

## **Beschluss**

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 8. Dezember 2021

### **§ 456** **Strassenbauprogramm 2022**

(Berichte Regierungsrat, 5.10.2021; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 4.11.2021)

*Fridolin Staub*, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die Kommission beriet die einzelnen Projekte gemäss Bericht des Regierungsrates durch. Wo zusätzliche Informationen zur Verfügung gestellt wurden, sind diese im Kommissionsbericht erwähnt. – In der Kommission wurde ein Antrag auf Streichung der Querspangen Netstal aus der Investitionsrechnung gestellt. Dieser wurde mit sieben zu einer Stimme deutlich verworfen. Das Stimmentotal ist dem Umstand geschuldet, dass ein Kommissionsmitglied die Sitzung bereits vor Sitzungsende verlies. – Im Rahmen der Orientierung zu den öV-Massnahmen wurde seitens des Departements Bau und Umwelt informiert, dass sämtliche Einsprachen gegen die Ausschreibung der Buslinien abgewiesen wurden. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die konstruktive Sitzung sowie dem Departement Bau und Umwelt unter der Leitung von Regierungsrat Kaspar Becker mit Martina Rehli, Departementssekretärin, Christof Kamm, Leiter der Hauptabteilung Tiefbau, sowie Tamara Willi, Protokollführerin.

*Andrea Bernhard*, Glarus, Kommissionsmitglied, unterstützt namens der Die-Mitte-/GLP-Fraktion den Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Es ist eindrücklich, wie viel Geld dieses Jahr wieder für die Strassen aufgewendet werden muss. 42 Prozent der kantonalen Investitionen des Jahres 2022 entfallen auf den Strassenbau. Das sind 14,6 Millionen Franken. Sämtliche Investitionen in den Strassenbau sind aber entweder politisch gewollt oder schlicht notwendig. Deshalb gaben die verschiedenen Massnahmen in der Die-Mitte-/GLP-Fraktion mit einer Ausnahme, auf die nicht näher eingegangen wird, zu keinen Diskussionen Anlass. Die Hauptabteilung Tiefbau unter Christof Kamm macht offenbar einen guten Job. Mit Ausblick auf das übernächste Jahr hofft die Die-Mitte-/GLP-Fraktion zudem, dass das Strassenbauprogramm 2023 mehr der geplanten Massnahmen zur Verbesserung der kantonalen Radrouten enthält. Die angedachten Massnahmen stimmen zuversichtlich. Sie müssen nur noch umgesetzt werden.

*Nadine Landolt Rüegg*, Näfels, hält fest, dass die Grüne Fraktion das Strassenbauprogramm 2022 nur zähneknirschend unterstützt. – Bezüglich Investitionssumme gibt es ein grosses Missverhältnis zwischen dem Langsamverkehr und dem öV auf der einen und dem motorisierten Individualverkehr auf der anderen Seite. Das Geschäft heisst denn auch «Strassenbauprogramm». Vielleicht müsste oder könnte es «Mobilitätsprogramm» heissen. Die Grüne Fraktion vermisst eine Gesamtstrategie zur Mobilität, die den Langsamverkehr gleichwertig

