

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 6. Dezember 2023

§ 192 Strassenbauprogramm 2024

(Berichte Regierungsrat, 19.9.2023; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 2.11.2023)

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 für 2024 ausführlich. Sie stellte fest, dass für den Unterhalt und die Investitionen in die Kantonsstrassen kontinuierlich ein ausgewiesener Bedarf besteht. Sie stellte ausserdem fest, dass es im Bereich Mobilität zahlreiche Fragestellungen gibt, die auch in den nächsten Jahren grösster politischer Aufmerksamkeit von Regierungs- und Landrat bedürfen. Zu nennen ist zum Beispiel die anstehende Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, der bedarfsgerechte Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Beratung und Umsetzung des neuen Veloweggesetzes oder der Abschluss des Mehrjahres-Strassenbauprogramms 2010–2019. Von grosser Bedeutung ist auch die Umsetzung der Umfahrung im Glarnerland und insbesondere die koordinierte Planung der Etappen Netstal und Glarus zusammen mit dem Bund als gemeinsames Projekt. Eine optimale Verkehrserschliessung auf Strasse und Schiene hat für die Entwicklung des Lebens-, Wirtschafts- und Freizeitraums Glarnerland höchste Priorität. – Vor einem Jahr beauftragte der Landrat den Regierungsrat im Rahmen der Beratung des Strassenbauprogramms 2023 damit, das Projekt der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein in das Strassenbauprogramm 2024 aufzunehmen, im 2024 für den Planungsstart zu sorgen und im Budget 2024 die dafür benötigten finanziellen und personellen Mittel vorzusehen. Damit wird das letzte Projekt aus dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010–2019 in Angriff genommen. Die Ausführungen des Regierungsrates zum diesjährigen Strassenbauprogramm und zum Budget 2024 zeigen, dass der Regierungsrat diesen Auftrag umgesetzt hat. Heute liegt der Ball wieder beim Landrat. – Bei zwei Projekten des Regierungsrates beantragt die Kommission eine Verschiebung um zwei Jahre. Für ein Projekt an der Klausenstrasse sind im Budget 2024 700'000 Franken eingestellt. Die Kommission erachtet dort einen Marschhalt als vertretbar und nötig. Sie will sich in den Beratungen im Verlauf des nächsten Jahres einen Überblick über die weiteren anstehenden Arbeiten an der Klausenstrasse verschaffen, bevor sie hier Hand bieten will, um weitere Arbeiten angehen zu können. Für das Projekt Sernftalstrasse Schwanden, Abschnitt Erlen–Bahnhof, sind im Budget 2024 1,3 Millionen Franken eingestellt. Die Sanierung dieses Abschnitts war in der Kommission unbestritten. Mit der Umsetzung soll aber aufgrund der Ereignisse an der Wagenrunse in Schwanden vorerst zugewartet werden. – Die Kommission dankt allen Tiefbau- und Mobilitätsverantwortlichen des Kantons für die kontinuierliche, kompetente und engagierte Arbeit zugunsten eines zentralen Bedürfnisses von Menschen und Wirtschaft.

Den Kommissionsmitgliedern gebührt für die kollegiale Zusammenarbeit und den intensiven Austausch Dank. Zu danken ist zudem Landesstatthalter Kaspar Becker und seinem Team, insbesondere Departementssekretärin Martina Rehli, Kantonsingenieur Christof Kamm sowie Markus Josi, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr, für die Unterstützung der Kommissionsarbeit.

