragung. Die flankierenden Massnahmen sind jedoch Teil des Auflageprojekts. Man hat also bereits aufgezeigt, welche Massnahmen die Umfahrung in Näfels nach sich zieht. –

Die 45'000 Franken für die Umfahrungen sind seit Jahren so eingestellt. Wenn man nichts einstellt, kann man nichts machen. Seit Jahren wurde der Betrag aber nie ausgeschöpft. Würde man den Betrag streichen und der Bund, der Hunderte Millionen Franken investiert, benötigte Unterstützung, könnte der Kanton nicht reagieren. Dieser braucht den Spielraum bzw. die Flexibilität für den Fall, dass er irgendetwas beitragen muss. Da geht es aber nicht um Landerwerb. Mit 45'000 Franken käme man da nicht weit. – Die Netstalerstrasse wird während des Eidgenössischen Schwing- und Älplerfests keine Baustelle sein. Wenn es normal bzw. gut läuft und keine Einsparungen eingehen, ist die Strasse bis dahin ausgebaut. Das ist das Ziel. Das ist auch der Grund, weshalb die Kosten schnell steigen. Wenn es zu einer Verzögerung kommt, gibt es irgendwann einmal einen Point of no Return. Dann würde das Vorhaben zurückgestellt. Der Kanton würde sicherlich nicht im Mai 2025 damit beginnen, die Strasse aufzureissen. Entweder ist die Netstalerstrasse während des Fests neu oder noch nicht.

Orientierung über die öV-Massnahmen

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, kritisiert fehlende Kompensationsmassnahmen für den wegfallenden Halt der S25 in Nieder-/Oberurnen. – Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen ist erstaunt über die Ausführungen zur Umsetzung des Eckanschlusses Ziegelbrücke unter Ziffer 5.3. Dass im Landrat keine Einigkeit besteht, wie das Geld in der Mobilität eingesetzt werden soll, ist bewusst. Es sind sich aber wohl alle einig, dass die Mobilität zu Stosszeiten im Glarnerland eine Herausforderung ist. Ab dem anstehenden Fahrplanwechsel 2023 wird die S25 im Bahnhof Nieder-/Oberurnen nicht mehr halten. Im Bericht über die Umsetzung der Legislaturplanung 2019–2022 heisst es zu Legislaturziel 9, dass die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öV nicht gelungen sei. Jetzt fand man scheinbar keine Lösung für eine Kompensation, um Pendler von Niederurnen und Oberurnen nach Glarus bedienen zu können. Man verweist sie auf eine Busvariante mit Umsteigen an der Haltestelle Näfels Post. Wer diese Verbindung regelmässig zu Stosszeiten nutzt, weiss, dass man diesen Anschluss schätzungsweise zu 50 Prozent verpasst. In diesem Fall muss man eine halbe Stunde vor der Post warten. Regierungsrat Kaspar Becker sagte, man habe Lösungen geprüft. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen hätte erwartet, dass mindestens zu Stosszeiten eine Alternative – etwa mit einem Bus im Viertelstundentakt – zur Verfügung gestellt wird. Dadurch müsste man vielleicht nur noch zehn Minuten warten, wenn man den Anschluss verpasst. Klar ist: Ohne Kompensationsmassnahmen für die Pendler von Niederurnen und Oberurnen in Richtung Glarnerland überzeugt man sicher nicht mehr Menschen, auf den öV umzusteigen. Im Gegenteil: Der eine oder andere wird einmal mehr mit dem eigenen Auto fahren. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen hofft, dass eine Verbesserung mindestens für das kommende Jahr angegangen wird.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* verweist als Antwort auf das Votum der Vorrednerin auf den regierungsrätlichen Bericht. – Vor der Coronavirus-Pandemie – es wurden bewusst diese Zahlen genommen, während der Pandemie wären sie noch tiefer gewesen – stiegen im Bahnhof Nieder-/Oberurnen durchschnittlich 49 Reisende pro Tag in Fahrtrichtung Süd ein; 64 Reisende pro Tag stiegen von Süden her kommend aus. Für diese 49 und 64 Personen gibt es nach wie vor einen stündlichen Halt der S6. Für ganz viele Leute gibt es nun den Eckanschluss in Ziegelbrücke und es gibt nach wie vor einen sehr dichten – Glarus Süd kann davon nur träumen – Busfahrplan in Glarus Nord.

