

FAMILIE ANDREAS UND RITA SCHLITTLER-BÄHNI
ROSENGASSE 27, 8750 GLARUS
TEL. +41 (0)55 640 70 28
E-MAIL: SCHLITTLER@SCHLITTLER.NET

KANT. BAUDIREKTION
z.Hd. Führungsgremium Mobilitätskonzept
Hr. RR P. Freitag
Kirchstrasse 2

8750 Glarus

CH-8750 Glarus , 16.03.2006

Sehr geehrte Herr Regierungsrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Stellungnahme Mobilitätskonzept Glarnerland

Für die Zustellung der Unterlagen des Mobilitätskonzepts und des 1. Entwurfs des Richtplans Verkehrs danken ich Ihnen. Nach dem Studium der Berichte möchte ich dazu gerne in schriftlicher Form Stellung nehmen, da anlässlich der Plenumsversammlung die Zeit für Erklärungen und Ergänzungen nicht für alle reichen wird.

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 13.8.2004 wurde ich aufgrund meiner konzeptionellen Vorarbeit zur Mitarbeit in der Arbeitsgruppe MIV eingeladen. In der Hoffnung endlich neue Wege zu gehen und attraktive Lösungsmöglichkeiten mit möglichst viel Problemlösungsabdeckung erarbeiten zu können, habe ich an den Sitzungen aktiv mitgewirkt. Leider kann ich mir nicht verhehlen, dass ich sowohl vom Prozess- wie auch vom nun vorliegenden Ergebnis in Form des Mobilitätskonzepts und des Richtplanentwurfes enttäuscht bin.

Zur Arbeitsgruppe und zum Arbeitsprozess

Das ist nicht die Art und Weise, wie ich mir die Arbeit in einem solchen Gremium vorgestellt habe. Dass die Meinungen in dieser Gruppe stark divergieren und die Kontrahenten sich nichts schenken würden, habe ich erwartet. – Nicht erwartet habe ich hingegen, dass die anlässlich der Sitzung vom 15. Juni 2005 klar gestellten Aufgaben und Anforderungen zur Überprüfung der aufgezeigten Varianten¹ bis Ende Oktober einfach übergangen werden.

Am 20.6.2005 erscheint in der Tagespresse die Forderung in Form eines Gemeinderatbulletins „Nur eine Untertunnelung“² und als einzige Reaktion darauf greift man auf bereits mehrmals in verschiedenen Gremien durchgefallene Tunnel-Varianten aus dem E+E – Prozess zurück. Anlässlich der Sitzung im Oktober wurde uns die nun vorliegende und bereits zuvor abgesprochene und in der Presse publizierte Variante aufs Auge gedrückt. Auch die früher publizierten und der am 13.3.2006 in der SO erschienene Artikel zeigen, dass ein bereits lange zuvor festgelegtes Ergebnis mit diesen „Arbeitsgruppen“ nur noch zementiert werden sollte. Nein – das ist kein demokratischer Entscheidungsprozess, – das nenne ich „Perception Management“.

Zum Mobilitätskonzept

Die Massnahmen im OEV möchte ich an dieser Stelle ausdrücklich begrüßen. Der „Glarner Sprinter“ ist bereits Tatsache, ebenfalls das modernere Rollmaterial, welches Sache der SBB ist und gemäss Aussage

¹ Vgl. Protokoll der Arbeitsgruppen-Sitzung vom 15.6.2005/M.K.

² S. Beilage Nr. 1

bereits Sommer 2008/Winter 2008/2009 geliefert werden soll. Die übrigen Aussagen betreffend OEV und Langsamverkehr sind leider sehr vage formuliert und müssen konkretisiert werden. Ich wünschte mir denselben Detaillierungsgrad der Vorschläge, wie sie auch für den Strassenteil vorliegen.

Die im Mobilitätskonzept aufgeführten Daten und Unterlagen zum aktuellen motorisierten Individualverkehr sind unvollständig und z.T. unrichtig. Sie verzehren einmal mehr die Wirklichkeit und die Dimension der Verkehrsproblematik im Glarnerland. Falsche Fakten und Zahlen werden auch durch eine wiederholte Nennung in der Presse nicht richtiger³. Wurde ich auch schon mal als „Erbsenzähler“ titulierte – **korrekte und auch vollständige Werte sind für eine neutrale Problemanalyse unabdingbar**. Gerade in diesen Punkten hätte ich mehr Professionalität in der vorliegenden Arbeit gewünscht. Es werden immer noch dieselben widerlegten und widerlegbaren Verkehrsdaten herumgereicht⁴. Auch wenn bestimmte Kreise diese Tatsache nicht wahrhaben möchten: *das Verkehrsaufkommen im Glarnerland ist grösstenteils hausgemacht und nicht ganz so riesig, wie angenommen*⁵.