Mathias Vögeli, Rüti, Kommissionsmitglied, unterstützt im Namen der Die-Mitte-Fraktion die Anträge der Kommission. – Die vorberatende Kommission beantragt bekanntlich zwei Änderungen. Die eine Anpassung betrifft die Klausenstrasse, Abschnitt Rietboden–Staldengalerie. Dort zog die Kommission eine Verschiebung um zwei Jahre knapp einer Streichung vor. Damit war eine Minderheit der Die-Mitte-Fraktion nicht einverstanden; sie wollte das Projekt umsetzen. Eine Mehrheit erachtete eine Verschiebung aber als ohne Weiteres vertretbar. Fast jedes Jahr wird auf der Glarner Seite des Klausens gebaut. Die Strasse befindet sich auf der Glarner Seite in einem guten Zustand. Das sagen sogar die Urner, die ihrerseits mit dem grösseren Urner Abschnitt nicht gleich zufrieden sind. Im Nachhinein kann man sicherlich froh sein, dass die Glarner damals den Hahn überfüttert haben, sodass dieser später krächte. Dadurch haben die Glarner zumindest ein grosses Stück Strasse weniger zu unterhalten. – Die zweite Änderung betrifft die Sernftalstrasse in Schwanden, Abschnitt Erlen–Bahnhof. Da man immer noch nicht weiss, was mit dem Material der Wagenrunse passiert und welche Tonnagen auf dieser Strasse bewegt werden, ist eine Verschiebung die beste Lösung. Zudem ist eine Baustelle während der Zeit des Abtransports des Materials nicht optimal. Das zeigte sich aktuell in anderen Bereichen. – Zu reden gab einmal mehr die Umfahrungsstrasse. Nach wie vor ist ein grosser Bogen bis und mit Glarus ein Thema; das muss auch so bleiben. Der Regierungsrat tut gut daran, mit den Bundesparlamentariern, die schon vorgespurt haben, zusammensitzten und gemeinsam an die höchsten Stellen in Bern zu gelangen. Der Hauptort muss mit einem vom Bund mitfinanzierten grossen Bogen erschlossen werden. Nur mit der Umfahrungsstrasse bis zum Leimen ergibt die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein Sinn. Für deren Projektierung werden nun Ingenieure gesucht. – Die im Ausbauschnitt 2035 geplante Aufhebung der Direktverbindung Linthal–Zürich darf nicht sein. Der Kanton muss sich für diese Verbindung einsetzen. Auch auf nationaler Ebene muss dieser Ausbauschnitt noch einmal grundlegend überarbeitet werden. – Mit grosser Freude können die nach zähen Verhandlungen mit den SBB behindertengerecht umgebauten Perrons von Linthal bis Nidfurn zur Kenntnis genommen werden. Weniger schön war die Situation mit den Ersatzbussen, welche von den SBB während der Bauzeit eingesetzt wurden. Ab dem 9. Dezember sind diese aber wieder Geschichte und die Züge fahren fahrplanmässig mit Einstiegsstellen, die es auch Leuten mit eingeschränkter Mobilität ermöglichen, ein- und auszustiegen.

Kaspar Krieg, Niederurnen, Kommissionsmitglied, votiert stellvertretend für die SVP-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Die Sanierung der Sernftalstrasse in Schwanden, Abschnitt Erlen–Bahnhof, soll auf das Jahr 2026 verschoben werden. Bevor nicht klar ist, was mit dem Material der Wagenrunse passiert, soll nicht noch eine zweite Baustelle in unmittelbarer Nähe errichtet werden. Vermutlich ist das genau jene Strasse, auf der das ganze Material abgeführt werden muss. Da sollen keine Probleme geschaffen werden. Weiter soll auch die Sanierung der Klausenstrasse, Abschnitt Rietboden–Staldengalerie, zweite Etappe, auf das Jahr 2026 verschoben werden. Wenn im Tal Projekte noch nicht zur Ausführung bereit sind, werde in die Klausenstrasse investiert. Das ist die Aussage eines Baudirektors. Der Abschnitt Rietboden–Staldengalerie befindet sich in einem Zustand, der eine Verschiebung der Sanierung um zwei Jahre bedenkenlos zulässt. – Dass die Klöntalerstrasse im Gegensatz zur Klausenstrasse in einem schlechteren Zustand ist, ist bekannt. Es ist sehr wichtig, dass diese Strasse wieder einmal in Schuss gebracht wird. Die Kosten von 841'000 Franken für den Fussgängersteg sind jedoch relativ hoch. Er ist als Massnahme zugunsten der Verkehrssicherheit gedacht, könnte jedoch auch touristischen Zwecken dienen. Ob ein solcher Steg in einem Gebiet, in dem es an einem schönen Tag sowieso zu Überlastungen kommt, wichtig ist, bleibt fraglich. Dort muss man den Tourismus nicht mit viel Geld ankurbeln. Die SVP-Fraktion sieht von einem Antrag aber ab. – Die zweiwöchige Sperrung

der Bahnstrecke für Sanierungsmassnahmen durch die SBB zeigte einmal mehr, wie wichtig eine funktionierende Bahn in einem schmalen Gebirgskanton ist. Es gibt keinen Platz für viele parallele Verkehrsachsen. Die Bahn ist das Rückgrat. Die Menschen müssen von ihrem Ausgangsort so schnell wie möglich auf die Bahn kommen und mit der Bahn aus dem und in den Kanton gelangen. Das muss funktionieren, dann gibt es auch Platz auf der Strasse. Wenn die Bahn nicht funktioniert, entsteht hingegen ein Chaos.

