

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 4. Dezember 2013

§ 435 Strassenbauprogramm 2014

(Berichte Regierungsrat, 22.10.2013; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 25.11.2013)

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission, auf das Strassenbauprogramm einzutreten, die Detailberatung zu führen und den Anträgen gemäss Kommissionsbericht zuzustimmen. – Das Strassenbauprogramm ist auf dem Mehrjahresprogramm, das die Landsgemeinde 2010 genehmigt hat, abgestützt. Es entnimmt daraus, was in der Umsetzung finanziell oder organisatorisch möglich und zweckmässig erscheint. Schwerpunkte bei den Investitionen sind: Abschlussarbeiten an der Klausenstrasse und bei der neuen Linthbrücke Näfels–Mollis; Planungsarbeiten für den Ersatz der Linthbrücke Mitlödi; Massnahmen gegen Steinschlag an der Kerenzerbergstrasse; Planungen für die Umfahrungsstrasse Näfels, Netstal und Glarus (die Kommissionssitzung fand vor der Volksabstimmung über den Vignettenpreis statt); Planungen zur Querspange Netstal Nord, zur Stichstrasse Näfels-Mollis und zur Umgestaltung der Kantonsstrasse in Glarus. Schwerpunkte bei den laufenden Kosten sind: Diverser baulicher Unterhalt; verschiedene Belagserneuerungen; Unterhalt der Sernftalstrasse; Strassenunterhalt, insbesondere Nationalstrassen Gebiet IV. – Benennt man die geplanten Arbeiten, hat man das Gefühl, es sei einiges vorgesehen. Wenn man einen Blick auf die Zahlen wirft, erhält man eher den un-guten Eindruck, dass nur ein bescheidenes Programm vorliegt: Bei den Investitionen fallen Netto-Ausgaben von nur 230'000 Franken an und in der Erfolgsrechnung ist ein Netto-Aufwand von 4,56 Millionen Franken budgetiert. Es sei daran erinnert, dass es sich um ein Kantonsstrassennetz von 130 Kilometer Länge und 200 Kunstbauten mit einem Anlagewert von mehr als einer Milliarde Franken handelt. – In der Kommission wird einmal mehr festgestellt, dass jährlich Mittel, die der Zweckbindung „Strasse“ unterliegen, nicht immer im Strassenbau ankommen. Sie verschwinden in der laufenden Rechnung des Kantons und Bauvorhaben an Strassen – in der Kommission wurden insbesondere Massnahmen für die Sicherheit an der Kerenzerbergstrasse genannt – werden verschoben. – Schliesslich stimmt die Kommission dem Strassenbauprogramm 2014 doch unverändert und einstimmig zu. Ebenso wurde beschlossen, dass Verschiebungen zwischen den Kostenarten möglich und zulässig sein sollen. Für den ordentlichen Unterhalt der Radrouten sind 2014 wiederum 70'000 Franken vorgesehen. – Zum vierten Mal enthält die Vorlage einen Abschnitt über Massnahmen im öffentlichen Verkehr zur Kenntnisnahme: Angebotsplanung 2014/15; Stand Tarifverbundplanung; Stand Behandlung politischer Vorstösse; Angaben zur Investitionsplanung, insbesondere zu Neuerungen beim Bahnhof Glarus. Diesbezüglich ist nach dem

zustimmenden Entscheid an der Gemeindeversammlung in Glarus ein Antrag zuhanden der Landsgemeinde 2014 auszuarbeiten.

