

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 6. Dezember 2017

§ 375 Strassenbauprogramm 2018

(Berichte Regierungsrat, 3.10.2017; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 30.10.2017)

Eintreten

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Nichts Spektakuläres, keine heisse Themen – und dennoch hat die Kommission rege von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, zu den Strassenbauprojekten Fragen zu stellen, dem Departement auf den Zahn zu fühlen und einzelne Vorhaben im Detail zu diskutieren. – Der zuständige Hauptabteilungsleiter informierte wie jedes Jahr ausführlich über die einzelnen Projekte. Das gibt der Kommission die Möglichkeit, genau hinzuschauen. Diese stellt fest, dass laufende Instandhaltungen und Investitionen in die jährlichen Erneuerungen und in den Unterhalt in einem vernünftigen Rahmen geplant und durchgeführt werden. Das Ziel ist dabei stets, ein gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu erzielen. Wo möglich wird instand gehalten, wo nötig erneuert. Mit der gewählten Strategie, früh festgestellte Schäden umgehend zu reparieren, können grössere Instandhaltungen abgewendet werden. Die aktuell geplanten Projekte und die Ausführungen dazu sind im regierungsrätlichen Antrag und ergänzend im Kommissionsbericht zu finden. – Es werden rund 8,15 Millionen Franken investiert. Der Bund beteiligt sich mit 4,5 Millionen Franken. Für den ordentlichen Unterhalt sind rund 4 Millionen Franken eingestellt. Aktuell und bis auf weiteres werden die Kunstbauten beschäftigen. Stellvertretend für das Jahr 2018 ist auf die Linth- und die Sernfrübrücken in Schwanden zu verweisen. Diese müssen wegen gravierender Mängel und sehr schlechter Bausubstanz für 3,5 Millionen Franken neu erstellt werden. 1,5 Millionen Franken fallen im 2018 an, der Rest folgt in den Jahren 2019 und 2020. Gleichzeitig wird der Hochwasserschutz verbessert. Ebenfalls auf Kurs ist das Projekt Stichstrasse. Im ersten Quartal 2018 erfolgt die Submission der ersten Etappe „Brücke Tankgraben“, deren Baubeginn für Sommer 2018 vorgesehen ist. Voraussetzung dafür ist eine rechtskräftige Bewilligung. Das Vorprojekt für die Querspange Netstal wird bis Ende 2018 ausgearbeitet sein. Im Bereich Kantonsstrassen werden vorwiegend kaputte Strassenbeläge saniert. Insbesondere ist hier die Verbindung Ziegelbrücke–Niederurnen zu nennen. Erfreut nimmt die Kommission von der Wiedereröffnung der Durnagelbrücken Kenntnis. Diese wurden im Oktober 2017 dem Verkehr übergeben. – Die Lärmsanierungen in Glarus Nord und Glarus sind sehr weit fortgeschritten. Wo möglich werden – neben Fenstersanierungen – lärmarme Beläge eingebaut. Erstaunt ist die Kommission jedoch darüber, dass einzelne Liegenschaftsbesitzer an einer Lärmsanierung nicht interessiert sind. – Wie in jedem Jahr kommen einige Strassenabschnitte, die in den Augen der Kommissionsmitglieder als sanierungsbedürftig

erscheinen, zur Sprache. Die Hinweise werden vom Departement jeweils wohlwollend zur Prüfung entgegengenommen. – Für die Radrouten werden erneut 100'000 Franken eingestellt, womit der ordentliche Unterhalt ausgeführt werden kann. Das Thema wird den Landrat in Kürze nochmals beschäftigen. – Im Rahmen der Orientierung über den öV nahm die Kommission von den aktuellen Vorkehrungen Kenntnis. Der ausführliche Bericht gibt Einblicke in die Mechanismen bezüglich Abgeltungen und den daraus folgenden finanziellen Konsequenzen für den Kanton. Die Beratung der Wirkungsanalyse wird Gelegenheit bieten, das Thema ausführlich zu diskutieren. – Sehr erfreulich ist, dass der Bundesrat in der Zwischenzeit die Kreuzungsstelle Luchsingen, welche den Acht-Minuten-Halt in Schwanden eliminieren soll, in die grosse Variante des Ausbaus der Bahninfrastruktur für 2030 aufgenommen hat. Erst richtig erfreulich wäre aber, wenn das Bundesparlament im 2019 dann auch wirklich die grosse und nicht nur die kleine Ausbauvariante beschliesst.