Andrea Bernhard, Glarus, Kommissionsmitglied, wirbt namens der GLP-Fraktion um Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Die GLP-Fraktion teilt die bereits genannten Argumente für eine Verschiebung der Sanierung der Sernftalstrasse sowie der Klausenstrasse. Letzteres Projekt könnte man allenfalls sogar noch mehr als zwei Jahre hinausschieben. Die GLP-Fraktion nimmt auch die öV-Massnahmen zur Kenntnis. Sie begrüsst das Engagement des Regierungsrates für gute Verbindungen. Es ist wichtig, in dieser Sache mit den Glarner Bundesparlamentariern zusammenzuspannen, damit auch nach dem Ausbauschnitt 2035 eine Anbindung vorhanden ist, wie sie heute besteht und wie sie der Kanton Glarus auch verdient. – Die GLP-Fraktion wird in der weiteren Beratung einen Streichungsantrag zum Planungskredit für die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein stellen. Sie verfolgt damit das Ziel, das Wünschbare vom Machbaren zu trennen. Vielleicht ist diese Strasse in Anbetracht der Zeithorizonte zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. – Im Bereich der Radrouten möchte die GLP-Fraktion dem Kanton mehr Möglichkeiten zur rascheren Entwicklung der Velowege geben. Denn die aktuelle Verkehrssituation zeigt sehr gut, dass man nicht einfach auf mehr Strassen für die Autos setzen sollte. Das führt nicht unbedingt zu flüssigerem Verkehr.

Sabine Steinmann, Oberurnen, kündigt an, dass die SP-Fraktion den noch folgenden Antrag der GLP-Fraktion zu den Radrouten unterstützen wird. – Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr ist das Velo eine gesunde, emissionsfreie und keine anderen Verkehrsteilnehmer schädende Art der Fortbewegung. Trotzdem ist das Velo immer noch nicht gleichberechtigt zum motorisierten Individualverkehr. Das zeigt sich auch daran, wie viel Platz die Radrouten im Strassenbauprogramm einnehmen. Wertvoller Boden wird versiegelt; die neuen Strassen kreuz und quer durch das Tal bereiten keine Freude. Sie sind für Velofahrende nachteilig, weil deren Routen durch diese Strassen unterbrochen werden. Der grösste Anteil der Emissionen im Verkehr stammt von Personenwagen. Dass lieber eine Strasse nach der anderen gebaut und aufgrund des damit verbundenen Mehrverkehrs lieber zu Stosszeiten im Stau gestanden wird, statt mit parallelen Massnahmen den Veloverkehr zu fördern, ist unverständlich.

Cinia Schriber, Mitlödi, spricht sich im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission aus. – Die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ist eine gute Gelegenheit, um das öV-Angebot anzupassen und weiterzuentwickeln. Im Kanton Glarus gibt es enormes Potenzial für Verbesserungen im öV, vor allem bei Busverbindungen sowie bei nutzerfreundlichen Haltestellen. Das Glarnerland braucht attraktive öV-Verbindungen; innerhalb des Kantons, aber auch nach aussen. Innerhalb des Kantons verbessert der beschlossene Halbstundentakt ab Linthal die Grunderschliessung von Glarus Süd. Zusammen mit dem Halbstundentakt bis Schwanden ist auch die Buslinie ab dem heutigen Knoten Schwanden neu auszurichten, um etwa den Anschluss ins Kleintal gewährleisten zu können. Wenn die Züge nicht mehr in Schwanden kreuzen, können die Busse ins Sernftal nicht mehr beide Richtungen abnehmen. Es braucht also auch Investitionen in zusätzliche Busse ins Sernftal. Der Kanton braucht zudem halbstündliche Direktverbindungen in die anderen Kantone, damit die Pendlerinnen und Pendler, die etwa im Raum Zürich oder Rapperswil arbeiten, weniger umsteigen müssen. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen stellen erfreut fest, dass sich der Kanton beim Bund mit Nachdruck dafür einsetzt, dass seine Anliegen berücksichtigt werden. Auch die Bundesparlamentarier setzen sich ein. Heute wäre eigentlich eine Motion von Ständerat Mathias Zopfi traktandiert gewesen; diese hat zum Ziel, die Direktverbindungen zu erhalten. Deren Behandlung wurde jedoch auf den 19. Dezember 2023 verschoben. Das ist gut. Denn so kann Landammann Benjamin Mühlemann vor Ort mithelfen. Der Kanton geht den richtigen Weg, wenn er mit der

Gesetzesrevision eine neue Vorlage zum öV-Angebot ausarbeitet. Diese soll mögliche Ausbauschritte vorwegnehmen oder vorbereiten. Es gibt noch viel Potenzial im Glarner öV. Dieses ist zu nutzen.