Karl Stadler, Schwändi, beantragt namens der Grünen Fraktion Rückweisung der Kapitel 3.1 bis 3.4 des regierungsrätlichen Berichts. – Eine Mehrheit des Stimmvolkes, auch im Kanton Glarus, wollte keine Erhöhung des Vignettenpreises und damit auch keine Umsetzung des Netzbeschlusses. Die Ausgangslage für die Umfahrung von Näfels und Netstal, aber auch von Glarus, hat sich für längere Zeit grundlegend geändert. Deshalb kann die Grüne Fraktion dem regierungsrätlichen Bericht in dieser Form nicht zustimmen. Sie beantragt Rückweisung der Kapitel 3.1 bis 3.4 (S. 2). Selbst wenn die Umfahrung als Projekt des Bundes wieder einmal aufs Tapet kommt, geht es Jahre, bis die Finanzierung aufgegleist ist. Dass der Kanton selbst solch ein Projekt finanzieren könnte, ist nicht absehbar. Wie die Ausgangslage im Kanton dannzumal aussehen wird, lässt sich heute erst recht nicht sagen. Deshalb wird verlangt, dass die Planungsarbeiten momentan nicht weiterverfolgt werden. Es macht keinen Sinn, in einer schwierigen finanziellen Lage Hunderttausende, wenn nicht Millionen von Franken für Projekte auszugeben, bei denen noch so viele Unsicherheiten bestehen. Es braucht eine Pause, um grundlegende Überlegungen anzustellen. – Nebenbei: Es braucht wohl auch auf nationaler Ebene eine Reflexion, vielleicht auch eine Richtungsänderung, was das Ausmass und die Finanzierung der Mobilität anbelangt. Die Verkehrsteilnehmer müssen so besteuert werden, dass der Verkehr nicht ständig zunimmt, dass er in ökologisch und sozial erträglichere Bahnen geleitet wird. Darüber muss nicht der Landrat entscheiden. Aber der Kanton kann und soll die Verkehrssignalisation in Näfels und Netstal auf andere Art verbessern. Dafür soll der Rat einen neuen Bericht und neue Massnahmen verlangen. Was der Bericht mindestens zeigen soll, ist: Wie man den öffentlichen Verkehr weiter aufwerten will; Was man für den Langsamverkehr tut, der ein Teil des Autoverkehrs, gerade auch innerorts, übernehmen kann; Was man bei der Strassenführung mit baulichen Massnahmen machen kann, damit die Dörfer weniger von Lärm und Abgasen belastet werden und die Sicherheit grösser wird. Pläne und Ideen, die für den Kanton Glarus brauchbar sind und an anderen Orten in der Schweiz mit vergleichbaren Problemen bereits umgesetzt sind, könnten ein Ausgangspunkt sein. Die Ablehnung des Netzbeschlusses ist ein Startpunkt, eine Chance für etwas Neues.

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionsmitglied, bittet darum, den Antrag Stadler abzulehnen, auf die Vorlage einzutreten und dem Antrag gemäss Kommission zuzustimmen. – Das Volk sagte nicht zum Netzbeschluss Nein, sondern zu höheren Vignettenpreisen. Somit lehnte es den persönlichen Griff „hinten rechts“, nicht aber die Umfahrung und deren Planung ab. Die Landsgemeinde hat dem Planungskredit grossmehrheitlich zugestimmt. Die Aufträge sind vergeben, die Planungen laufen, stehen zum Teil kurz vor Abschluss. Es wäre nicht klug, kurz vor Schluss die Übung abzubrechen und die fast fertige Planung wegzuworfen. Der Netzbeschluss ist nicht definitiv versenkt. Es werden andere Möglichkeiten gesucht, die Finanzierung sicherzustellen.

Thomas Hefti, Schwanden, unterstützt den Vorredner. – Im Westschweizer Radio sagte Christian Levrat, was mit der Vignettenabstimmung vom Tisch sei: die zweite Gotthard-Röhre. Nicht gestorben seien jedoch vernünftige Projekte wie etwa im Raum Morges/Lausanne oder Le Locle/La Chaux-de-Fonds. Im Glarnerland gibt es auch ein vernünftiges Projekt. Es darf jetzt nicht aufgegeben und damit ein Zeichen gesetzt werden, dass die Umfahrung nicht gewollt ist. Man muss daran festhalten, die Planung beenden und dann neue Gelegenheiten nutzen.

Regierungsrat *Röbi Marti* bittet, den Antrag Stadler abzulehnen und das Strassenbauprogramm in der vorliegenden Form zu genehmigen. – Die Grundlage für die Investitionsrechnung bildet das Mehrjahresprogramm, das von der Landsgemeinde 2010 genehmigt wurde. Das Strassenbauprogramm für das kommende Jahr ist tatsächlich nicht der grosse Wurf. Es sind Investitionen von 2,1 Millionen Franken vorgesehen. Davon entfallen 1,2 Millionen Franken für den Strassenbau und 0,9 Millionen Franken für

Planungen. Nach Abzug der Beiträge von Bund und Gemeinden verbleiben Brutto-Ausgaben von 230'000 Franken. – Zum Votum von Landrat Karl Stadler: Tatsächlich ist die Ausgangslage eine andere. Aber wie diese genau ist, weiss niemand. Man wird irgendwann, sehr wahrscheinlich schweizweit, eine Auslegeordnung machen. Dann sieht man weiter. Sicher ist, dass die Landsgemeinde 2008 4,47 Millionen Franken bewilligt hat, dass man die Arbeit – zu hoffen ist, dass der Antrag Stadler abgelehnt wird – noch zu Ende bringt. Wie sich die Situation verändern wird, weiss weder Landrat Stadler noch der Baudirektor.