Regierungsrat *Röbi Marti* beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Im Strassenbauprogramm 2018 sind Investitionen von 8,15 Millionen Franken vorgesehen. Diese werden vom Bund mit 4,45 Millionen Franken mitfinanziert. Für den Unterhalt und Sanierungen sind 4 Millionen Franken eingestellt. Für Lärmsanierungen sind gesamthaft 800'000 Franken budgetiert. Nach Abzug von Bundes- und Gemeindebeiträgen verbleiben zulasten des Kantons 576'000 Franken. Für den ordentlichen Unterhalt der Radroute Linthal–Bilten sind 100'000 Franken vorgesehen. – Am 13. Oktober 2017 konnten die neuen Durnagelbrücken eingeweiht werden. Leider waren die Medien nicht vertreten. Dies, obwohl dieses Bauwerk den Menschen über Jahrzehnte dienen soll. Angesichts des Umstands, dass dieser Tage fast jeder einzelne Kritiker der Massnahmen bei den Busverbindungen mit Bild in der Zeitung erscheinen kann, ist die Prioritätensetzung zu hinterfragen.

Detailberatung

Stichstrasse Näfels-Mollis

Priska Müller Wahl, Niederurnen, beantragt, es sei die Stichstrasse Näfels-Mollis bzw. die damit verbundenen Ausgaben von 2,5 Millionen Franken bzw. Einnahmen von 1 Million Franken aus dem Strassenbauprogramm zu streichen. – Die Ausgangslage ist heute nicht mehr dieselbe wie bei der Genehmigung des Planungskredits für die Stichstrasse. Es gibt mittlerweile eine Zusicherung des Bundes bzw. dessen feste Absicht, dass die Umfahrungsstrasse durch den Berg auf der anderen Dorfseite geführt wird. Da die finanziellen Mittel des Kantons, vor allem aber auch bei den Gemeinden, sehr knapp sind, verlangt eine glaubwürdige und nachhaltige Politik eine klare Prioritätensetzung bei den Ausgaben. Kommt dazu, dass zwei Strassenprojekte im gleichen Dorf zu jahrelanger Bautätigkeit führen werden. Dies belastet die Wohnqualität der Bewohner von Näfels massiv. Ausserdem zeigen die Modellrechnungen, dass die Stichstrasse leider praktisch keinen Entlastungseffekt auf den Dorfkern von Näfels hat. Denn der Mehrverkehr, den die neuen Überbauungen in Mollis auslösen, kompensiert die Entlastungswirkung gleich wieder. Und für eine minime Entlastung sind die Kosten zu hoch. – Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis verlangt eine klare Prioritätensetzung und einen Verzicht auf diese riesige Investition. Der Landrat sollte handeln, solange er noch kann – also heute. Besser spät als nie. Denn andere Investitionen wie in die Lintharena SGU, Schulhäuser usw. sind bekannt, dringlich und prioritär. Selbst wenn aufgrund der Mini-revision des Strassengesetzes, welche derzeit in der Vernehmlassung ist, die Gemeinde Glarus Nord von der Mitfinanzierung entlastet würde, bleiben die Kosten gleich hoch. Der Kanton müsste dann einfach mehr bezahlen. Aber auch dieser plant Investitionen und dessen Aufgaben- bzw. Ausgabenliste wird länger, nicht kürzer. Mit dem Geld können andere Investitionen mit besserer Wirkung auf die Standortattraktivität des Glarnerlands getätigt werden.

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, lehnt den Streichungsantrag Müller Wahl ab. – Es wurde kritisiert, dass die Entlastungswirkung der Stichstrasse auf den Dorfkern Näfels

sehr gering sei. Dabei ist die Entlastungswirkung im Verhältnis zu den Kosten, also das Kosten-/Nutzen-Verhältnis, viel besser als bei der Umfahrungsstrasse. Die Stichstrasse wird ganz klar zu einer Entlastung des Dorfes Näfels führen. Die vorgesehene Tangente führt am Dorfkern vorbei in den Entwicklungsschwerpunkt zwischen Näfels und Mollis. Zum Dorfkern gehört auch das Areal um den Bahnhof Näfels. Derzeit gibt es dort sehr viel Verkehr. Faktisch existiert dort bereits eine kleine Umfahrung. Diese Erkenntnis hatte man bereits in der alten Gemeinde Näfels aufgrund von Verkehrsmessungen gewonnen. Die Stichstrasse entlastet somit nicht nur den innersten Dorfkern. Sie verbessert die Situation beim bestehenden Bypass beim Bahnhofareal. Für die Menschen wird es dadurch attraktiver, auf den Bus oder den Zug zu gehen. – Die Stichstrasse bringt nicht nur eine grosse Entlastung. Sie erschliesst auch den Entwicklungsschwerpunkt Näfels-Mollis mit Industrie, zunehmend auch Wohnbauten und möglicherweise bald weiteren Arbeitsplätzen. Es ist deshalb sinnvoll, dass die Stichstrasse gebaut wird. Denn der Verkehr, der in diesen Raum führt, kann von der Umfahrungsstrasse nicht abgenommen werden. Sie liegt auf der falschen Seite der Ortschaft. – Die Kerenzbergstrasse ist nach wie vor als Umleitungsrouten bei Störungen auf der Autobahn A3 im Bereich des Kerenzbergtunnels vorgesehen. Zwar kann dank verbesserter Signalisierungen relativ schnell ein Wechselbetrieb im Tunnel aufgefahren werden. Es kann aber auch heute noch sinnvoll sein, eine Umleitung über den Kerenzberg zu führen. Dabei wäre die Stichstrasse von grosser Wichtigkeit. – Aufgrund des heute schon sehr hohen Verkehrsaufkommens erhöht sich der Druck auf eigentlich unattraktive Strecken. Deshalb braucht es die Entlastung über die Stichstrasse.