Antragsziffer 1 der Kommission; Genehmigung des Strassenbauprogramms 2023

Das Wort wird nicht verlangt. Dem Antrag von Kommission und Regierungsrat ist zugestimmt.

Antragsziffer 2 der Kommission; Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein

Regula N. Keller, Ennenda, beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Ablehnung der Antragsziffer 2 gemäss Kommission. – Auch für die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen stellt sich nicht die Frage, ob die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein gebaut wird, sondern nur die Frage nach dem Wann. Sie ist nicht gegen die Strasse an sich, sondern gegen die Beschleunigung des Vorhabens. Es spricht vieles dafür, diesen Zubringer zum Industriequartier Ennenda Süd zu planen. Dass die Strasse im Planungsprozess zurückgestellt wurde, war aber auch ein Entscheid des Landrates. In einer eigentlichen Hau-ruck-Übung wurde die Netstalerstrasse vorgezogen. Die vorhandenen Ressourcen sind zudem sehr gut ausgelastet. Damit das Projekt vorgezogen werden kann, müssen zusätzliche Ressourcen eingestellt werden – finanzielle wie auch personelle. Mit diesem Beschluss würden Stellen geschaffen. Das ist in der sehr schlanken Verwaltung an sich kein Problem. Aber es sind Stellen für den Strassenbereich; für andere Projekte fehlen allenfalls wieder die Ressourcen. – Die Planung weiterer Strassen ist planvoll anzugehen. Sie soll Teil eines Mobilitätskonzepts sein, das alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Gemäss Kommissionsbericht zur Legislaturplanung wurde die Frage aufgeworfen, ob es wirklich eine Velo-Fachstelle brauche. Diese verursache mehr Koordinationsaufwand und verzögere die Behandlung von Baugesuchen. Genau deshalb braucht es den Wandel. Man muss in der Mobilität in umfassenden Strukturen denken. Bei der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein kann man damit beginnen. Man soll sich die Zeit geben, das Projekt gut aufzugleisen, in finanzieller und personeller Hinsicht und vor allem in Bezug auf Vernetzung. Im Zusammenhang mit dem Budget wird man später mehrfach hören, dass Ausgabendisziplin angesagt sei, dass man priorisieren müsse, dass man kein Geld für zusätzliche Stellen habe. Wenn schon, dann müssen diese Argumente auch für den Strassenbau gelten – Schritt für Schritt und nicht alles miteinander. Denn es gibt neben den Strassen auch noch viele andere Baustellen im Kanton, die zügig angegangen werden sollten und für die es eben auch Ressourcen braucht: Mobilität, Klimaschutz, Biodiversität, Gesundheitsversorgung, Raumplanung, Baukultur und generell für die Stärkung der Personalbindung.