Detailberatung

A. Kantonsstrassen: Investitionsrechnung

Fridolin Dürst, Obstalden, Kommissionsmitglied, mahnt, bei den Schutzmassnahmen an der Kerenzerbergstrasse sei vorwärts zu machen. – Die Landsgemeinde 2010 hat im Rahmen des Strassenbauprogramms 2011–2020 für Steinschlagschutzmassnahmen an der Kerenzerbergstrasse einen Rahmenkredit von 4,3 Millionen Franken bewilligt. In der Vorlage war die Strecke von rund 2,5 Kilometer im Britternwald gemeint. Die Kerenzerbergstrasse ist in diesem Abschnitt durch Stein- und Eisschlag erheblich gefährdet. Bis jetzt hat sich dort nichts bewegt, weder Planungen noch bauliche Massnahmen. Eine Kreditgenehmigung beinhaltet auch den Auftrag zur Realisierung von entsprechenden Vorhaben. Nach einem Steinschlag auf die Kerenzerbergstrasse im Frühling 2013 oberhalb von Mollis, mit Folgen für eine Autofahrerin und grossem medialem Echo, sind Sofortmassnahmen eingeleitet worden. Der Regierungsrat hat dafür einen Nachtragskredit von 200'000 Franken bewilligt. Im vorliegenden Strassenbauprogramm sind noch 80'000 Franken vorgesehen, um die Arbeiten abzuschliessen. Diese Massnahmen haben jedoch nichts mit dem an der Landsgemeinde bewilligten Kredit zu tun. – Jetzt scheint es, dass diesem Beschluss doch nachgekommen wird. Gemäss einer erhaltenen Aktennotiz hat die Abteilung Wald und Naturgefahren eine Risikoanalyse der gesamten Kerenzerbergstrasse von Mollis bis Mühlehorn in Auftrag gegeben. Diese Analyse hat das vorhandene Gefahrenpotenzial bestätigt. Nach Abschluss der Analyse sind die entsprechenden Mittel in das nächste Strassenbauprogramm aufzunehmen. Abklärungen haben ergeben, dass der Bund rund einen Drittel der Kosten übernehmen wird. Somit ist auch die Finanzierung gesichert. – Die Kerenzerbergstrasse dient offiziell auch als Ausweichroute der A3 sowie als Zugang zu den Dörfern Filzbach und Obstalden. Es soll nicht gewartet werden, bis wieder etwas Schlimmes passiert.

Regierungsrat *Röbi Marti* versteht das Anliegen von Landrat Fridolin Dürst. Bereits in einem früheren Strassenbauprogramm sind diese Schutzmassnahmen enthalten. Sie wurden immer wieder verschoben. Das Ereignis im März 2013 war beängstigend. Es stimmt allerdings nicht, dass weder Planung noch sonst etwas vorangetrieben wurde. Die Bestätigung des Bundesamtes für Umwelt, dass dieses 35 Prozent der Gesamtkosten übernimmt, ist vorliegend. Die Planung ist nun so weit, dass man vorwärts machen kann. Die Gefahren- und Risikoanalyse wurde von Experten durchgeführt, das Projekt wurde als Einzelprojekt beim Bund eingereicht. Zumindest hier ist man einen Schritt weiter. Ein Restrisiko wird immer bleiben.

Abstimmung: Der Antrag Stadler, die Punkte 3.1–3.4 zurückzuweisen, ist abgelehnt.

B. Kantonsstrassen: Erfolgsrechnung

Hans Peter Spälti, Netstal, an der Sitzung anwesendes Ersatzmitglied der Kommission, erkundigt sich beim Baudirektor bezüglich Löntschbrücke Netstal. – Unter der Annahme, dass der Netzbeschluss realisiert würde, erkundigte sich der Redner in der Kommission, wie es mit der Löntschbrücke in Netstal weitergeht, wenn der Bund diese übernimmt. Nach dem Unwetter 2005 wurde an dieser Brücke eine Zustandsuntersuchung durchgeführt. Deutliche

Sicherheits- und bauliche Mängel wurden festgestellt. Für den Kanton ist diese Brücke enorm wichtig. Nun stellt sich die Frage, wie der Plan B aussieht, nachdem der Netzbeschluss nicht vollzogen wird. Die notwendigen Priorisierungen müssen vorgenommen werden, falls nötig mittels Vorstössen. Um eine Auskunft des Baudirektors wäre der Redner froh.

