

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 4. Dezember 2024

§ 309 Strassenbauprogramm 2025

(Berichte Regierungsrat, 24.9.2024; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 31.10.2024)

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 das Jahr 2025 ausführlich. Sie stellt fest, dass für den Unterhalt und die Investitionen in die Kantonsstrassen ein kontinuierlicher, ausgewiesener Bedarf besteht. – Eine optimale Erschliessung mit Strasse und Schiene hat für die Entwicklung des Lebens-, Wirtschafts- und Freizeitraums Glarnerland höchste Priorität. Im Glarnerland bestehen bezüglich des motorisierten Individualverkehrs ebenso Pendenzen wie im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr. Die diesjährige Landsgemeinde verabschiedete das Veloweggesetz. Die Landsgemeinde 2025 wird sich voraussichtlich mit dem totalrevidierten Gesetz über den öffentlichen Verkehr befassen. Das von der Landsgemeinde 2010 verabschiedete Mehrjahres-Strassenbauprogramm ist noch nicht vollständig umgesetzt. Es ist für die Kommission wichtig, die Gesamtmobilität im Auge zu behalten. Die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse können nur mit einer Kombination aus motorisiertem Individualverkehr, öV und Langsamverkehr abgedeckt werden. Diese Abstimmung wird alle Verantwortlichen gerade in kommenden, finanziell mageren Zeiten stark fordern. – Vor zwei Jahren erteilte der Landrat dem Regierungsrat im Rahmen der Beratungen des Strassenbauprogramms 2023 den Auftrag, das Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein – die letzte Pendezen aus dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm – ins Strassenbauprogramm 2024 aufzunehmen. Im vergangenen Jahr nahm der Landrat die Projektplanung zur Kenntnis. Er bewilligte die entsprechenden Mittel für die Planung und die Stellenbesetzung. Heute muss der Landrat feststellen, dass sich der Projektstart aufgrund der unbesetzten Ingenieurstellen in der Abteilung Tiefbau verzögert. Das ist bedauerlich. Die Kommission hält aber explizit an diesem Projekt fest und vertraut auf die durch das zuständige Departement eingeleiteten Massnahmen zur Personalgewinnung. – Die Kommission beantragt dem Landrat, auf die Umsetzung des Projekts Ersatz Pflasterung Riedern zu verzichten. Die zur Diskussion stehende Pflasterung ist charakteristisch für das Dorfzentrum von Riedern. Dorfplatz- und Strassenraumgestaltung bildet eine Einheit. Zudem hat diese Pflasterung eine positive Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit, was im Bereich des Dorfplatzes und der Schule wichtig ist. Die Kommission gewichtete diese Argumente höher als Verbesserungen im Lärmschutz, die durch den Ersatz der Pflasterung erreicht werden könnten. – Der Dank gilt allen Tiefbau- und Mobilitätsverantwortlichen des Kantons für die kontinuierliche und engagierte Arbeit zugunsten eines zentralen Bedürfnisses von Menschen und Wirtschaft. Den Kommissionsmitgliedern ist für

die kollegiale Zusammenarbeit und den intensiven, sachbezogenen Austausch zu danken. Dank gebührt zudem Regierungsrat Thomas Tschudi und seinem Team, insbesondere Departementssekretär Christoph Zimmermann, Kantonsingenieur Christof Kamm, Sven Ganterbein, Leiter der Abteilung Tiefbau, sowie Markus Josi, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr, für die Unterstützung der Kommissionsarbeit.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Kommissionsmitglied, kündigt namens der GLP-Fraktion einen Antrag in der Detailberatung an. – Dass der Kommissionspräsident die Gesamtmobilität und den Ausgleich zwischen öV, Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr erwähnte, ist erfreulich. – Die Flughöhe ist zu erhöhen. Es geht um grosse Summen. Deshalb muss der Landrat zwischen dem Wünschbaren und dem Notwendigen unterscheiden. Beantragt sind Investitionen im Umfang von 11,6 Millionen Franken. Davon sind 0,5 Prozent für den Veloverkehr vorgesehen. In der Erfolgsrechnung sind 2,5 Millionen Franken vorgesehen. Davon entfallen 2 Prozent auf den Veloverkehr; und dies auch nur ausserordentlich, weil die Velowegnetzplanungen anstehen. Das Budget enthält stets einige grosse und kleinere Strassenbauvorhaben, die quasi auf Vorrat budgetiert werden. In den Worten der Verwaltung sind das sogenannte Platzhalter. In Zeiten schmerzhafter Spardiskussionen in anderen Bereichen sollte man auch bei der Budgetierung der Investitionen kritisch sein. Wünschbares ist in die Zukunft zu verschieben; nur die notwendigen Sanierungen und Investitionen sind zu budgetieren – stets koordiniert mit dem öV und dem Langsamverkehr. Gerade bei Neuplanungen sind zukunftsorientierte Verbesserungen für die Gesamtmobilität anzugehen. Dies mit dem Ziel, die Gesamtsituation zu verbessern, statt einzelne Strassen zu entlasten. Die Verbesserungen sollen allen dienen – nicht wenigen, die auf Kosten der Steuerzahlenden besonders laut Forderungen stellen. – Die GLP-Fraktion diskutierte die öV-Massnahmen. Gerade zum Bus zwischen Näfels und Glarus, der im Stau steht oder verspätet abfährt, wird sie sich äussern. – Die GLP-Fraktion appelliert an den Land- wie auch an den Regierungsrat: Die veraltete Verkehrspolitik ist zu überdenken. Auf der Bundesstrasse zwischen Näfels und Glarus sind gemeinsam mit dem Bund moderne, nachhaltige Lösungen inklusive Pilotprojekte zu wagen. Es braucht zur Behebung der Stauprobleme mehr als Symptombekämpfung. Das Glarner Verkehrssystem ist einfach. Der Kanton Glarus ist prädestiniert für Pilotversuche: mehr teilen, besser lenken und schlau vernetzen.