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, unterstützt im Namen der FDP Fraktion den Kommissionsantrag. – Das Anliegen der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein ist nicht neu, sondern sehr alt. Das Departement Bau und Umwelt nahm es in eine langfristige Planung auf. Leider verschwand in den vergangenen Jahren aber einiges in der Schublade. Doch die Wirtschaft und die Mobilität – ob nun der Langsam- oder Schienenverkehr oder auch der motorisierte Individualverkehr – entwickelten sich weiter. Landrätin Regula N. Keller sagte, man solle das Vorhaben nicht beschleunigen. Von Beschleunigung kann aber keine Rede sein, nachdem das Projekt 15 Jahre lang herumlag. Vielmehr wird endlich etwas, das auf die lange Bank geschoben wurde, in die Hand genommen. Das Industriegebiet im Holenstein und in der Mühlefuhr entwickelte sich in der Vergangenheit stark und die Industrie in diesem Gebiet legt weiter zu. Dieses Areal weist nach wie vor grosses Potenzial auf. Man spricht immer davon, Arbeitsplätze zu erhalten oder zu schaffen, damit auch der arme Süden zu Steuereinnahmen kommt. Dem grossen Potenzial des Areals ist jetzt endlich einmal Rechnung zu tragen. Es gilt, das Gebiet gemäss den heutigen Anforderungen an eine gute Verkehrsanbindung zu erschliessen. Mit dieser Verbindungsstrasse kann der seit Jahrzehnten vom Schwerverkehr belastete Kirchweg in Ennenda massiv entlastet werden. Das ist seit Ewigkeiten ein Thema bei den Grünen und bei jenen, welche den Langsamverkehr unbedingt fördern wollen. Die Entlastung beseitigt Gefahren. Die Eltern, welche ihre Kinder täglich auf diesem Weg zur Schule schicken, können aufatmen. Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein müsste somit eigentlich vor allem den Grünen ein Anliegen sein. Sie wollen den Velo- und Langsamverkehr fördern und fordern ein schnelleres Vorankommen, besonders bezüglich der Beseitigung von grossen Gefahren auf den Radrouten im Glarnerland. Da erstaunt es, dass explizit von dieser Seite kein Drang besteht, diesem Vorhaben endlich zum Durchbruch zu verhelfen. Die Grünen wollen das Projekt sogar noch verzögern.

Mathias Vögeli, Rüti, Kommissionsmitglied, spricht sich für Zustimmung zum Antrag der Kommission aus. – Der Kommissionsantrag ist unbedingt zu unterstützen. In der Kommission war es eine klare Sache. Die Umsetzung der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein wird immer wieder etwas nach hinten verschoben. Am Ende geht noch der letzte Industriebetrieb in diesem wichtigen Gebiet in Ennenda verloren. Ein grosser Industriebetrieb kaufte im Norden bereits wieder eine Liegenschaft. Die Gefahr besteht, dass dessen Standort in Ennenda irgendwann verschwindet. Das will niemand. Wenn man von Norden kommt, führt die Anfahrt heute über zwei Bahnübergänge, durch den Kirchweg und über den Veloweg. Von Süden her erfolgt die Zufahrt heute über eine Strasse, die mit der Tremola vergleichbar ist. Das ist keine Erschliessung für ein Industriegebiet.

Rolf Blumer, Glarus, an der Sitzung anwesendes Ersatzmitglied, votiert für den Antrag der Kommission. – Landrätin Regula N. Keller sollte eine Gesamtbetrachtung des Quartiers vornehmen. Es gibt einen öV-Anschluss mit dem Bahnhof, der seinesgleichen sucht. Es führt ein Radweg entlang der Zufahrt zum Industriequartier. Auf dem Kirchweg fahren permanent schwere Lastwagen. Die ansässige Firma hat ein Ausbaupotenzial in Bilten. Dort wird der Bahnhof zurückgebaut. – Man fragt sich, wie der Kanton Glarus für eine Strasse mit einem Projektvolumen von 4 bis 5 Millionen Franken 20 Jahre benötigen kann. Das ist unglaublich. Manch einer im Saal wäre in seinem Leben nicht so weit gekommen, wenn er im gleichen Tempo wie der Kanton oder der Regierungsrat gefahren wäre. – Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein ist dringend. Es handelt sich um ein cooles Industriequartier, in dem noch viel mehr möglich wäre, wenn es auch noch eine intelligente Erschliessung hätte.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag Keller mit 47 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Antragsziffer 3 der Kommission; Kenntnisnahme Orientierung öV-Massnahmen

Das Wort wird nicht verlangt. Dem Antrag von Kommission und Regierungsrat ist zugestimmt.