Franz Landolt, Näfels, will die Stichstrasse ebenfalls im Strassenbauprogramm belassen. – Für eine echte Entlastung der Dorfkerne – von Näfels wie auch von Mollis – braucht es nicht nur die Umfahrung, sondern auch begleitende Massnahmen. Darunter fallen die Stichstrasse, die Querspange in Netstal und die Massnahmen in den Dorfkernen selbst. Die Dörfer sind vom Schwerverkehr und dem zunehmenden Schleichverkehr zu befreien. Im Bereich der unteren Linthbrücke in Näfels kommt es zum Verkehrschaos, wenn die Eisenbahnbarrieren geschlossen sind. Für Velofahrer gibt es kaum mehr ein Durchkommen. Die Stichstrasse entlastet das Bahnhofareal, aber auch das Molliser Hinterdorf. Es braucht eine Gesamtlösung, um den Schwer- und den Schleichverkehr aus den Dörfern zu bringen.

Regierungsrat *Röbi Marti* hält an der Stichstrasse fest. – Der Antrag Müller Wahl kommt völlig unerwartet. Der Kanton leistete – mit Blick auf eine Gesamtlösung – bereits eine riesige Vorarbeit. Es wäre nun der dümmste Zeitpunkt für einen Übungsabbruch. Die Modelle zeigen eine deutliche Entlastung. Diese Modelle sollten zwar nicht alleine ausschlaggebend sein. Auch kann es sein, dass die Stichstrasse nicht weitaus am meisten Entlastung bringt. Aber dennoch entlastet sie. – Im Raum Bahnhof Näfels gibt es einen Entwicklungsschwerpunkt. Auch vor diesem Hintergrund darf die Stichstrasse nicht gestrichen werden.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl. Die Stichstrasse verbleibt im Strassenbauprogramm.

Öffentlicher Verkehr

Thomas Kistler, Niederurnen, äussert sich enttäuscht über das Vorgehen des Departements Bau und Umwelt im Zusammenhang mit Anpassungen des öV-Angebots. – Die SP-Fraktion ist erstaunt, dass von den zehn Projekten, welche die Landsgemeinde 2009 mit dem Zehnjahresprogramm 2010–2020 beschlossen hat, heute nur ein einziges Projekt umgesetzt ist: die Linthbrücke zwischen Näfels und Mollis. Diese war derart marode, dass der Ersatz unausweichlich war. Das gilt auch für die Durnagelbrücken, welche aber nicht Bestandteil des Zehnjahresprogramms waren. Ansonsten ist aber für keines der Projekte je ein Bagger aufgefahren. Die SP-Fraktion ist bekannt, dass sie den Bau von Strassen nicht als prioritär erachtet. Dennoch sind von der Landsgemeinde erteilte Aufträge umzusetzen. – Offenbar