Kaspar Krieg, Niederurnen, Kommissionsmitglied, unterstützt namens der SVP-Fraktion das Strassenbauprogramm in der Fassung der Kommission; ein allfälliger Antrag zur Streichung des Rückbaus des Ausstellplatzes Sitli in Obstdalen würde von der SVP-Fraktion unterstützt. – Die SVP-Fraktion lehnt den Ersatz der Pflasterung in Riedern ab. Sie ist ausserdem der Meinung, dass mit dem Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein jetzt begonnen werden muss, nachdem der Landrat dem Regierungsrat den entsprechenden Planungsauftrag erteilt hat. Die Planung darf nicht um ein weiteres Jahr verschoben werden. Das gleiche gilt für die Umfahrung Glarus. Bezüglich des Projekts Rückbau Glarus ist die SVP-Fraktion der Auffassung, dass erst nach dem Bau der Umfahrung Glarus damit begonnen werden darf. Sonst entsteht ein noch grösseres Verkehrschaos. Den Ausgaben für die Radroute stimmt die SVP-Fraktion in der Fassung von Kommission und Regierungsrat zu. Sie ist gegen deren Erhöhung. Überdies nimmt die SVP-Fraktion die öV-Massnahmen zur Kenntnis. Sie ist sich der Mehrkosten für den Kanton aufgrund des Wegbleibens von Zahlungen des Bundes für Buslinien mit sehr niedrigen Frequenzen bewusst. Da die Landsgemeinde 2025 das neue öV-Gesetz berät, wird sich dort bald relativ viel ändern.

Kaj Weibel, Mollis, Kommissionsmitglied, betont die Bedeutung der Innenstadtentwicklung in Glarus. – Das Strassenbauprogramm stellt eine wichtige Grundlage für das Budget dar. Es geht um viel Geld. Investitions- und Erfolgsrechnung sehen gemäss Antrag des Regierungsrates im nächsten Jahr ungefähr 12,8 Millionen Franken für das kantonale Strassennetz vor. Für die Veloroute sind hingegen nur 110'000 Franken vorgesehen, für den kantonalen Regionalverkehr bzw. den öV sind es 5,15 Millionen Franken. Aus Sicht der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen enthält das Strassenbauprogramm Investitionen, die getätigt werden

müssen und sollen. Insbesondere die Innenstadtentwicklung in Glarus ist ein wichtiges Projekt, das weiter geplant und fortgeführt werden soll. Zum einen wird dieses Projekt schon länger vorangetrieben und zum anderen ist es essenziell, die Lebens- und Erholungsqualität in der Stadt Glarus rund um die Hauptstrasse zu erhöhen – für die Bevölkerung, aber auch zugunsten der Läden. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen bedauert es zwar, dass keine Temporeduktion eingeplant wurde. Dies schränkt die Möglichkeiten der Innenstadtentwicklung unnötig ein. Die Bedenken aus der Kommission sind aber nachvollziehbar. Trotzdem ist die Innenstadtentwicklung Glarus ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und damit verbunden gut investiertes Geld. Zu Projekten, die angesichts des aktuellen Spardrucks nicht unmittelbar umgesetzt werden sollen, folgen Voten in der Detailberatung.

Michael Laager, Näfels, Kommissionsmitglied, unterstützt im Namen der FDP-Fraktion die Anträge der Kommission. – Der FDP-Fraktion ist wichtig, in Zukunft einen gesamtheitlichen Ansatz in der Verkehrspolitik zu verfolgen. Es ist für den Kanton Glarus von zentraler Bedeutung, dass alle Verkehrswege und -flüsse optimal funktionieren. Mit dem Veloweggesetz, das an der vergangenen Landsgemeinde verabschiedet wurde, und dem öV-Gesetz, dass der kommenden Landsgemeinde unterbreitet wird, wird die Grundlage für den öV und den Langsamverkehr stark verbessert. Diese Vorlagen werden notwendige Investitionen in den Langsamverkehr und mittelfristig auch eine Erhöhung der Abgeltungskosten für den öV auslösen. Gleichzeitig stellt die FDP-Fraktion aber auch fest, dass noch nicht alle Projekte des Mehrjahres-Strassenbauprogramms umgesetzt sind. Angesichts des gesamtheitlichen Ansatzes ist es wichtig, dass die Strassen weiter instand gehalten und die ausstehenden Projekte umgesetzt werden. Es braucht künftig zwingend einen optimalen Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern – zugunsten der Wirtschaft sowie der Einwohnerinnen und Einwohner.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* beantragt Zustimmung zu den Anträgen des Regierungsrates. – Im kommenden Jahr steht der Strassenbau leider nicht im Fokus. Dem Tiefbau fehlen die Leute. Weiterhin ist nur ein Drittel der bewilligten Stellen im Bereich Projektleitung besetzt. Auf die aktuellen Stellenausschreibungen gingen keine valablen Bewerbungen ein. Der Besetzung dieser offenen Stellen ist deshalb grosse Beachtung zu schenken. Das Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein und weitere Projekte zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur erfordern Ingenieure. Es muss aber auch möglich sein, zukünftige Projekte, etwa die Vereinigung des Umfahrungsprojekts Netstal mit der Umfahrung von Glarus, personell zu begleiten und zu unterstützen. Neben der Personalrekrutierung liegt der Fokus im 2025 – sofern Personal rekrutiert werden kann – auf der Bearbeitung wichtiger zukunftsgerichteter Projekte. Die Verbindungsstrasse im Leimen ist in der aktuellen Situation wichtiger denn je. Kann die Attraktivität dieses wichtigen Industriestandorts nicht aufrechterhalten werden, besteht die Gefahr, dass weitere Arbeitsplätze in den Norden verschoben und im schlimmsten Fall gar ausserhalb des Kantons angesiedelt werden. Der Verlust von Arbeitsplätzen in Ennenda würde zudem zu grösseren Pendlerströmen führen, was keine positiven Auswirkungen auf die Verkehrssituation auf der Hauptachse und bei der Querspange hätte. Ebenfalls gilt es, dem Bund die ablehnende Haltung der Glarnerinnen und Glarner zum Ausbauschnitt auf der Nationalstrasse zu erklären. Mit dem Planungskredit zur Umfahrungsstrasse zeigt der Kanton, dass er nach einer optimalen Lösung sucht und die Vorhaben entsprechend unterstützt. – Am vergangenen Donnerstag verkündete das Bundesamt für Verkehr die Hiobsbotschaft, dass der geplante Ausbauschnitt 2035 auf der Bahn statt 16 nun 30 Milliarden Franken kosten dürfte. In diesem Ausbauschnitt würde der Kanton Glarus die Direktverbindungen Richtung Rapperswil und Zürich verlieren. Er führt also zu höheren Kosten bei weniger Leistung. Der Kanton Glarus muss sich dagegen wehren. Es ist wichtig, dass den Einwohnerinnen und Einwohnern nicht nur gute Strassen-, sondern auch gute öV-Anbindungen zur Verfügung stehen. Die Verkehrssituation muss gesamtheitlich angegangen werden. – Gegenüber der Kommission besteht lediglich eine Differenz bezüglich des Ersatzes der Pflasterung im Dorfzentrum in Riedern für 400'000 Franken. Dieser soll gestrichen werden. Das wäre verständlich, wenn die Gemeinde dies aufgrund ihrer eigenen Projekte gewünscht hätte. Diese Signale hat das Departement Bau und Umwelt aber nicht erhalten.

