

An den Landrat

---

Glarus, 9. November 2021

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

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1. Ausgangslage**

Am 25. August 2021 reichte die Grüne Fraktion die Interpellation «Quo vadis MIV – Verkehrssituation Glarus?» ein (s. Beilage).

### **2. Ortsdurchfahrt Glarus**

Die erste Etappe für die Umgestaltung der Hauptstrasse in Glarus wurde Anfang 2019 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt gingen sechs Einsprachen ein. Dabei wurde mehrfach der fehlende Einbezug des gesamten Strassenraums mit Trottoirs und Plätzen bei der Projektierung bemängelt. Für die Platzgestaltung ist grundsätzlich die Gemeinde zuständig. Es stellten sich Abgrenzungsfragen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) des Kantons für die Hauptstrasse Glarus bzw. dem Strassenprojekt Ortsdurchfahrt Glarus.

Der Regierungsrat setzte – gestützt auf eine Umfrage bei der Begleitgruppe für das BGK – der Gemeinde Glarus für deren weitere Planung der Platzgestaltung als wichtige Randbedingung die Beibehaltung der Fussgängerstreifen sowie Tempo 50. Es ist davon auszugehen, dass die Planung der Gemeinde Glarus dennoch zu Änderungen am heute vorliegenden BGK-Projekt führen und dieses neu aufgelegt werden muss. Der Planungsprozess mit Studienauftragsverfahren, Bau- und Auflageprojekt, Genehmigungsverfahren, Submission und Ausführungsplanung erfordert seine Zeit. Die Realisierung der Umgestaltung der Kantonsstrasse und der Plätze ist deshalb erst ab 2028 realistisch.

### **3. Beantwortung**

*Zu Frage 1.* – Der Regierungsrat richtet seine Verkehrsplanung gemäss dem kantonalen Richtplan aus. Der Landrat hat das Kapitel Verkehr am 4. November 2020 genehmigt. Der Richtplan wurde dem Bund zur Genehmigung eingereicht.

Das Verkehrssystem wird als Gesamtsystem über alle Verkehrsträger hinweg betrachtet und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das gilt für den Kanton wie auch spezifisch für die Ortschaft Glarus. Die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr werden im Sinne der Gesamtmobilität weiterentwickelt und verbessert. Im Raum Glarus soll konkret der Bahnhof Glarus zu einem

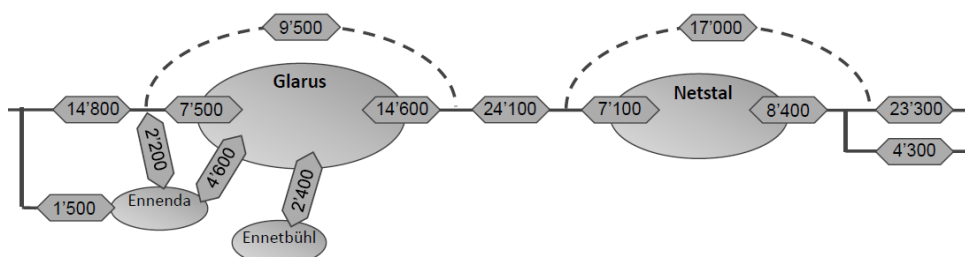
multimodalen Umsteigepunkt ausgebaut werden mit Verknüpfung von Bus- und Bahnnetz und mit Erstellung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen. Beim öV wird die Kleinbuslinie zwischen Ennenda und Glarus per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 eingeführt. Damit können schlanke Anschlüsse beim Bahnhof Glarus sichergestellt werden. Auch die kantonalen Radrouten werden laufend ausgebaut und verbessert. Im Raum Glarus wurde die Radroute aus dem Industriegebiet Untere Allmeind auf die Ennetbühlerstrasse verlegt, welche mit Tempo 30 verkehrsberuhigt ist.

Beim MIV setzt sich der Kanton dafür ein, die Siedlungsgebiete von Näfels, Netstal und Glarus in zweispurigen Tunnels im Westen zu umfahren. Die Umfahrung Glarus ist grundsätzlich Sache des Kantons bzw. bei einer Kombination mit der Umfahrung Netstal ein gemeinsames Projekt mit dem Bund. Mit dem Bund sind zurzeit Fragen der Umsetzung und Finanzierung zu prüfen.