berücksichtigt. In der Jahresplanung ist die Förderung der Radrouten ein Ziel. Der Landrat überwies im August 2021 eine Motion zu diesem Thema. Die kantonalen Radrouten werden dennoch nur langsam ausgebaut. Mit den neuen Strassen gibt es für den Langsamverkehr weitere Hürden. Er wird dadurch leider nicht attraktiver. Bei der Stichstrasse ging der Langsamverkehr vergessen. Bei der Planung der Querspange wurde die Radroute erst nach Einsprachen berücksichtigt. Die Grüne Fraktion erwartet, dass der Langsamverkehr bei den geplanten Neu- und Ausbauten von Strassen in Zukunft immer mitberücksichtigt wird. Das Strassenbauprogramm und der Blick auf die Investitionen in den Folgejahren zeigen auch, dass neben Millionen für Neu- und Ausbauten immer höhere Unterhaltskosten auf den Kanton zukommen. Die nächste Generation wird diese Kosten zahlen müssen. Aus Sicht der Grünen Fraktion ist das keine zeitgemässe Mobilitätspolitik. Deshalb fordert sie, im Bereich der Mobilität umzudenken und von Anfang an einen attraktiven Langsamverkehr einzuplanen. Für den Alltagsverkehr werden die Velos und die immer zahlreicheren E-Bikes immer wichtiger. Es gäbe sogar Förderprogramme des Bundes. – Die Grüne Fraktion nimmt die Orientierung zu den öV-Massnahmen zur Kenntnis. Sie ist erfreut über den guten nächsten Ausbauschnitt bei der Bahninfrastruktur in den Jahren 2040–2045. Sie erwartet jedoch angesichts der für 2030 prophezeiten Verschlechterungen Lösungen. Für die Grüne Fraktion ist zudem wichtig, dass in Zukunft vermehrt eine gute und weitsichtige Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Gemeinden erfolgt.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die Zahlen im Strassenbauprogramm sind eindrücklich. Dass hat einerseits damit zu tun, dass mit jedem Kilometer Strasse auch der Aufwand für den Unterhalt steigt. Andererseits wird jetzt investiert und umgesetzt, was vor vielen Jahren beschlossen wurde. Im 2022 fällt ein grosser Teil der Investitionen in die Querspange an. Deshalb ist das Bild im Moment etwas gar eindeutig. Die aktuelle Umsetzungsphase führt zum von Landrätin Nadine Landolt Rüegg erwähnten Missverhältnis. Die Projekte wurden meist bereits von der Landsgemeinde 2010 beschlossen. Das zeigt, wie lange es geht, bis man eine Strasse bauen kann. – Es ist nicht so, dass der Langsamverkehr bei der Querspange vergessen ging. Der Kanton legte eine Lösung vor. Dagegen gab es Einsprachen. Mit den Einsprechern – insbesondere mit dem Verkehrs-Club der Schweiz – wurden Gespräche geführt. Man einigte sich schliesslich auf eine andere Lösung. Der Kanton war also durchaus gesprächsbereit. – Es kommt viel auf den Kanton zu. Die Investitionen sind wirklich hoch. Aber der Kanton hat die Pflicht, die Infrastruktur à jour zu halten. – Gerne wurde die Anregung aufgenommen, die Thematik der Mobilität als Ganzes anzuschauen. Das ist klar zu befürworten. Diese Sichtweise wird auf Bundesebene stark vorangetrieben. Der Regierungsrat genehmigte gestern zudem eine Verordnungsänderung. Die Hauptabteilung Tiefbau heisst ab dem neuen Jahr «Mobilität und Tiefbau». Symbolisch ist der Kanton also schon einmal auf dem richtigen Weg. – Der Regierungsrat musste im Bereich der Radwege eine Priorisierung vornehmen. Im Gebiet Gäsi ist mit dem Steinschlagschutz ein grosses Projekt offen. Dieses muss umgesetzt werden, das ist sehr wichtig. Da darf nichts passieren. Selbstverständlich ist aber das Bestreben da, in den nächsten Jahren Projekte umzusetzen, die – in Anführungszeichen – mehr direkten Nutzen für die Velofahrer bieten. Aber auch der indirekte Nutzen eines sicheren Radwegs im Gäsi ist sehr wichtig.

#### *Kantonsstrasse; Investitionsrechnung*

*Susanne Elmer Feuz*, Ennenda, äussert sich namens der FDP-Fraktion zuhanden des Protokolls. – In den Berichten von Regierungsrat und Kommission wird in knappen Worten erläutert, wie die Strasse ins bzw. im Klöntal saniert, verbreitert und instand gestellt werden soll. Die Kosten belaufen sich auf 1,4 bzw. 1,3 Millionen Franken. Das sind fast 3 Millionen Franken, die in die Abschnitte Büttenenebene und Vorder Ruestelchopf investiert werden sollen. Einen beträchtlichen Teil dieser Kosten verursachen die geplanten Stützmauern bzw. deren Verkleidung mit Natursteinen. Die mit diesen gehauenen, schön drapierten Steinen gestalteten Mauern sind nicht günstig. Man geht von einem Preis pro Quadratmeter von etwa