Martin Baumgartner, Engi, Kommissionsmitglied, betont die Wichtigkeit der Umfahrungsstrasse für Glarus Süd. – Bei den Velorouten und im öV braucht es Verbesserungen. Aber man darf dennoch die aktuelle Situation auf den Strassen nicht vergessen. Am vergangenen Wochenende nahmen die beiden Sportbahnen in Glarus Süd ihren Betrieb auf. Die Parkplätze in Elm waren voll. Viele Personen reisten mit dem Auto an. Viele von ihnen waren überhaupt nicht zufrieden. Seit der Inbetriebnahme der Querspange gibt es ein riesiges Chaos. Der Landrat wird bald über die neue Tourismusstrategie beraten. Was aber wirklich benötigt wird, ist eine Umfahrung. Man muss schneller in den Süden gelangen können. Sonst kann der Tourismus in Glarus Süd beerdigt werden. Viele der erwähnten Gäste werden vielleicht nicht mehr kommen, weil die heutige Erschliessung von Glarus Süd katastrophal ist. Dort ist man auf das Auto angewiesen. Wer auswärts arbeitet, muss so schnell wie möglich auf die Autobahn gelangen können. Den Bundesparlamentariern ist mitzugeben, dass die Umfahrung dringend benötigt wird. Das schliesst andere Massnahmen nicht aus.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zu den Anträgen der Kommission mit Ausnahme der beantragten Verschiebung des Sanierungsprojekts an der Klausenstrasse, Abschnitt Rietboden–Staldengalerie, das wie vom Regierungsrat vorgesehen voranzutreiben sei. – Der Regierungsrat schliesst sich bezüglich Sanierungsprojekt an der Sernftalstrasse in Schwanden dem Kommissionsantrag auf Verschiebung an. Als das Strassenbauprogramm erarbeitet wurde, war das Ereignis an der Wagenrunse noch nicht geschehen. In der Zwischenzeit änderten sich die Rahmenbedingungen massiv. Es ist deshalb selbstverständlich, dass man mit der Sernftalstrasse zuwartet. Hingegen hält der Regierungsrat an der Sanierung der Klausenstrasse, Abschnitt Rietboden–Staldengalerie, fest. Dort greift die Argumentation der Kommission etwas zu kurz. Der Regierungsrat setzte im Strassenbauprogramm durchaus Prioritäten – unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Ressourcen, aber auch zur Glättung der Investitionen. Wenn nun etwas beliebig Investitionen verschoben werden, wird es in ein paar Jahren zu einem Rückstand kommen. Das ist aus Sicht des Regierungsrates nicht opportun. Zu erinnern ist an die Situation mit den Kunstbauten. Deshalb ist nicht zu verschieben, sondern vorwärtszumachen. Mit einer Verschiebung wird auch nicht viel gespart. Wenn man sieht, wie sich die Preise in den letzten Jahren entwickelt haben, ist fraglich, ob der Kanton in zwei Jahren günstiger bauen kann. Tatsächlich ist die Klausenstrasse auf der Glarner Seite in einem besseren Zustand als auf der Urner Seite. Bestehende Strassen müssen unterhalten und wo nötig instandgesetzt werden. – Der Kommission ist für die intensive und spannende Diskussion zu danken.

Klausenstrasse, Abschnitt Rietboden–Staldengalerie

Die Kommission beantragt eine Verschiebung des Vorhabens auf das Jahr 2026. Der Regierungsrat hält an seinem Antrag fest. Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag des Regierungsrates mit 48 zu 6 Stimmen.

Sernftalstrasse Schwanden, Abschnitt Erlen–Bahnhof

Die Kommission beantragt eine Verschiebung des Vorhabens auf das Jahr 2026. Der Regierungsrat ist damit einverstanden.

Christian Marti weist darauf hin, dass an der Sernftalstrasse, Abschnitt Erlen–Bahnhof, innerhalb der kommenden zwei Jahre allenfalls Arbeiten der Technischen Betriebe Glarus Süd

ausgeführt werden. – Es gibt eine Variante, in der die Technischen Betriebe Glarus Süd im Rahmen der Ereignisbewältigung Wagenrunse auf dem Abschnitt Erlen–Bahnhof in den nächsten zwei Jahren Arbeiten vornehmen müssen – vor allem im Bereich Trottoir. Denn dort befinden sich Leitungen der Technischen Betriebe Glarus Süd. Es kann also sein, dass die Technischen Betriebe Glarus Süd Arbeiten im Perimeter des Sanierungsprojekts ausführen. Es ist wichtig, transparent darüber zu informieren, damit später nicht irgendwelche politischen Vorstösse zu diesem Thema eingereicht werden.

Die *Vorsitzende* stellt fest, dass dem Kommissionsantrag zugestimmt ist.

Hauptstrasse in Niederurnen, Fennen

Heinrich Schmid, Bilten, erkundigt sich zu möglichen Abhängigkeiten zwischen dem Sanierungsprojekt der Kehrichtverbrennungsanlage Linth und dem Projekt zur Sanierung der Hauptstrasse. – Die Kehrichtverbrennungsanlage im Fennen wird in den nächsten fünfzehn Jahren saniert. Deshalb wurden auf der anderen Strassenseite provisorische Parkplätze und Personenübergänge errichtet. Die Sanierung verursacht viel Verkehr. Erachtet es das Departement Bau und Umwelt angesichts dessen als klug, gleichzeitig auf der Hauptstrasse eine weitere Baustelle zu eröffnen?