Es gilt deshalb, der Ersatz der Pflasterung zugunsten des Lärmschutzes, aber auch zugunsten tieferer Unterhaltskosten anzudenken.

Sernftalstrasse Schwanden, Erlen–Bahnhof

Christian Marti informiert darüber, weshalb das Projekt bereits im 2025 umgesetzt werden soll, nachdem der Landrat dieses im 2022 auf 2026 verschoben hat. – Der Landrat verschob dieses Projekt im vergangenen Jahr auf Antrag der Kommission um zwei Jahre. Bereits jetzt findet es sich aber in der Planung wieder. Die weitere Vorbereitung dieses Vorhabens und auch die Arbeiten rund um die Bewältigung des Ereignisses an der Wagenrunse zeigten, dass es sachliche Gründe gibt, das Projekt im 2025 umzusetzen und nicht länger zuzuwarten. Die Treiberin dieses Vorgehens ist auf kommunaler Stufe zu finden. Für die Kommission waren die Gründe, die dafürsprechen, jetzt zur Tat zu schreiten, nachvollziehbar.

Ersatz Pflasterung Riedern

Andreas Luchsinger, Riedern, beantragt Zustimmung zum Antrag der Kommission. – Der Zustand der Pflasterung ist aus Laiensicht auch im Vergleich zu den angrenzenden Strassen in Ordnung. Es ist nicht bekannt, dass die Pflasterung zu Stürzen oder Unfällen führte. Die befragten Anwohner erklärten, der Lärm sei für sie kein Problem. Im Gegenteil: Sie schätzen den verkehrsberuhigenden Effekt der Pflasterung. Über diese Kreuzung führt zudem ein Schulweg. Deshalb ist der verkehrsberuhigende Effekt wichtig. Wird dort ein neuer Belag eingebaut, folgen früher oder später Fussgängerstreifen usw., damit die Kinder sicher in die Schule kommen. Das würde die Kosten weiter erhöhen. Der Landrat sollte sich auf die wichtigen Projekte beschränken. Der Ersatz dieser Pflasterung in Riedern ist dann in Angriff zu nehmen, wenn der Zustand der Strasse diesen unumgänglich macht.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag des Regierungsrates mit 53 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein

Kaj Weibel beantragt die Streichung von 100'000 Franken für die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein. – Seit 2022, als der Landrat die schnelle Umsetzung dieses Strassenbauprojekts beschloss und die Mittel für die dafür benötigten personellen Ressourcen einstellte, hat sich einiges verändert. So präsentierte der Regierungsrat das Entlastungspaket 2025+. Er möchte damit verschiedene Kleinstbeträge einsparen. Dies hätte teilweise einen einschneidenden Leistungsabbau für die Bevölkerung zur Folge. Auch wurde in der Zwischenzeit die Querspange eröffnet. Diese zeigt einmal mehr, dass mehr Strassen nicht zu weniger Verkehr führen. Und vor kurzem lehnte die Stimmbevölkerung zum ersten Mal einen Ausbau des nationalen Strassennetzes ab. Auch die Glarner Bevölkerung lehnte diese Vorlage mit 53 Prozent Nein-Stimmen ab. Auf der anderen Seite lässt sich die extra für den Bau der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein geschaffene Stelle auch weiterhin nicht besetzen. Somit konnte nach wie vor nicht mit der Planung der Strasse begonnen werden. Gerade wenn der Kanton an so vielen kleinen, aber schmerzhaften Stellen sparen möchte, ist es wichtig, dass der Landrat insbesondere auch die grösseren Investitionen prüft. Die Glarner Bevölkerung stimmte dem Bau der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein im 2010 zwar zu. Deshalb wird diese Strasse vorliegend auch nicht fundamental abgelehnt. Wenn aber für eine solch grosse Investition eine zusätzliche Stelle geschaffen werden muss, weil das bestehende Personal momentan noch mit dem Bau von anderen Strassen beschäftigt ist, und diese Stelle auch nach zwei Jahren nicht besetzt werden konnte, muss man sich angesichts der Sparbemühungen schon fragen, ob der eingeschlagene Fahrplan wirklich weiterzuverfolgen ist. Das gilt gerade in diesem Fall, in dem mit der Planung noch nicht begonnen wurde oder