Regierungsrat *Röbi Marti* kennt die Frage, die Landrat Hans Peter Spälti ihm gestellt hat. – Es gibt ein Protokoll der Analyse der Löntschbrücke. Diese ist eine Achillesferse, was die Kommunikation im Kanton Glarus anbelangt. Die Idee war, dass mit dem Netzbeschluss der Bund die Brücke übernimmt. Im Budget sind deshalb 350'000 Franken zu wenig eingestellt. Dieser Betrag muss als Kreditüberschreitung im kommenden Jahr ausgeglichen werden. Der Kanton wird die Löntschbrücke noch einmal genau anschauen. Die notwendigsten Mittel müssen ins Budget eingestellt werden, um den heiklen Teil nach Möglichkeit zu beheben. Zunächst werden Belagsarbeiten gemacht. – Im Übrigen gibt es im Tiefbau ein Problem: Der Kanton hat in praktisch allen einschlägigen Zeitungen und Zeitschriften die Ingenieursstelle ausgeschrieben. Schweizweit gab es eine einzige Bewerbung – der Markt ist völlig ausgetrocknet. Ressourcenmässig muss sich das Baudepartement nach der Decke strecken.

C. Lärmsanierung bei Kantonsstrassen

Franz Landolt, Näfels, hält fest, dass Lärm belastet und krank macht. – Die Lärmsanierung, insbesondere entlang der Kantonsstrassen, geht im Allgemeinen zu langsam voran. Speziell an der Hauptstrasse in Näfels passiert zu wenig. Die Baudirektion ist einmal mehr gebeten, die notwendigen personellen Mittel zur Verfügung zu stellen und die Aufgabe anzupacken. Es ist bekannt, dass es nicht immer einfach ist, dass Einsprachen verzögern. Auch bekannt ist jedoch, dass Menschen unter der Lärmbelastung leiden.

Regierungsrat *Röbi Marti* ist ebenso der Meinung, dass es mit den Lärmsanierungen zu langsam vorangeht. – Es gibt drei Probleme: Es fehlen die Ressourcen auf der Baudirektion. Aber auch bei den beauftragten Unternehmen gibt es Engpässe. Das dritte Problem sind die Einsprachen. Es ist mühsam, wenn man Gutes tun will und dann nur Einsprachen kommen.

E. Orientierung öV-Massnahmen

Martin Bilger, Ennenda, an der Sitzung abwesendes Kommissionsmitglied, fordert weitere Verbesserungen im öffentlichen Verkehr. – Einmal mehr dürfen die geplanten Massnahmen im öV zur Kenntnis genommen werden: Einmal mehr ist die SP-Fraktion gar nicht zufrieden. Trotz grösserem Aufwand schaut weniger heraus. Fazit: Ziel nicht erreicht. Zwar steht man kurz vor dem Start des Tarifverbands „Ostwind“ und der Einführung des Halbstundentakts. Schaut man sich die Angebotsplanung aber genauer an, kann man mit dem Ergebnis nicht zufrieden sein. Erwähnt seien der nach wie vor fehlende Eckanschluss in Ziegelbrücke und der lange Stillstand der S25 in Schwanden. Das hat zwar technische Gründe und kann erklärt werden. Aber es hinterlässt einen bitteren Nachgeschmack und lässt sich dem Steuerzahler nur schwer erklären. – Der neue kantonale öV-Verantwortliche wird in den nächsten Monaten und Jahren stark gefordert sein. Es braucht weitere Verbesserungen in der Fahrplangestaltung bei Zug und Bus, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Jeder öV-Nutzer belastet die Strassen weniger, das muss allen klar sein. – Glarus hat als Standortgemeinde am vergangenen Freitag das Signal für das Bahnhofprojekt auf grün gestellt. Das freut die SP-Fraktion. Dank gilt dem zuständigen Departement bereits heute für die weitere Zusammenarbeit in diesem anspruchsvollen Projekt. Und wenn es künftig noch ein paar Busse mehr gibt, wird sich die Investition in den Busbahnhof in dieser Grösse auch lohnen.

Christian Marti, Glarus, betont, dass das Gesamtbild nicht aus den Augen verloren werden darf. – Es soll nicht nur darüber gesprochen werden, was noch besser sein könnte. Es muss

auch gesagt werden, was in den vergangenen Jahren durch Entscheide von Regierungsrat, Landrat und Landsgemeinde im Bereich öV wesentlich verbessert werden konnte. Ab dem nächsten Fahrplanwechsel wird es im Kanton den Halbstundentakt geben. Man tritt dem Tarifverbund „Ostwind“ bei und ist dadurch auch an den Z-Pass angeschlossen. Man wird beim Budget sehen, was das alles gekostet hat.