Landesstatthalter *Kaspar Becker* geht auf die Frage des Vorredners ein. – Die Frage von Landrat Heinrich Schmid ist berechtigt. Die Krux ist: Eröffnet man im Glarnerland eine Baustelle, gibt es stets einen Konflikt mit anderen Interessen. Die Sanierung der Kehrichtverbrennungsanlage dauert mehrere Jahre. Wenn der Kanton stets zuwartet, bis alle anderen alles fertiggestellt haben, wird es schwierig. Der Kommissionspräsident erwähnte soeben ein Beispiel in Schwanden. Das Departement Bau und Umwelt kommt aber im Austausch mit der Kehrichtverbrennungsanlage zum Schluss, dass die gleichzeitige Strassensanierung machbar ist, auch wenn man sich das anders wünscht. Der Kanton will nicht fünf bis sechs Jahre warten, bis die Sanierung der Kehrichtverbrennungsanlage abgeschlossen ist.

Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein

Franz Landolt, Näfels, beantragt im Namen der GLP-Fraktion, es sei das Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein bis 2026 zurückzustellen. – Der Kanton hat auf seine Finanzen zu achten. Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein jetzt zu realisieren, ist weder dringend noch wichtig oder möglich. Auf dem Strassenabschnitt zum Leimen werden täglich knapp 2500 Autos gezählt. Es gibt im Kanton Strassenabschnitte, die locker die zehnfache Belastung tragen müssen. Das betroffene Industriequartier ist bereits heute zweckmässig erschlossen. Dringender Handlungsbedarf besteht nicht. Die notwendigen Tiefbauingenieure sind ohnehin Mangelware. Sie werden gar nicht erst gefunden. Ohne Planung gibt es auch keine Strasse.

Hans Jenny, Ennenda, spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission aus. – Der Landrat nahm dieses Vorhaben vor einem Jahr zusätzlich in das Strassenbauprogramm auf und erklärte es damit für dringlich. Das Projekt jetzt wieder zu streichen, wäre ein Witz. Landrat Franz Landolt sagt, das Industriegebiet sei sehr gut erschlossen. Man sendet mit einer solchen Aussage einem dort ansässigen, wichtigen Arbeitgeber ein Signal. Denn dieser baut in Bilten. Schliesst er den Standort in Ennenda, werden die heute in Ennenda wohnenden und arbeitenden Angestellten auch noch nach Glarus Nord pendeln müssen. Das führt zu noch mehr Verkehr. Schon heute gibt es genug davon, wie man soeben wieder feststellen durfte. Das Vertagen einer besseren Erschliessung dieses Industriegebiets wäre somit ein schlechtes Signal. – Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein wurde bereits vor der Gemeindestrukturereform diskutiert. Und jetzt soll sie sich noch weiter verzögern. Die Strasse muss gebaut werden. Die Situation mit dem Lastwagenverkehr

durch das Dorf Ennenda ist heute brandgefährlich. Die Lastwagen nehmen die komplette Strasse in Anspruch und kreuzen die Wege von Kindergärtnern. – Hoffentlich wird in naher Zukunft in diesem Industriegebiet ein neues Postlogistikzentrum gebaut. Das wird zu weiterem Verkehr führen. Das ist an sich auch ein gutes Zeichen. Denn Verkehr bedeutet, dass es Arbeit und Steuereinnahmen gibt.

Rolf Blumer, Glarus, votiert für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Landrat Franz Landolt arbeitete die vergangenen Jahrzehnte in der Industrie. Dass ausge-rechnet er sich gegen die bessere Erschliessung eines Industriequartiers einsetzt, ist er-staunlich. Wer sich dort auskennt, weiss, dass die Erschliessung bei weitem nicht mehr dem heutigen Standard entspricht. Entweder wird dieses Industriequartier also geschlossen. Oder man baut endlich diese Verbindungsstrasse, die im Gegensatz zur vom Kanton gut umsorg-ten Klausenstrasse volkswirtschaftlichen Nutzen bringt. Dass nun erneut versucht wird, diese Strasse zu torpedieren, ist ein Affront. Transporte überqueren zweimal eine Bahnlinie, an der jede Viertelstunde die Barrieren geschlossen sind. Darunter befinden sich zum Beispiel Vier-zigtonner der Firma Läderach. Auch entsteht ein neues Postverteilzentrum, wenn die Um-weltverbände endlich einmal eine Entwicklung eines Industriequartiers unterstützen würden. Im Kanton Glarus lebt man nicht nur von jenen, die Geld brauchen, sondern auch von jenen, die Geld verdienen und hier Steuern zahlen. Und genau jene werden vorliegend sabotiert.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Es war der Kom-mission vor einem Jahr ein wichtiges Anliegen, eine Lagebeurteilung zur Umsetzung des an der Landsgemeinde 2019 beratenen Mehrjahres-Strassenbauprogramms 2010–2019 vorzu-nehmen. Sie beantragte schliesslich, auch das letzte Projekt aus diesem Programm anzu-packen. Der Landrat folgte diesem Anliegen damals. Der Regierungsrat setzt das nun um. Auf diesem Weg ist zu verbleiben. Die Landsgemeinde sagte im 2010 auch zu diesem Pro-jekt Ja und sprach einen entsprechenden Rahmenkredit. Bis zur Realisierung der Verbin-dungsstrasse Leimen–Holenstein und damit zum Abschluss des Mehrjahres-Strassenbau-programms 2010–2019 vergehen 20 Jahre. Das reicht. Deshalb soll der Landrat auf dem Gaspedal bleiben.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission. – Landrat Mathias Vögeli sagte einleitend, die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein entfalte dann ihre grosse Wirkung, wenn die Umfahrung Glarus gebaut ist. Darauf verwies auch der Regierungsrat stets. Das muss bewusst sein, heisst aber in keiner Art und Weise, dass man nicht in die Vorleistung gehen kann. Dem Landrat ist explizit dafür zu dan-ken, dass er bereits vor einem Jahr die Weichen stellte. Er forderte nicht bloss, sondern war auch bereit, die notwendigen Ressourcen – die im Personalbereich zugegebenermassen schwierig zu finden sind – zur Verfügung zu stellen. Die Verbindungsstrasse Leimen–Holen-stein wurde von der Landsgemeinde 2010 beschlossen – wie die Stichstrasse Näfels-Mollis und die Querspange Netstal auch. Bei all diesen Strassen wurde von verschiedener Seite gefordert, vorwärtszumachen.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Landolt mit 47 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Unterhalt Kantonsstrassen