diese sich noch in einem sehr frühen Stadium befindet. Der Bau einer Strasse, die 5 Millionen Franken kosten wird, aber nur mit zusätzlichem Personal geplant und umgesetzt werden kann, steht momentan schräg in der Landschaft. Ein Marschhalt wäre angezeigt. Es ist zuzuwarten, bis die Planung der Strasse mit den bestehenden Ressourcen und ohne zusätzliche Stelle umgesetzt werden kann. Nach dem Fahrplan des Regierungsrates dauern Planung und Umsetzung sechs Jahre. Die zusätzlichen Stellenprozente kosten 150'000 Franken pro Jahr. Das ergibt Mehrkosten von 900'000 Franken gegenüber einer Variante mit Umsetzung mit bestehenden personellen Ressourcen. Das entspricht zusätzlichen Kosten im Umfang von 20 Prozent. Mit diesem Geld könnten so einige einschneidende Massnahmen aus dem Entlastungspaket verhindert werden. – Auch selbst stimmte man vor zwei Jahren dem schnelleren Bau der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein zu. Seither hat sich die Situation aber stark verändert. Es ist nicht zu spät für einen Marschhalt. Dieser würde auch nicht zu einer unnötigen Verschwendung vieler Ressourcen führen. Der Marschhalt ist nicht mit einer fundamentalen Ablehnung gleichzusetzen. Nur soll die Planung erst dann angegangen werden, wenn dafür die bestehenden personellen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Rolf Blumer, Glarus, unterstützt den Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Es ist von einem Personalnotstand die Rede. Diesen wird es auch in zwei oder drei Jahren noch geben. Heute geht es um die Work-Life-Balance, nicht nur in der Verwaltung oder bei den Ingenieuren, sondern in der gesamten Gesellschaft. Kreative Lösungen sind gefragt. Vielleicht ist auch einmal zu hinterfragen, was man seit Jahrzehnten praktiziert. Der Baudirektor bewies im Wahlkampf Kreativität. Er soll dranbleiben. – Über die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein wird seit 25 oder 30 Jahren diskutiert. Es gibt sogar Pläne in den Schubladen, die aber nicht mehr dem heute Benötigten entsprechen. Es geht um ein Gebiet mit 700 Arbeitsplätzen – ohne Holenstein. Ein Ausbau auf rund 1000 Arbeitsplätze wäre wohl möglich. Aktuell stehen Hallen leer. Manchmal beschleicht einen das Gefühl, dass dies zu wenig ernst genommen wird. Es ist fast eine Art von Wirtschaftskriminalität, wenn einem Industriequartier eine ordentliche Erschliessung verwehrt bleibt. Der Baudirektor soll dazu Sorge tragen, dass diese Verbindungsstrasse endlich kommt.

Hans Schubiger, Netstal, spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat aus. – Der Landrat erteilte dem Regierungsrat einen Auftrag. Nur weil dieser kein Personal findet, soll der Auftrag nicht abgeschrieben werden. Sonst macht das Schule. – Es geht um ein Industriegebiet. Die Gemeindeversammlung von Glarus diskutierte kürzlich heftig über die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Dass diese schliesslich abgelehnt wurden, liegt wohl auch ein bisschen daran, dass die über 700 Angestellten in diesem Industriegebiet durch Ennenda zu ihrem Arbeitsort fahren. Würde dieses Gebiet mit der Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein richtig erschlossen, wären die Tempo-30-Zonen akzeptiert worden. Es ging in der Diskussion nämlich – nebst den Kosten – genau um diese Zufahrtsstrassen. Wer Entwicklung und Arbeitsplätze will, stimmt dem Antrag von Kommission und Regierungsrat zu.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Ein ständiges Hin und Her von Aufträgen aus der Politik führt nie zu besseren Resultaten. Der Landrat soll bei seinem eigenen Auftrag bleiben. Dieser wurde intensiv beraten. – Die Ungleichheiten im kleinen Kanton Glarus – zwischen Norden und Süden – nehmen zu. Es ist deshalb wichtig, dass Funktionierendem im hinteren Kantonsteil Sorge getragen wird. Den Kanton Glarus gibt es nicht nur entlang der Autobahn. Die Arbeitgeber in diesem Industriegebiet sind auch aus Sicht von Glarus Süd wichtig und wertvoll. Denn viele der 700 Angestellten wohnen in Glarus Süd. Deshalb gilt es, dieses Arbeitsplatzgebiet zu stärken und auf keinen Fall aufzugeben. Ein Verzicht auf die Verbindungsstrasse käme einer Aufgabe gleich. – Die nationale Abstimmung vom 10. November 2024, in der es um sechs konkrete Projekte auf dem nationalen Strassennetz ging, heranzuziehen, um kantonale Strassenbauprojekte zu bekämpfen, erscheint recht weit hergeholt.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission aus. – Dass der Kanton spart und die Mittel effizient und richtig einsetzt, ist wichtig. Er darf sich aber nicht zu Tode sparen bzw. kein entsprechendes Signal an Auswärtige und Einheimische senden. Das Projekt Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein zeigt, dass der Kanton die Zukunft weiterhin gestalten möchte. – Landrat *Kaj Weibel* argumentierte, dass die Querspange gezeigt habe, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führten. Ihm scheint immer noch nicht bewusst zu sein, dass die Kapazitäten mit der Eröffnung der Querspange reduziert wurden. Zwar wurde eine Strasse gebaut, eine andere jedoch gesperrt. Vorher gab es zwei Verbindungen, jetzt nur noch eine. Dankenswerterweise waren Einsprecher bereit, der Öffnung der alten Linthbrücke in Netstal während zwei Stunden pro Tag für vier Jahre zuzustimmen. An der Lösung für die Zeit danach muss man jetzt arbeiten. Vorerst steht aber wieder ein bisschen mehr Kapazität zur Verfügung; aber immer noch deutlich weniger als zuvor. Das wird gerne vergessen. – Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein dient auch der Verkehrsberuhigung. Die linke Ratshälfte würde betonen, dass es wichtig sei, die Anwohner von stark befahrenen Strassen vor dem Schwerverkehr zu schützen. Die Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein führt zu diesem Schutz. Ob das Volk ein solches Projekt am 10. November 2024 ebenfalls abgelehnt hätte, ist fraglich. Der Regierungsrat will den eingeschlagenen Weg jedenfalls weitergehen. Und selbst wenn nun ein zusätzlicher Ingenieur angestellt werden könnte, ist man noch lange nicht beim Sollbestand, der für die Bewältigung der grundlegenden Arbeiten im Tiefbau notwendig wäre.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Weibel mit 48 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Verkehrsdosierung Querspange

Priska Müller Wahl erkundigt sich, wofür die 150'000 Franken, die für das Verkehrsdosierungssystem an der Querspange eingestellt sind, genau verwendet werden.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* geht auf die Frage der Vorrednerin ein. – Für 150'000 Franken würde das Verkehrsdosierungssystem, das jetzt in einem Pilotprojekt betrieben wird, dauerhaft umgesetzt. Dieses wurde in den sozialen Medien zwar als Schuldbürgerstreich tituliert. Dennoch kann es eine Wirkung entfallen, wenn der Verkehr von der Querspange her nicht mehr einen solch grossen Einfluss auf die Hauptachse hat. Man sieht bereits jetzt, dass der Stau auf der Querspange grösser geworden ist. – Momentan werden die 150'000 Franken nicht benötigt. Das aktuelle Lichtsignal ist eine Mietlösung. Will man im Anschluss an den Pilotbetrieb ein Dosiersystem, das auch die Verkehrsfrequenzen berücksichtigt, einsetzen, braucht es jedoch den eingestellten Betrag. Umgesetzt wird ein solches System aber nur, wenn sich der Pilotbetrieb bewährt. Es geht auch dort um den haushälterischen Umgang mit dem Geld. Wenn keine Mittel eingestellt sind, ist der Kanton auch bei guten Erfahrungen nicht handlungsfähig.