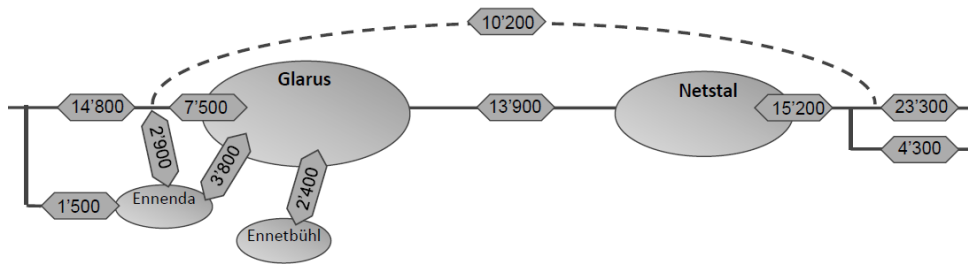
Zu Frage 2. – Für die Umfahrung Netstal hat der Kanton das Bau- bzw. Auflageprojekt erarbeitet. Der Bund hat die Strecke vom Zubringer Glarnerland bis zum Kreisel Glarus per Anfang 2020 ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Damit ist auch die Planung der Umfahrungen Näfels und Netstal in die Hoheit des Bundes übergegangen. Das Bundesamt für Strassen (Astra) macht seit der Übernahme der zusätzlichen Strecken umfassende verkehrliche, städtebauliche und umwelttechnische Untersuchungen sowie Abklärungen zur Zweckmässigkeit der von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte. Darunter fällt auch das Projekt der Umfahrung Netstal. Der Bund nimmt anhand dieser Untersuchungen eine Priorisierung dieser Projekte im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) vor. Das Programm STEP 2022 geht nächstens ist die Vernehmlassung und soll Ende 2022 vom Bundesrat beschlossen werden. Der Regierungsrat wird sich in seiner Stellungnahme insbesondere für die Umfahrung Netstal und für das unter Frage 1 erwähnte Vorgehen zur Kombination der Umfahrungen Netstal und Glarus stark einsetzen.

Für die Umfahrung Glarus liegt ein Vorprojekt vor. Dieses wurde am 2. Oktober 2012 den Gemeinden sowie den kantonalen Amtsstellen vorgestellt. Im politischen Diskurs steht nicht nur eine Finanzierungslösung betreffend die Umfahrung Glarus, sondern auch eine Variante mit einer einzigen Umfahrung von Netstal und Glarus zur Diskussion. Der Regierungsrat prüft diese zusammen mit dem Bund. Das Departement Bau und Umwelt hat die verkehrlichen Auswirkungen der beiden Varianten abgeschätzt. Die folgenden Verkehrszahlen betreffend die Umfahrung Netstal stammen aus dem Verkehrsmodell 2019, das im Zusammenhang mit dem Projekt Querspange Netstal erstellt wurde. Die Zahlen für die Umfahrung Glarus wurden aufgrund von früheren Untersuchungen abgeschätzt. In den folgenden Abbildungen wird der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) für den Prognosezustand 2030 dargestellt.

**Abbildung 1. Prognostizierte Verkehrsmenge DWV 2030 für die Variante Einzelumfahrungen**



**Abbildung 2. Prognostizierte Verkehrsmenge DWV 2030 für die Variante Gesamtumfahrung**



Die Verkehrsentslastung in Netstal ist mit der Variante Einzelumfahrungen deutlich besser als mit der Variante Gesamtumfahrung. Gemäss Verkehrsmodell beträgt die Verkehrsmenge auf der Umfahrungsstrasse Netstal mit der Variante Einzelumfahrung 17'000. Das bewirkt in Netstal eine Entlastung um 71 Prozent der Gesamtverkehrsmenge von 24'100. Mit der Variante Gesamtumfahrung beträgt die Verkehrsmenge auf der Umfahrungsstrasse 10'200. Dies entspricht einer Verkehrsentslastung um 42 Prozent.

Betreffend die Entlastung von Glarus unterscheiden sich die beiden Varianten wenig. In Glarus ist der Anteil des Ziel-/Quellverkehrs mit rund 60 Prozent relativ hoch. Mit der Variante Einzelumfahrung beträgt die Verkehrsmenge auf der Umfahrungsstrasse Glarus 9500. Das bewirkt in Glarus eine Entlastung um 39 Prozent bezüglich der Gesamtverkehrsmenge von 24'100. Mit der Variante Gesamtumfahrung beträgt die Verkehrsmenge auf der Umfahrungsstrasse 10'200. Dies entspricht einer Verkehrsentslastung um 42 Prozent.

*Zu Frage 3.* – Für die Planung der Umfahrungen Näfels, Netstal und Glarus wurden bisher 2'317'753 Franken ausgegeben. Das entspricht etwas mehr als der Hälfte des von der Landsgemeinde gesprochenen Kredits von 4'470'000 Franken (Preisbasis Oktober 2008). Der Restkredit reicht für allfällig weitere Planungen aus.

*Zu Frage 4.* – Grundsätzlich wird bei jedem Strassenprojekt ein Variantenstudium für die Gestaltung der Knoten im Rahmen eines Vorprojektes erstellt. Für die Beurteilung der Varianten werden unter anderem die Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Bodenverbrauch berücksichtigt. Das Vorprojekt wird anschliessend in die Vernehmlassung geschickt. Beim Projekt Stichstrasse Näfels-Mollis wurde zum Beispiel der Anschluss beim Zubringer Glarnerland von einem klassischen T-Knoten zu einem Kreisels mit Bypass aufgrund von Rückmeldungen aus der Vernehmlassung geändert. Die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss waren dabei massgebend.

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

**Im Namen des Regierungsrates**

*Marianne Lienhard, Landammann  
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:  
- Interpellation