SSVZ 2005

Bei den auf Seite 22 publizierten Werten für 2005 handelt es sich **nicht** wie angegeben um Werte der SSVZ 2005. Auf Anfrage bei der ASTRA wurde mir schriftlich bestätigt, dass bis dato noch keine Hochrechnung erstellt worden ist und keine Daten publiziert wurden. Woher der Verfasser also diese Zahlen hat, bleibt rätselhaft, ist aber mit dieser Quellenangabe mehr als irreführend und unseriös. Die hier publizierten Werte für die Zählstellen Näfels Süd und Glarus Nord lassen sich anhand der erfassten Verkehrszahlen der zusätzlich eingerichteten Zählstelle Netstal Nord nicht belegen. An dieser Zählstelle wurden an diesen Verkehrserhebungen deutlich geringere Verkehrswerte gemessen. Insbesondere den Verkehr der Zählstelle Näfels Süd und Netstal Nord müssten hingegen nahezu identische Werte aufweisen. Auf der Strecke Näfels – Netstal ohne Ausfahrten kann sich der Verkehr nicht in Luft auflösen.

Die Differenz der Zählstelle Glarus Nord ist dahingehend zu untersuchen, inwiefern der publizierte Standort auf den Koordinaten 723'155/212'303 (s. Beilage 2) und der tatsächliche Standort (Scheune vis-a-vis Garage „zur Höhe“) die Frequenzen und somit zusätzlich den Ortsverkehr der Betriebe Nötzli (Spar-Supermarkt mit Öffnungszeiten bis 21:00h) und MC Donalds (Fastfood mit Drive-In) beinhalten.

Verkehr im Glarnerland

Entgegen den Prognosen UVB Emch+Berger AG, vom 16.11.2000, in welcher die **jährliche** Verkehrszunahme in den Jahren 1999 bis 2005 zwischen **1.5 und 6.5 %** angegeben wurde, hat sich eine geringfügige **Verkehrsabnahme** im gesamten Gebiet des Glarnerlandes in den letzten Jahren manifestiert⁶. Also keine Zunahme sondern eine Abnahme um 0.78 %⁷.

CS-Studie 2003

Insofern ist auch die zitierte CS-Studie 2003 mehr als widerlegt. Darin ist einzig und ausschliesslich die **Erreichbarkeit** von Ortschaften mittels Auto („Gravitationsansatz“ d.h. **zwischen den Gemeinden [von Ort zu Ort]** aufgrund des Strassentyps, gewichtet mit der Einwohnerzahl) untersucht und dabei wird von steigenden Verkehrszahlen ausgegangen. Die Erreichbarkeit via OEV wurde und wird leider dabei nicht untersucht. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der OEV berücksichtigt werden müsste und eine regionale Studie erarbeitet wird „die demnächst abgeschlossen sein wird“. Es ist insofern verwunderlich, wie solche Studien zustande kommen, wenn in der neusten regionalen CS Studie zum Glarnerland (2005)

³ Bericht Südostschweiz (SO) vom 13.3.2006, Seite 5

⁴ Amtliche Referenzzählungen in Näfels während 48 Stunden ergaben im November 2003 einen 24-h Verkehr von 13'380 Fahrzeugen

⁵ Im Rahmen der Schweiz. Strassenverkehrszählung 2005 gemachten und belegten Erhebungen für Netstal weisen deutlich tiefere Stundenwerte auf. Die im Mobilitätskonzept publizierten Werte für 2005 müssen daher einer Überprüfung standhalten.

⁶ S. Beilage 6 EXCEL Aufstellung Schlittler Informatik-Dienstleistungen GmbH aufgrund der monatlich publizierten Verkehrszahlen ASTRA (www.verkehrsdaten.ch)

⁷ Quelle ASTRA Verkehrsentwicklung 2003-2004

die erheblich verbesserte OEV-Erreichbarkeit ab Dezember 2004 mittels den sieben zusätzlichen Verbindungen des „Glerner Sprinters“ keinen Niederschlag findet.

Studie Handelskammer

Die im Mobilitätskonzept erwähnte „Studie“ entspricht nicht den demoskopischen Grundsätzen. Die Rücklaufsquote der Mitarbeiterbefragung betrug 28.4 %. Von diesen wurden dann lediglich 34.2% ausgewertet. Gemäss diesen gerade mal **9.7% Antworten** (auf die Gesamtmenge) auf die Mitarbeiterbefragung arbeiteten doch 3 % im gleichen Sektor, was die Verfasser der Studie immerhin zur Aussage veranlasst: „Dies deutet darauf hin, dass auch in den Glerner Gemeinden der Anteil an Ziel-/Quellverkehr („hausgemachtes Verkehrsaufkommen“) recht hoch ist.“

Inwiefern eine Beeinflussung der Arbeitnehmer durch den zur Verfügung gestellten „Aushang“ (Beilage 3) geschehen ist, überlasse ich der Fantasie des Lesers. Ich persönlich halte solche Vorgehen für äusserst fragwürdig und ich beantrage deshalb diese „Studie“ vollständig und umfänglich aus dem Mobilitätskonzept zu streichen. Dies auch im Sinne einer Gleichbehandlung, da andere, eingereichte Studien nicht mehr enthalten sind und auch mit keinem Wort mehr erwähnt werden.