Rückbau Glarus

Peter Rothlin, Oberurnen, erkundigt sich zum Verhältnis zwischen den eingestellten Mitteln für das Projekt Rückbau Glarus und jenen für die Umfahrungsstrassen. – Das Projekt Rückbau Glarus ist im Zusammenhang mit der Umfahrung von Netstal und Glarus zu sehen. Der Landrat bewilligte für diese soeben einen Planungskredit von 45'000 Franken. Damit kann die Umfahrung von Netstal und Glarus zusammen mit dem Bund angeschaut werden. Über vier Jahre werden jeweils 45'000 Franken eingesetzt. Das ergibt insgesamt 180'000 Franken. Für den Rückbau Glarus werden wiederum über vier Jahre jeweils 100'000 Franken eingestellt. Das ergibt insgesamt 400'000 Franken. Die SVP-Fraktion stellt fest, dass für den Rückbau von Strassen 400'000 Franken und für die Planung einer Strasse 180'000 Franken

ausgegeben werden. Wie kommt es zu diesem Verhältnis? Braucht es den Rückbau in Glarus wirklich in diesem Umfang oder wäre es nicht besser, mindestens gleich viel Geld für beides auszugeben? Es wird nicht bestritten, dass es einen Zusammenhang gibt: Wird die eine Strasse gebaut, braucht es eine andere vielleicht weniger. Dennoch erschliessen sich der SVP-Fraktion die Gründe für dieses Verhältnis nicht.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* befürwortet eine parallele Vorgehensweise. – Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass in den nächsten vier Jahren jährlich 100'000 Franken für den Rückbau Glarus vorgesehen sind. Die 45'000 Franken für die Unterstützung des Vorhabens zur Vereinigung der Umfahrungen von Netstal und Glarus sind vorerst für das nächste Jahr vorgesehen. Will man in den Jahren darauf auf einen grünen Zweig kommen, gilt es wohl, zusätzliche Mittel zu investieren. Der Kanton muss dem Bund zeigen, dass er bereit ist. – Es braucht die Umfahrung wie auch den Rückbau. Man muss das miteinander planen können. Angesichts des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 10. November 2024 ist es wichtig, aufzuzeigen, dass es eben nicht um neue Strassen und zusätzliche Kapazitäten, sondern um eine Verlagerung geht. Der Regierungsrat kann mit den eingestellten Beträgen leben. Sie müssen weder aufgestockt noch reduziert werden. – Die Gewerbetreibenden in Glarus ziehen eine Lösung auf der Strasse der Innenstadtentwicklung eher vor. Deren Kunden müssen nach Glarus gelangen können. Wenn diese lieber ins Seedamm-Center als nach Glarus fahren, ist niemandem geholfen. Dann braucht es auch keine Innenstadtentwicklung mehr. Dennoch ist es kein Entweder-oder. Man muss beide Themen angehen.

Franz Freuler, Glarus, Kommissionsmitglied, beantragt die Streichung der für das Projekt Rückbau Glarus vorgesehenen 100'000 Franken. – Das Vorhaben Rückbau Glarus steht im Zusammenhang mit der geplanten Umfahrungsstrasse Glarus. Auf der Zeitachse gibt es jedoch eine Diskrepanz. Das Projekt Umfahrung steckt noch in den Kinderschuhen. Bezüglich Rückbau Glarus ist man weiter, gerade vonseiten der Gemeinde aus. Es gab Studienaufträge und so weiter. Das ist gut und recht. Diese Unterlagen können wieder hervorgeholt werden, wenn es an der Zeit ist. – Der Titel «Rückbau Glarus» stört. Er wurde wohl deshalb so gewählt, weil der Bau einer Umfahrung einen teilweisen Rückbau der Hauptstrasse ermöglichen würde. Die Ortsdurchfahrt Glarus ist zwar in einem schlechten Zustand. Für das Jahr 2025 können Investitionen aber gut gestrichen werden. Denn der Bau der Umfahrung und der Rückbau in Glarus sind auf der Zeitachse nicht miteinander abgestimmt. – Stets will man gestalten, man widmet sich dem Wünschbaren. Dafür wird Geld investiert. Probleme löst man hingegen nicht mit den starren Vorgaben, wie sie im Projekt Rückbau Glarus vorgesehen sind. Wird die Umsetzung ein wenig aufgeschoben und das Vorhaben allenfalls neu aufgesetzt, könnte der Gewinn im Bereich des Wünschbaren noch grösser sein. Die Investitionen sind aus dem Budget 2025 zu streichen. Gegen ein späteres Einstellen ist nichts einzuwenden.

Hans Schubiger spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat aus. – 2020 oder 2021 war der Kanton für die Sanierung der Kantonsstrasse in Glarus bereit. Diese befindet sich in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Der Kanton ist gesetzlich zum Unterhalt verpflichtet. Diese Pflicht nahm er war. Er lud das Gewerbe, die Politik und so weiter zu einer Videokonferenz ein. Das Projekt wurde dort beraten, inklusive Tempo 30. Solange diese Strasse als Hauptverkehrsachse dient, ist Tempo 30 aber gesetzlich nicht möglich. Die Gemeinde unterstützte die Sanierung, verwies aber darauf, dass die Werkleitungen ebenfalls in einem schlechten Zustand seien. Sie sprach sich für ein gemeinsames Projekt aus. Das Gewerbe gab Rückendeckung und forderte eine attraktivere Gestaltung des Strassenraums. Auch diesem Anliegen trug man Rechnung: Der Kanton ging das Projekt nochmals an. Das heute vorliegende Projekt hat nichts mit Rückbau zu tun; dieser Titel ist falsch gewählt. Es geht um die Sanierung der bestehenden Strasse. Der Kanton macht hier seine Hausaufgaben. Auch die Gemeinde Glarus wird Danke sagen.