Yvonne Carrara, Mollis, ruft zuhanden des Protokolls in Erinnerung, dass sich die Bahnhof-strasse Mollis in einem schlechten Zustand befinde. – Die Bahnhofstrasse in Mollis wird erneut nicht ins Strassenbauprogramm aufgenommen. Diese war bereits in der letztjährigen Debatte ein Thema. Diese Kantonsstrasse darf nicht vergessen gehen. Landesstatthalter Kaspar Becker sagte heute, man müsse die Kantonsstrassen unterhalten. Auch die Molliser Bahnhofstrasse sollte dabei in den nächsten paar Jahren berücksichtigt werden.

Kantonale Radrouten

Priska Müller Wahl, Niederurnen, beantragt, es seien in der Investitionsrechnung 2024 500'000 für die kantonalen Radrouten einzustellen. – Seit 2017 sind die Schwachstellen der kantonalen Radrouten benannt. Verbesserungen werden trotzdem nicht oder nur langsam umgesetzt; es bleibt bei der Planung. Begründet wurde dies stets mit fehlendem Personal. Der Landrat hat nun aber 2 Millionen Franken in der Investitionsrechnung um zwei Jahre zurückgestellt. Diese 2 Millionen Franken hätten von Mitarbeitenden der Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau verplant werden sollen. Es gibt nun also freie Ressourcen, um die Verbesserung der Radrouten anzugehen. Die Chance ist zu ergreifen. Wo man sanieren muss, ist ja bereits bekannt. Nun sind die Projekte auszuarbeiten. Dazu braucht es keine Spezialisten für Velowege. – Selbst mit einer Aufstockung des Budgets für die Radrouten ist unter dem Strich noch gespart. Sie erlaubt, zumindest ab nächstem Jahr sichtbare Massnahmen umzusetzen. Es geht um Schwachstellen, die zu Sicherheitsproblemen führen. An der Landsgemeinde 2017 wurde ein Antrag, der noch viel höhere Investitionen vorsah, knapp abgelehnt. Damals wurde versprochen, dass die Schwachstellen endlich behoben werden.

Christian Marti beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Der Antrag Müller Wahl ist aus Sicht einer schnelleren Verbesserung für den Langsamverkehr, insbesondere den Veloverkehr, verständlich. Es sollte nun aber jener Weg gegangen werden, wie er in der Legislatur- und der Jahresplanung vorgesehen ist. Es ist festzustellen, dass entlang des erwähnten Berichts zu den Schwachstellen in den vergangenen Jahren wie auch in diesem und dem nächsten Jahr an Einzelpositionen gehandelt wird. Dieses Jahr wurde etwa die Situation an der Kreuzung beim Feuerwehrgebäude Kärpf in Schwanden verbessert. Weiter steht das neue Kantonale Veloweggesetz kurz vor der parlamentarischen Beratung im Plenum. Die GLP-Fraktion will aber jetzt schon ein bisschen mehr Gas geben. Diese Beratungen sind abzuwarten. Sie werden aufzeigen, wie unterschiedlich die Erwartungen an die Umsetzung des Veloweggesetzes und bezüglich Tempo sind. Der Landrat wird dieses Tempo jährlich über das Budget diskutieren und steuern. Das versucht die GLP-Fraktion jetzt schon. Über die Velowegnetzpläne werden viele weitere wichtige Grundlagen geschaffen. Dort wird der Bericht zu den Schwachstellen auch wieder einfließen. Diese Grundlagenarbeit auf gesetzlicher Stufe und auch im Vollzug der Velowegnetzpläne ist abzuwarten, um dann wieder Budgetdiskussionen zu führen. Ein Schritt folgt auf den anderen. – Die GLP-Fraktion bringt bisher unbekannte Anträge und Anliegen in die Plenumsdebatte ein, obwohl sie in der Kommission vertreten ist. Die Fraktion ist gebeten, Vorkehrungen zu treffen, damit jene Kommissionen, in denen die GLP-Fraktion vertreten ist, gute Vorarbeit leisten können.