700 Franken aus. Für die FDP-Fraktion ist nicht nachvollziehbar, warum an diesen beiden Stellen, die nicht gut einsehbar bzw. nur von Weitem sichtbar sind, eine solch aufwendige und teure Variante gewählt wurde. Im Kommissionsbericht wurde kurz auf diese Frage eingegangen. Aber es werden nur ästhetische Gründe, welche natürlich auch wichtig sind, angeführt. Als Alternative wird lediglich eine Betonmauer genannt. Dabei gäbe es auch schönere, viel günstigere Möglichkeiten wie zum Beispiel ein Zyklopenmauerwerk. Dort werden grosse Steine, wie sie zum Beispiel auch bei Verbauungen der Linth zu sehen sind, verwendet. Eine solche Mauer, die ebenfalls naturnah gestaltet ist und natürlicher aussieht als die mit quadratischen oder rechteckigen Steinen aufgebauten Mauern, kostet vier- bis fünfmal weniger. Im Fall der Büttenenebene, wo auf 100 Metern Länge eine bis zu fünf Meter hohe Mauer geplant ist, können mit einer solchen Alternative rund 150'000 Franken eingespart werden. Ein ähnliches Potenzial sieht die FDP-Fraktion auch beim Vorder Ruestelchopf. Diese dankt für die sorgfältige Gestaltung der Umwelt. Aber an den vorliegenden Beispielen zeigt sich, dass manchmal weniger doch mehr sein kann und dass sich die Prüfung von Alternativen auch aus finanzieller Sicht durchaus lohnen könnte. Weil der FDP-Fraktion keine konkreten Zahlen vorliegen und damit kein fundierter Antrag auf Kürzung der beiden betroffenen Budgetpositionen möglich ist, belässt es diese dabei, das Departement Bau und Umwelt zu ermuntern, günstigere Alternativen für diese Stützmauer zu prüfen und nicht schon beim erstbesten Szenario zu verbleiben. Wenn es günstiger wird, ist niemand wütend.

*Heinrich Schmid*, Bilten, gibt eine Protokollerklärung ab. – Nur der Bereich Ussbühl der Biltener Landstrasse wird einer grossen Sanierung unterzogen. Ausgangs des Dorfes Bilten bis zur Tempo-50-Tafel gibt es jedoch diverse Schlaglöcher. Es erstaunt deshalb, dass diese nicht miteinbezogen bzw. nicht im Bericht erwähnt sind. In einem anderen Bericht wird geschrieben, dass die Strassen immer wieder abgefahren und auf allfällige Schäden begutachtet werden. Umso mehr erstaunt es, dass diese Schäden nicht aufgenommen bzw. nicht im Bericht erwähnt sind. Der Regierungsrat ist deshalb gebeten, den kaputten Strassenabschnitt im Rahmen der Sanierung im Ussbühl ebenfalls zu berücksichtigen.

*Andrea Trummer*, Glarus, geht im Namen der Die-Mitte-/GLP-Fraktion auf das Votum von Landrätin Susanne Elmer Feuz zur Klöntalerstrasse ein. – Königliche Alpen, ein spiegelglatter See und wuchtige Felswände machen das Klöntal zu dem Naturerlebnis in der Schweiz schlechthin. So wird das Klöntal im Internet beschrieben und so kennt und liebt man es. Jetzt muss die Klöntalerstrasse saniert werden. Die FDP-Fraktion verlangt, dass die Sanierung möglichst kostengünstig erfolgt. Eine Nachfrage beim Departement Bau und Umwelt bestätigt, dass der Verzicht auf eine Vormauerung inklusive Brüstungsmauer im Gebiet Vorder Ruestelchopf eine Einsparung von rund 200'000 Franken bedeutet. In diesem Betrag sind die Mehrkosten für den zusätzlichen Beton anstelle von Mauersteinen – Alternativen sind hier nicht berücksichtigt – und für die erforderliche Sichtbetonschalung bereits eingerechnet. Im Gegenzug zu einer Einsparung von 200'000 Franken wird die Landschaft mit einer Betonmauer oder einer günstigeren Variante erheblich verunstaltet. Das wünscht man sich kaum für den Naherholungsraum. Stützmauern prägen den Charakter der Strassen und der Landschaft. Vorliegend geht es um eine über 100 Jahre alte Natursteinmauer. Die Vormauerung ist nur für die erste Etappe im Jahr 2022 von etwa 135 Metern geplant. Im Rahmen der Instandsetzung der restlichen Mauer ist eine bergseitige Verstärkung mit Pfählen und Ankern vorgesehen. Dadurch bleibt auch das wichtige Erscheinungsbild erhalten. Es ist zentral, dass einheitliche Materialien verwendet werden. Alles andere würde extrem unharmonisch wirken und das Landschaftsbild auch nachhaltig verunstalten. Zudem ist es bautechnisch erwiesen, dass Natursteinmauern die tragenden Betonelemente gegen Einflüsse durch Witterung und Schadstoffe schützen. Dies wirkt sich positiv auf die Lebensdauer aus. Steinverkleidungen sind deshalb nicht einfach purer Luxus. Sie sind auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht absolut unverzichtbar. Dieses Argument dürfte auch die FDP-Fraktion überzeugen. Es braucht diese Investition zwingend, damit eine verträgliche Einpassung in die Landschaft gewährleistet ist. Auch diese Meinung soll im Protokoll enthalten sein.