Werner Kälin, Ennenda, votiert für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Der Titel «Rückbau Glarus» ist unglücklich gewählt. Vielmehr geht es darum,

nicht nur die Aufenthaltsqualität im Hauptort, sondern eben auch die Durchfahrt zu verbessern. Je angenehmer ein Ort ist, um sich aufzuhalten, und je besser er zu Fuss und mit dem Velo erreichbar ist, desto mehr Leute entscheiden sich, auf das Auto zu verzichten. Im besten Fall reduziert das den Verkehr und führt dazu, dass jene, die wirklich mit dem Auto durch den Ort fahren müssen, auch vorankommen. Natürlich ist damit das Verkehrsproblem noch nicht gelöst. Aber das ist jener Teil der Lösung, der heute umgesetzt werden kann. Man muss jetzt damit beginnen, die belastende Situation für den Hauptort, für die Wirtschaft, aber auch für Glarus Süd zu verbessern. Das Warten auf die Umfahrungsstrassen dauert zu lange – wenn sie überhaupt einmal kommen. Will man noch eine ganze Generation zuwarten, ohne etwas zu verbessern für die Menschen im Hauptort und die Menschen, die durch Glarus fahren müssen?

Regula N. Keller, Ennenda, unterstützt namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Es wurde von Work-Life-Balance gesprochen und moniert, man konzentriere sich zu stark auf das Wünschbare und zu wenig auf das Notwendige. Der Langsamverkehr gehört aber für jene zum Notwendigen, die mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit gehen. Bei der Innenstadtentwicklung geht es um eine Gesamtschau. Nebst dem Aspekt der Aufenthaltsdauer sind auch Fragen der Sicherheit zu bedenken. Diese sind definitiv nicht nebensächlich. Den Gewerbetreibenden ist mitzugeben, dass es auch Kundinnen und Kunden gibt, die nicht mit dem Auto unterwegs sind. Diese sollten nicht vergessen werden. Wer kein Auto finanzieren muss, hat vielleicht etwas mehr Geld im Portemonnaie, um es in Glarus auszugeben. Der Baudirektor versprach kreative Lösungen. Jetzt ist die Chance wahrzunehmen und zu prüfen, was möglich ist. Es soll nicht auf die Umfahrung gewartet werden. Das dauert viel zu lang, wenn sie denn überhaupt kommt. Es stellen sich bereits heute Fragen.

Hans Jenny, Ennenda, unterstützt den Antrag Freuler als Besitzer eines Geschäfts in Glarus. – Landrat Hans Schubiger hat das Projekt «Rückbau Glarus» nicht ganz richtig verstanden, wenn er von Werkleitungen spricht. Gegen deren Sanierung wäre nichts einzuwenden. Die Ladenbesitzer wären bloss froh, wenn die Bauarbeiten etwas schneller vorüber wären. – Es ist zu begrüßen, wenn jemand mit dem Velo die Einkäufe in Glarus erledigt. Die Ladenbetreiber sind aber auch auf die Autofahrer angewiesen. Verschiedentlich hiess es, der Titel «Rückbau Glarus» sei nicht so glücklich gewählt. Er bringt jedoch auf den Punkt, was damit angestrebt wird. Dahinter versteckt sich auch das Thema Abbau von Parkplätzen. Die Ladenbesitzer sind jedoch auf jeden einzelnen Parkplatz angewiesen. Es gibt schon längst nicht mehr so viele davon wie früher. Ausserdem sind sie auf einen funktionierenden Verkehrsfluss auf der Hauptachse angewiesen. Funktioniert er nicht, orientieren sich die Menschen im nördlichen Kantonsteil nach Norden. Die Menschen aus dem Süden fahren durch den Hauptort, wenn sie keine Parkplätze finden. Solange es also keine Umfahrung gibt, muss man über einen Rückbau in Glarus gar nicht nachdenken, sondern beim Status quo bleiben. Und solange es keine Verbindungsstrasse Leimen–Holenstein gibt, müssen in Ennenda keine Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden. Schnellschüsse sind kontraproduktiv.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest und bringt persönliche Bemerkungen ein. – Natürlich ist ein Rückbau in Glarus heute und morgen nicht wünschenswert. Man darf sich durch den Titel dieses Projekts nicht verwirren lassen. Es wäre sehr zu bedauern, wenn der Landrat in einem laufenden Projekt, in dem die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde gut funktioniert, die Notbremse ziehen würde. Das wäre bar jeglicher Vernunft und käme völlig zu Unzeit. Nur schon deshalb ist dem Antrag von Kommission und Regierungsrat zuzustimmen. Das Budget der Gemeinde Glarus passierte die Gemeindeversammlung am vergangenen Freitag in diesem Punkt erneut unverändert. Das Projekt läuft schon seit Jahren. Und von daher muss der Landrat dafür sorgen, dass die bisherigen Aufwände nicht vergebens sind. – Eine zentrale Zielsetzung des Projekts ist die Verflüssigung des Verkehrs auf der Hauptachse durch den Kanton, insbesondere zwischen dem Spielhof und dem Gemeindehausplatz in Glarus. Wer etwas anderes

behauptet, tut das wider besseren Wissens. Das von Kanton und Gemeinde gemeinsam geplante Projekt führt nicht zu einer Behinderung des Verkehrs, sondern zu einem verbesserten Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse. Dies für die lange Zeit, die bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung Glarus noch vergehen wird. Der Planungshorizont beim Bund ist 2040 und später, und nicht wie in Näfels 2030. Es sollten somit keine falschen Zusammenhänge und falsche Bilder produziert werden. – Die Attraktivität eines Ortes bemisst sich unter anderem an der Erreichbarkeit. Sie hängt aber auch von den Angeboten bzw. dessen Diversität und Breite sowie von der Gestaltung des öffentlichen Raums ab. Die bessere Abstimmung der verschiedenen Bedürfnisse ist eine weitere Projektzielsetzung.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Freuler mit 43 zu 12 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Rückbau Ausstellplatz Sitli in Obstalden