Priska Müller Wahl setzt den Fokus auf die bestehenden Radrouten. – Es geht um die heute bestehenden Radrouten. Diese sind heute traktandiert. Es geht hingegen nicht um das Veloweggesetz, das eine neue Planung beinhaltet. Es dauert noch Jahre, bis diese Planung umgesetzt ist. Der Antrag handelt von der schnelleren Behebung bekannter Schwachstellen – wie sie versprochen wurde.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission. – Kommissionspräsident Christian Marti argumentierte in den grossen Linien. Zu ergänzen ist der Verweis auf die Legislaturplanung. Diese wurde vom Landrat verabschiedet und sieht vor, dass pro Jahr 250'000 und über die vier Jahre 1 Million Franken in die Radrouten investiert werden. Das ist auch dem Aufgaben- und Finanzplan zu entnehmen. Für das Jahr 2024 sind 135'000 Franken vorgesehen. Im Folgejahr wird es dann umso mehr sein. Ein Budget von 500'000 Franken kann das Departement Bau und Umwelt gar nicht verbauen. Man weiss zwar, wo es etwa zu tun gäbe. Da hat Landrätin Priska Müller Wahl recht. Aber das Verfahren dauert. Der Antrag Müller Wahl ist deshalb gut gemeint, nützt aber nichts. Deshalb ist auf dem vorgesehenen Weg weiterzugehen. Der Regierungsrat hat mit seinem Antrag nichts anderes gemacht, als die Legislaturziele umzusetzen.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl mit 37 zu 15 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Orientierung über die öV-Massnahmen

Fridolin Staub, Bilten, spricht sich für den Erhalt des Bahnhofs Bilten aus. – Bereits vor dem Bahnersatzbetrieb mit dem Bus war klar, wie wichtig die Bahnverbindung für den Kanton Glarus ist. Bei allen im Strassenbauprogramm geplanten und mitgeteilten Schritten reichte es leider nicht einmal für einen Hinweis darauf, dass die SBB beschlossen haben, den Bahnhof Bilten komplett zu schliessen. Das ist ein strategischer Fehler, der im Interesse des Kantons als Wirtschaftsstandort korrigiert werden muss. Im Richtplan 2018 ist das Gebiet rund um den Bahnhof Bilten als Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten verankert. Diese Flächen sind erschlossen und können im Gegensatz zu vielen anderen Arbeitsplatzgebieten sofort bebaut werden. Wie in der Presse publiziert, wurde ein altes Produktionsgebäude abgebrochen – ein neues wird auf der Parzelle gebaut. Für das Areal gegenüber gibt es zwei rechtskräftige Baubewilligungen für drei neue Firmen, die allesamt Arbeitsplätze im Kanton schaffen. Diese kommen zu den bereits bestehenden Unternehmungen rund um das Bahnhofsareal dazu. Die Baubewilligungen konnten locker erteilt werden, weil die öV-Gütekategorie C dank des Bahnhofs erreicht wird. Die bestehende SBB-Unterführung verbindet die Arbeitsplatzgebiete beidseits der Bahnlinie. Es handelt sich um ein Gebiet mit starker Entwicklung, auf dem Arbeitsplätze geschaffen werden. Genau das will man ja auch. Im Perimeter befindet sich zudem eine publikumsintensive Anlage: Beim «House of Läderach» wurde kürzlich ein Parkhaus gebaut. Es soll den mit dem motorisierten Individualverkehr anreisenden Anteil der erwarteten rund 300'000 Besucher pro Jahr aufnehmen. Im Zusammenhang mit der Testplanung «Biäsche» schwärmte man bereits euphorisch davon, die dort vorgesehene Parkinfrastruktur mehrfach zu nutzen. Unter der Woche soll sie Arbeitstätigen, die künftig im Gebiet arbeiten sollen, zur Verfügung stehen. Am Wochenende soll sie von Ausflüglern, die wohlverstanden auf der anderen Seite der Kantongrenze Ausflüge machen, genutzt werden. Rund um das Areal des Bahnhofs Bilten gibt es diese Kombination bereits. Es muss im Interesse aller liegen, dass die SBB dieses Rückgrat nun nicht brechen. Die Bahn ist das mit Abstand effizienteste öffentliche Verkehrsmittel. Die Infrastrukturen sind bereits vorhanden. Kommissionspräsident Christian Marti sprach einleitend von einem bedarfsgerechten öV. Das bedeutet, dass man dort fährt, wo auch die Kunden sind. Die gibt es in Bilten. Zum Wohl des Wirtschaftsstandorts und des Kantons ist Bilten weiterhin mit der Bahn zu erschliessen.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* geht auf das Votum des Vorredners ein. – Das im Regierungsrätlichen Bericht nichts zu Bilten steht, hat wohl damit zu tun, dass das Bundesparlament bereits bei der Beratung des Ausbaus 2035 im Jahr 2019 entschied, den Bahnhof Bilten zu schliessen. Das ist somit längst bekannt. Der Bahnhof wird nicht mehr bedient werden können. Mit dieser Situation muss man umgehen. Auf der anderen Seite wurde mit dem Fahrplanwechsel eine neue Busverbindung in Richtung Reichenburg geschaffen, die zu einer Verbesserung in Bilten führt. – Es finden überall und immer Entwicklungen statt. Das muss man sich jeweils im Einzelfall anschauen. In Mollis gibt es einen Flugplatz, der nicht direkt an einem Bahnhof liegt. Auch dort muss man Lösungen finden. – Landrat *Fridolin Staub* sagte, man müsse dort fahren, wo sich die Kunden befinden. Heute hält die S2 von Ziegelbrücke nach Zürich im Bahnhof Bilten. Dieser Zug wird von den Bestellerkantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen sowie vom Bund bezahlt. Der Kanton Glarus durfte gratis mitmachen. Die Weiterführung dieses Halts hätte den Bund und den Kanton 1,04 Millionen Franken gekostet, wobei die Kosten hälftig aufgeteilt worden wären. Der Bahnhof wurde von der S2 zu Randzeiten bedient. Pro Ein- und Aussteiger hätte die Weiterführung 180 Franken gekostet. In Fahrtrichtung Ziegelbrücke steigt weder unter der Woche noch an Samstagen oder Sonntagen jemand in Bilten in den Zug ein. Das zeigen die Zahlen April bis Juni 2023 der SBB. Auch von der S27 zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen profitiert der Kanton Glarus kostenlos. Sie wird von den Kantonen Schwyz und St. Gallen sowie vom Bund