*Fridolin Staub* geht auf die Voten zur Klöntalerstrasse sowie zur Landstrasse Bilten ein. – Es gab nun zwei unterschiedliche Meinungen zu den Stützmauern an der Klöntalerstrasse. Das widerspiegelt die Diskussion in der Kommission. Wer über die Ausführung entscheidet, ist verantwortlich, dass die Mauer auch taugt. Das Gelände ist nicht ganz einfach. Hier muss der Landrat den Mitarbeitenden, welche das Projekt vorbereitet haben, Vertrauen schenken. – Unter Ziffer 2.1 des regierungsrätlichen Bericht ist ein Posten eingesetzt, mit dem das Anliegen von Landrat Heinrich Schmid abgedeckt werden kann. Dieses hat nichts mit dem Antrag betreffend die Landstrasse Bilten zu tun.

#### *Langsamverkehr und Umsetzung behindertengerechte Bushaltestellen*

*Sabine Steinmann*, Oberurnen, gibt im Namen der SP-Fraktion eine Protokollerklärung ab. – Die SP-Fraktion will den Fuss- und Veloverkehr im Glarnerland fördern. Sie will, dass dafür genug Geld gesprochen wird. Es wurde bereits viel für den Fuss- und Veloverkehr eingestellt. Dieser ist CO<sub>2</sub>-sparend und gesund. Die Planung des Routenausbaus dauert jedoch zu lang. Schon seit längerer Zeit ist zwar der gute Wille zu vernehmen. Das ist lobenswert. Leider folgen jedoch keine grossen Taten. Auch jetzt sind im Strassenbauprogramm in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr vor allem Planungen vorgesehen. Das Geld wird in erster Linie für Steinschlagschutznetze am Walensee ausgegeben. Das ist sicher wichtig. Es fällt aber auf, dass die Planung und Ausführung bestimmter Strassen für den motorisierten Individualverkehr im Vergleich dazu mit Lichtgeschwindigkeit vorangetrieben wird. Aus persönlicher Sicht ist zu hoffen, dass das Bauen neuer Strassen aufhört, bevor der Talboden komplett mit Teer zugestrichelt ist. Im nächsten Jahr zu diesem Zeitpunkt wünscht sich die SP-Fraktion eine Visualisierung der im 2022 erstellten Planung. Im 2023 soll diese Planung umgesetzt sein. Die überwiesene Motion von Landrat Martin Zopfi für eine Bike- und Velo-Strategie macht hier ebenfalls ein bisschen Druck. – Im übernächsten Jahr sollte der öV nach 20 Jahren Übergangsfrist barrierefrei sein. Per Dezember 2021 ist das bei 14 Bushaltestellen auf der Kantonsstrasse der Fall; 70 Bushaltestellen sind für Leute mit Bewegungseinschränkungen hingegen nicht autonom zugänglich. Da kommt das Gefühl auf, dass das Geld und die Geschwindigkeit der Umsetzung vor allem denjenigen zugutekommen, die nicht langsam und vielleicht auch nicht eingeschränkt unterwegs sind.

*Franz Freuler*, Glarus, an der Kommissionssitzung abwesendes Mitglied, nimmt auf den Ausbauschnitt 2040–2045 der Eisenbahninfrastruktur Bezug. – Der Zeithorizont 2040/2045 ist noch weit entfernt. Dereinst wird ein Viertelstundentakt zwischen Schwanden und Ziegelbrücke angestrebt. Auch künftig gibt es noch Leute, die arbeiten und von A nach B gelangen müssen. Diese werden dann wohl die meiste Zeit vor geschlossenen Barrieren stehen. Der Regierungsrat wird ermuntert, gerade in diesem Punkt ein bisschen auf die Bremse zu treten.

Der unveränderten Vorlage ist zugestimmt.