Liliane Schrepfer-Landolt, Obstalden, beantragt namens der Die-Mitte-Fraktion die Streichung von 30'000 Franken für eine Leitschranke und den Rückbau des Ausstellplatzes Sitli in Obstalden. – Der Ausstellplatz Sitli in Obstalden soll gemäss Regierungsrat mit einer Leitschranke versehen werden und gleichzeitig zurückgebaut werden. Dieser Rückbau macht keinen Sinn, kostet die Glarnerinnen und Glarner aber 30'000 Franken. An diesem Ausstellplatz gab es bis vor ein paar Jahren ein Bänkchen und einen Abfallkübel. Dem Wunsch, das Bänkchen doch wieder zu montieren, kam man leider nicht nach. Es fanden verschiedene Gespräche und Begehungen statt. Obwohl sich einige Einwohnerinnen und Einwohner den Erhalt des Ausstellplatzes wünschten, soll er nun zurückgebaut werden. Die Strasse ist an dieser Stelle übersichtlich. In den vergangenen 30 Jahren wurden keine Unfälle registriert. Die Geschwindigkeit wurde vor nicht allzu langer Zeit auf 60 reduziert. Mit dem Erhalt des Ausstellplatzes ermöglicht es der Landrat den Einwohnerinnen und Einwohnern des Kerenzerbergs sowie den Touristen, an diesem grossartigen Ort kurz zu verweilen und die Aussicht auf einem Foto festzuhalten. Sollte der Ausstellplatz zurückgebaut werden, stehen die Leute einfach an die Leitplanke, um ihre Fotos zu machen. Ob dies der Sicherheit zuträglich ist, bleibt fraglich. Mit der beantragten Streichung wird der Aussichtspunkt erhalten und gleichzeitig auch noch ein wenig gespart. Die Steuergelder sind sinnvoll zu nutzen und nicht für unnötige Rückbauten auszugeben.

Emil Küng, Obstalden, unterstützt den Antrag Schrepfer-Landolt namens der SVP-Fraktion. – Die Tatsache, dass sich an dieser übersichtlichen Stelle niemand an einen Unfall erinnern kann und dass das Tempolimit von 80 auf 60 Kilometer pro Stunde reduziert wurde, deutet darauf hin, dass die Kosten für eine Leitplanke eingespart werden können. Ohnehin ist es auf einer Bergstrasse wie jener auf den Kerenzerberg schwierig, alle Massnahmen zum Ausschluss jeglicher Risiken zu treffen. Stets möglich ist hingegen ein angepasstes Fahrverhalten. – Wenn man Gastgeber ist, kostet das in der Regel etwas. Wenn der Landrat den Touristen weiterhin die Möglichkeit lässt, kurz anzuhalten, die Aussicht zu geniessen, ein Foto zu schiessen und ein Selfie zu machen, kann er als Gastgeber sogar noch Geld sparen. Auf dem Kerenzerberg gäbe es durchaus Möglichkeiten, 30'000 Franken oder auch viel mehr zu investieren – aber nicht in dieses Projekt.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Die Kommission liess sich überzeugen, dass es aufgrund der heutigen Anforderungen und des heutigen Verkehrs angebracht ist, an dieser Stelle eine sicherheitsrelevante Massnahme zu ergreifen. Die Antragstellerin hat zwar Recht: Es handelt sich um einen wunderbaren Ort. Aber die Stelle ist auch eng, abschüssig und es gibt Sicherheitsbedenken. Diese wird der Landrat bei seinem Entscheid in die Waagschale werfen müssen. Das Büro, das im Auftrag der Verwaltung Massnahmen für die Sicherung ausgearbeitet hat, nennt sich Büro für Unfallverhütung. Es geht also nicht um eine Rückschau, sondern um Prävention. Es gäbe allerdings auch günstigere Varianten als das Erstellen einer Leitplanke und den Rückbau; eine ausgezogene

Sicherheitslinie und das Setzen von Pfosten. Diese Massnahmen wären rund zehnmal günstiger. Die Kommission unterstützt jedoch den regierungsrätlichen Antrag.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat unterliegt dem Antrag Schrepfer-Landolt mit 13 zu 38 Stimmen bei 4 Enthaltungen.

Investitionen in kantonale Radrouten

Priska Müller Wahl, Niederurnen, beantragt, es seien zusätzlich 50'000 Franken für weitere Projekte zur Sanierung der Velowege vorzusehen. – Seit fast 15 Jahren ist der Sanierungsbedarf entlang der Radrouten bekannt. An der Landsgemeinde 2018 versprach der Regierungsrat, möglichst schnell mit der Behebung der rund 50 Defizite vorwärtszumachen. 70–80 Prozent sind noch nicht erledigt. Dieses Schneckentempo und die nur 60'000 Franken pro Jahr reichen nicht aus. Beantragt ist nun eine geringe Aufstockung. Der Landrat debattierte heute über viel grössere Beträge. – Ein weiteres Argument ist die Verhältnismässigkeit: Auf den Radverkehr entfallen rund 0,5 Prozent der Investitionen im Bereich Strassenbau. In der Erfolgsrechnung sind es rund 2 Prozent; dies einmalig aufgrund der Velowegnetzplanungen. Wenn nur ein paar Menschen aufs Velo wechseln, trägt das effizienter zur Problemlösung auf der Strasse bei als etwa ein Dosierungssystem, das dreimal so viel kostet und dessen Wirkung unsicher ist. Es gibt Projekte, die umgesetzt werden können. Man kann nicht jahrelang mit fehlendem Personal argumentieren. Auch andere Projekte werden – trotz Defizit – vorangetrieben, wenn sie reif sind.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Die Landsgemeinde 2024 verabschiedete das Veloweggesetz. Jetzt folgen die Netzplanungen. Diese müssen mit den Gemeinden koordiniert werden. Der Kanton geht diese Aufgabe jetzt an. Es ergibt keinen Sinn, vor dem Vorliegen der Netzplanung Anpassungen an den Routen vorzunehmen. – Im Strassenbauprogramm sind drei Projekte zur Verbesserung der kantonalen Radroute aufgeführt. Der Gegenwind kommt dort nicht von der SVP oder der FDP. Widerstand kommt von Leuten, von denen man eigentlich annehmen würde, sie hätten ein Interesse an einer Asphaltierung der Strecken. Stattdessen werden Einsprachen erhoben. Deshalb können längst geplante, umsetzungsreife Vorhaben nicht vorangetrieben werden. Das macht einen stutzig. Es ist nicht zielführend und ergibt keinen Sinn, etwa darauf zu beharren, dass Wanderwege nicht asphaltiert sein dürfen. Es gibt im Kanton bereits viele asphaltierte Strecken, auf denen trotzdem ein Wanderweg durchführt. Es gilt, Augenmass zu bewahren. Sonst kommt man nicht weiter. Sobald die reifen Projekte umgesetzt sind, kann man sich neuen Vorhaben widmen. Bezüglich Zielsetzung besteht Einigkeit mit Landrätin *Priska Müller Wahl*. Die Leute müssen mit guten Velowegen dazu animiert werden, auf das Velo umzusteigen. Das ist essenziell für den Kanton Glarus. Dazu sollte die Umsetzung von Projekten aber nicht ständig bekämpft werden. Dann könnten die Ressourcen nämlich statt in Rechtsmittelverfahren in Projekte investiert werden. Eine Erhöhung sollte deshalb vielleicht auf das nächste Budgetjahr ins Auge gefasst werden. Dann gibt es die Auslegeordnung.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl mit 42 zu 14 Stimmen.

Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen

Adrian Hager, Niederurnen, gibt eine Anmerkung zu Protokoll. – Für den Ausbau von gerade einmal drei Bushaltestellen nach der Vorgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes werden sage und schreibe 1 Million Franken investiert. Es ist absolut richtig, dass Leute mit einem Handicap den öV möglichst einfach und ohne Probleme benutzen können. Die Niederflrbusse im Glarnerland verfügen jedoch über eine eingebaute Rampe. Über diese kann

etwa ein Rollstuhl mithilfe eines Buschauffeurs problemlos in den Bus geschoben werden. Dazu ist keine Erhöhung einer Bordsteinkante notwendig. Es bräuchte also rein theoretisch keine millionenschweren Investitionen in Bushaltestellen. Praktisch sieht es anders aus. Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt, dass Behinderte die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Sie müssen selbstständig und ohne Hilfe von Dritten in den Bus gelangen können. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit dieser spezifischen Regelung ist jedem selbst überlassen.

Entwicklung des öV-Angebots

Fridolin Staub, Bilten, informiert über einen vorgesehenen Ausbau des öV-Angebots in Glarus Nord. – Der Gemeinderat der Gemeinde Glarus Nord hat das Konzept für einen Viertelstundentakt zuhanden des Regierungsrates verabschiedet. Dieses entspricht einem Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan. Das Konzept ist notwendig, um eine Entwicklung der beiden Entwicklungsschwerpunkte Biäsch und Flugplatz Mollis überhaupt zu ermöglichen. Vorliegend wird um Verständnis im Landrat geworben; soll diese Entwicklung zugunsten des Kantons stattfinden, wird ihn das auch ein paar Franken kosten.

Angebotsausbauten öV 2025

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, erachtet den öV zu Stosszeiten als zunehmend unattraktiv. – Die Buslinie 501 von Näfels über Riedern nach Glarus verkehrt neu am Abend eine Stunde länger. Dies kostet knapp 30'000 Franken. Für das Verkehrsdosierungssystem auf der Querspange wurden 150'000 Franken provisorisch eingestellt. Man hofft, dass sich die Verkehrssituation dadurch verbessert. Die Kosten für das Dosierungssystem sind also fünfmal höher als für die Erweiterung des Busangebots. Mit den Linien 501 oder 502 steht man aber nicht nur im Stau. Vielfach fährt der Bus am Feierabend in Glarus auch noch mit 10 bis 15 Minuten Verspätung ab. Er kann den Fahrplan schon längst nicht mehr einhalten. Der öV-Nutzer hat also nicht nur länger, weil er im Stau steht, sondern auch noch, weil der Bus unpünktlich fährt. Dennoch ist hier keine Verbesserung oder Entlastung geplant. Zu denken ist zum Beispiel an einen zusätzlichen Kurs zu Stosszeiten. So würden nämlich die Fahrgäste aus Riedern ihren Zug in Glarus erwischen und die Passagiere von Niederurnen, die zu gewissen Zeiten keinen Zuganschluss mehr haben, ihren Anschluss bei der Post in Näfels. Der Regierungsrat will die Hauptverkehrsachse entlasten, nicht zuletzt, damit die Wirtschaft wegen des Staus keinen Schaden nimmt. Der öffentliche Bus wird aber vor allem am Abend immer unattraktiver. Unter den aktuellen Voraussetzungen wird es schwierig, Pendler zum Umsteigen zu bewegen. Die GLP-Fraktion hätte an dieser Stelle ein paar Gedanken zur Mobilitätsverbesserung im Gesamten erwartet. Sie ist gespannt, was das Dosierungssystem wirklich bewirkt.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* hält fest, dass eine Busspur auf der Hauptachse geprüft wird. – Die GLP-Fraktion warf vor einigen Sitzungen das Thema Busspur auf. In den nächsten Tagen findet ein Gespräch mit dem Bundesamt für Strassen statt. Dort soll auch die Busspur thematisiert werden. Es ist müssig, jedes Mal wieder darauf zurückzukommen. Kommuniziert wird wieder, wenn eine konkrete Rückmeldung möglich ist. Es ist sinnvoll, eine Busspur zu realisieren, bevor weitere Kurspaare bestellt werden. Der Bus ist aktuell nicht so attraktiv. Glücklicherweise gibt es noch die Bahn; sie ist mehrheitlich pünktlich.

Genehmigung des Strassenbauprogramms 2025

Die *Vorsitzende* verweist auf die vorgenommenen Änderungen am Strassenbauprogramm 2025, die eine Schlussabstimmung erfordern.

Schlussabstimmung: Dem Strassenbauprogramm ist mit 56 zu 0 Stimmen wie beraten zugestimmt.

Kenntnisnahme Orientierung öV-Massnahmen

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