Rolf Hürlimann, Schwanden, stimmt seinen Vorrednern zu. – Es gibt wichtige Verbesserungen. Doch sie gelten nicht überall. Es gibt einen Verlierer: Glarus Süd. Die Gemeinde hat auf der Strasse ein riesiges Problem und neuerdings auch auf der Schiene. Ein Pendler, der in Nidfurn lebt und in Glarus arbeitet, wird sicher nicht täglich zweimal acht Minuten in Schwanden warten. Diese Leute gehen dem öV verloren. Das Kleintal, Schwändi, Sool, die heute mit dem Bus ab Bahnhof Schwanden über schlanke Anschlüsse verfügen, werden künftig längere Umstiegszeiten haben. Dies, weil zur vollen halben Stunde in Schwanden keine Kreuzung mehr stattfindet, die sauber mit Bus bedient werden könnte. – Glarus Süd ist also der grosse Verlierer. Ein Grund dafür ist, dass die Infrastruktur zurückgebaut wurde, dass Kreuzungsstellen fehlen. Wenn der öV gefördert werden soll, muss man dort wieder zu Investitionen bereit sein. Im Hinterkopf sind dabei zwei Dinge zu behalten: Wenn sich der öV-Anteil um 50 Prozent verbessert, dann sind immer noch 85 Prozent auf der Strasse. Und für den öV werden pro Jahr mittlerweile 9 Millionen Franken ausgegeben.

Regierungsrat *Röbi Marti* nimmt Bezug auf das Votum von Landrat Martin Bilger: Wenn man sagt, in den vergangenen Jahren sei im öV nichts passiert oder es sei nicht gut gelaufen, dann sei er nicht zufrieden. – Im Bereich öV gibt es die unterschiedlichsten Meinungen. Mittlerweile ist man schon so weit, dass einige das Gefühl haben, sie müssten vor der Haustüre abgeholt werden. – In den vergangenen Jahren hat man sehr viel in den öV investiert: 2004 waren es 2 Millionen, 2013 schon 9 Millionen Franken. Mit der Inbetriebnahme des ersten Teils der Durchmesserlinie wird die stündliche Führung des Glarner-Sprinters, neu S25, endlich Realität. Wenn das Busangebot noch entsprechend angepasst wird, dann ist vieles optimiert. – Landrat Rolf Hürlimann hat Recht: Einige Dinge sind nicht umgesetzt worden. Zu den Entwürfen, die im Frühsommer 2013 aufgeschaltet wurden, sind rund 40 Begehren eingegangen. Sie betrafen etwa den fehlenden Eckanschluss in Ziegelbrücke, die wenig attraktiven Stillstandzeiten in Schwanden oder den nicht realisierten IC-Halt in Ziegelbrücke. Die Detailbearbeitung hat ergeben, dass nur wenige dieser Anliegen umgesetzt werden können. Die meisten Begehren konnten aus fahrplantechnischen, infrastrukturellen oder finanziellen Gründen nicht realisiert werden.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, beantragt Streichung der Kredite für die Planungen der Umfahrungen von Näfels, Netstal und Glarus, die für 2014 eingestellt sind. – Gerade die vorangegangenen Voten bewegen dazu, diesen Antrag zu stellen. Es wurde unzählige Male gesagt und geschrieben, man brauche bis Ende 2013 ein fixfertiges Projekt. Weshalb braucht es dann 2014 nochmals einen Kredit für Planungen? Wenn es um die künftige Planung geht, ist festzuhalten, dass man im 2014 noch nicht soweit ist, um nun einen Kredit zu sprechen. Mit Blick auf das Budget sind die genannten drei Posten zu streichen (und nicht zurückzuweisen, wie dies Landrat Karl Stadler beantragt hat).

Abstimmung: Dem Antrag Müller Wahl auf Rückkommen wird zugestimmt.

Schlussabstimmung: Der Streichungsantrag Müller Wahl unterliegt dem Antrag der Kommission. Das Strassenbauprogramm 2014 ist unverändert genehmigt. Verschiebungen zwischen den Kostenarten 3141.00, 3141.02 und 3141.03 sowie 3141.04 und 3120.05 sind bewilligt. Der Kredit von 70'000 Franken für den ordentlichen Unterhalt der Radrouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn ist gewährt. Die Orientierung über die Massnahmen im öffentlichen Verkehr wird zur Kenntnis genommen.