wurden die öV-Massnahmen aus Zeitgründen in der Kommission nicht diskutiert. Das ist schade. Anfangs Juli hat der Kanton in einer kleinen Medieninformation mitgeteilt, dass im Bahnhof Bilten ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 keine Züge mehr halten werden. Bilten sollte nur noch mit dem Bus bedient werden. Ob die Information zu diesem Zeitpunkt kam, weil viele Leute in den Ferien waren, ist unklar. Einige Biltner waren jedoch nicht in den Ferien. Sie haben Leserbriefe geschrieben, Leute mobilisiert und eine öffentliche Sitzung organisiert. Auch Vertreter der Gemeinde nahmen an dieser Sitzung teil – sie wussten von den Plänen des Kantons nichts. Über 80 Personen haben dann eine Petition an den Regierungsrat unterzeichnet. Diese wurde auch von der Gemeinde Glarus Nord unterstützt. Im Laufe der nächsten Wochen sind in aufwändigen Diskussionen und Sitzungen mit dem öV-Beauftragten gute Lösungen gefunden worden. Diese waren sogar besser als jene, welche die Petitionäre forderten. Jetzt gibt es einen Halbstundentakt mit dem Bus mit Anschluss auf alle Züge zur halben und ganzen Stunde in Ziegelbrücke. Am frühen Morgen und am Abend halten die S-Bahnen weiterhin am Bahnhof Bilten. Die Petitionäre und die Gemeinde sind ausdrücklich zufrieden. Es bleibt dennoch ein Nachgeschmack. Offenbar muss man Lärm machen und sich wehren, damit sich die Leute vom Kanton mit der Gemeinde und den Betroffenen an einen Tisch setzen und gute Lösungen finden. Mindestens ein Dankeschön für die guten Lösungen hätte in den Kommissionsbericht gehört. Aber auch die Kritik, dass nicht vorher nach guten Lösungen gesucht wurde. Nun musste man aber auch feststellen, dass es so weitergeht. Nur vier Monate später passiert in Sool, Glarus und im Kleintal dasselbe. Wieder beschliesst der Regierungsrat Anpassungen und wieder hat er mit niemandem das Gespräch gesucht. Und wieder wehren sich die Leute. Sogar der Landrat ist dieser Meinung und schickt die Vorlage zurück. Der Regierungsrat ist nicht nur da, um Entscheidungen zu fällen. Er sollte auch für die Bevölkerung gute Lösungen suchen. Das hat man hier nicht gemacht – auch wenn jeder versteht, dass bei tiefen Auslastungen Anpassungen notwendig sind. In Bilten hat man in den Gesprächen doch noch gute Lösungen gefunden. Diese kosten noch nicht einmal mehr. Es besteht deshalb die Hoffnung, dass dies auch für Sool, für Glarus und Ennenda sowie vielleicht sogar für Elm möglich ist. Der Regierungsrat sollte aus den Fehlern lernen und mit der Gemeinde und den Betroffenen an einen Tisch sitzen, bevor etwas kommuniziert wird. Wahrscheinlich braucht man einen Medienbeauftragten, weil sich kein Regierungsrat mehr mit diesen Entscheiden exponieren will.

Hans-Jörg Marti hält fest, dass die Kommission den öV – entgegen den Ausführungen des Vorredners – behandelt habe. – Die Kommission hat das öV-Kapitel behandelt. Das Thema wurde nicht bloss abgenickt. Ausserdem wird es im Zusammenhang mit der Wirkungsanalyse die Gelegenheit geben, ausführlich über den öV bzw. die einzelnen Massnahmen zu diskutieren. Dazu ist festzuhalten, dass die Kompetenz zur Bestellung des öV-Angebots beim Regierungsrat liegt. Vielleicht ist es aber vernünftig, wenn der Landrat in gewissen Fällen dennoch beraten und befinden kann. Die Mitglieder des Landrates werden sich dann outen und die Mittel beschliessen müssen – mit den entsprechenden Konsequenzen. – Es ist erstaunlich, dass ausgerechnet die SP-Fraktion bemängelt, dass keine Strassen gebaut würden. Schliesslich hat sie soeben zur Hälfte für den Antrag Müller Wahl bzw. gegen den Bau der Stichstrasse gestimmt.

Regierungsrat *Röbi Marti* verteidigt die Haltung des Regierungsrates bezüglich der Anpassung des öV-Angebots im Nachgang zur Wirkungsanalyse. – Der Bau einer Strasse ist heutzutage nicht einfach. Es bestehen unzählige Einsprachemöglichkeiten. Es erstaunt tatsächlich, wie viele Menschen stets zum Handeln auffordern, im entscheidenden Moment jedoch in Opposition gehen. – Die Kommission will die Behandlung der Wirkungsanalyse verschieben. Niemand in der Kommission wollte für einen Entscheid geradestehen. Dies allein war der Grund dafür. Im Dezember 2011 entschied der Landrat, dass für jeden Kurs Kennzahlen zu ermitteln sind. Im Rahmen der Wirkungsanalyse wurde herausgefunden, dass es teilweise Kostendeckungsgrade von 4 Prozent gibt. Ein Unternehmer würde wohl kein Produkt in seinem Portfolio führen, das einen solchen Kostendeckungsgrad aufweist. Man kann dann argumentieren, es gehe vorliegend um eine politische Frage. Man müsse Lösungen suchen. Das stimmt. Aber dann muss man für seinen Entscheid geradestehen.

Der Regierungsrat wäre dazu bereit gewesen. In Bilten war im Übrigen nicht das Engagement einiger Einwohner ausschlaggebend. Die Lösung bestand bereits vorher.

Das Strassenbauprogramm 2018 und der Kredit von 100'000 Franken für den ordentlichen Unterhalt der Radrouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn sind gemäss Antrag von Kommission und Regierungsrat genehmigt. Von der Orientierung bezüglich der Massnahmen im öffentlichen Verkehr ist Kenntnis genommen.