bezahlt. Eine Weiterführung dieses Halts kostet 599'000 Franken. Über den Tag verteilen sich zwei Mal fünf Kurspaare. Pro ein- und aussteigende Person kostet die Weiterführung 26 Franken. Angesichts all der pendenten Themen erachtete es der Regierungsrat als nicht opportun, ausgerechnet hier zu kämpfen wie ein Löwe. Es sind Optimierungen mit Bussen anzustreben, auch zugunsten des Dorfes Bilten, das ja nicht unmittelbar beim Bahnhof liegt. Die Bahnlinie bleibt aber zentral. Das steht auch so im Richtplan. Auch die SBB bekennen sich zur Bahn im Glarnerland. Sonst hätten sie in Glarus Süd nicht so viel investiert.

Fridolin Staub möchte den Blick in die Zukunft richten. – In der Politik und vor allem in der Verkehrspolitik muss man nach vorne schauen. Es wurde gemeinsam ein Richtplan erarbeitet. Darin wurde ein Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten festgelegt. Jetzt aufgrund von retrospektiven Zahlen zu argumentieren, es sei zu teuer, geht in die falsche Richtung. Die in Bilten notwendigen Investitionen und die Zahl der dort im Entstehen begriffenen Arbeitsplätze sind mit den Investitionen in all die Buslinien oder in den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region südlich von Mitlödi ins Verhältnis zu setzen. – Der Kanton hat ein Interesse an der Biäsche. Er ist dort Grundbesitzer und will das Gebiet entwickeln. Das dauert und kostet noch ein paar Franken, bis nur schon eine Baubewilligung erteilt werden kann. Dort, wo die Voraussetzungen bereits erfüllt sind und eine Entwicklung stattfindet, will der Kanton hingegen offensichtlich nicht hinschauen und auf Busse setzen. Wie gut Busverbindungen funktionieren, sah man kürzlich.

Genehmigung des Strassenbauprogramms 2024

Die *Vorsitzende* verweist auf die vorgenommenen Änderungen am Strassenbauprogramm 2024, welche eine Schlussabstimmung erfordern.

Schlussabstimmung: Dem Strassenbauprogramm 2024 ist mit 52 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen wie beraten zugestimmt.

Kenntnisnahme Orientierung öV-Massnahmen

Das Wort wird nicht mehr verlangt. Die Orientierung über die öV-Massnahmen ist zur Kenntnis genommen.