Durchgangsverkehr

Die im Mobilitätskonzept enthaltene Aufstellung der Parkplätze in den Tourismusdestinationen zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs ist unvollständig und daher kein taugliches Mittel, um den Durchgangsverkehr der Ortschaften im unteren Glernerland zu bestimmen. Inwiefern Parkplätze durch ortsansässige oder regionale Verkehrsteilnehmer belegt werden, wie hoch die dauernde Belegung der Parkplätze ist, kann nicht verifiziert werden. Weitergehende Erhebungen wurden nicht gemacht.

Zu Netstal

Im speziellen ist die Entlastungswirkung in Bezug auf den Durchgangsverkehr von 60 % in Netstal un haltbar und basiert auf falschen Annahmen. (Im Bericht der SO vom 13.3.2006 wird sogar von 80 % gesprochen!)

Mit der Inbetriebnahme des Wiggisparks in Netstal zu Beginn dieses Jahrhunderts hat sich die Situation in Netstal grundsätzlich und erheblich verändert. Netstal ist aufgrund dieses Einkaufszentrums mit **320** Kundenparkplätzen einem viel grösserem Ziel- und Quellverkehr ausgesetzt (Entgegen den Parkplätzen in den Tourismusdestinationen werden diese um ein Vielfaches frequentiert). Wiggispark-Kunden und -Besucher werden diese Umfahrung nicht verwenden, denn der Wiggispark liegt selbst fast im Zentrum der umfahrenen Zone.

Zusätzlich wurde Situation der Gemeinde Riedern und des Naherholungsgebiets Klöntal mit seinen weit über **300** Parkplätzen völlig ausser Acht gelassen.⁸ Die vorgelegte Umfahrung von Netstal wird dieser Situation in keiner Weise gerecht und der Durchgangsverkehr wird sich daher nur unwesentlich bessern. Der Verkehr von und nach Riedern/Klöntal würde sich ggf. ebenfalls durch Netstal, allenfalls **zusätzlich** durch Glarus (Riedernstrasse) bewegen. Keine Lösung also, nur eine zusätzliche Umlagerung des Problems.

Zu Näfels

Die Situation in Näfels könnte mit der geplanten Stichstrasse zur Netstal-Maschinen AG um ca. 30 % verbessert werden, wenn dadurch der Verkehr von und nach Mollis/Kerenzerberg abgeleitet werden kann. Unsere Arbeitsgruppe hat für eine Linthvariante votiert. Weshalb nun die „Linthvariante“ nicht im Mobilitätskonzept enthalten ist, sondern die Bergvariante und zusätzlich noch die „Stichstrasse“, ist für mich

⁸ In der Sommersaison leben im Klöntal zusätzlich zur bestehenden Bevölkerung **rund 570 Dauerzeltgäste** auf beiden Zeltplätzen. Dazu kommen noch einmal so viele Wochencampierer während den Ferienwochen und eine mir unbekannt, aber sicher sehr hohe Anzahl an Tagestouristen an schönen Wochenenden im Sommer und Herbst. Diese Zahlen entsprechen der mittleren Bevölkerung von miSd. zwei Hinterlandsgemeinden mit dem entsprechenden Gesamtverkehr und **müssen** daher berücksichtigt werden.

nur schwierig nachvollziehbar, und zeigt klar auf wie „vorausgespart“ die Lösung und der gesamte Prozess ist.

Ist sich das Führungsgremium eigentlich bewusst, dass dadurch ein erhebliches Risikopotential betreffend der Akzeptanz der Bevölkerung von Näfels entsteht? Ich möchte diesbezüglich nur auf das Pamphlet „Hört Ihr das Totenglöcklein?“ von Fridolin Hauser, Näfels, verweisen⁹.

Zu Glarus

Die als vermeintliche Option dargestellte Untertunnelung entspricht exakt der Linienführung der bereits im **Nutzungsplan 1985** aufgeführten Hochleistungsstrasse (s. Beilage 4). Das ist keine Option, zumal der Gemeinderat Glarus selbst festhält, dass gerade die verkehrsintensiven Gewerbe- und Industriebetriebe hauptsächlich auf der Ostseite des Gemeindegebietes liegen und somit von einer solchen Umfahrung nur minimal profitieren könnten. Ein Mehrverkehr von der Umfahrungsachse zu den Zentren wäre unweigerlich die Folge.

Das solche bereits über 20 Jahre alte und begrabene Ideen wieder aus der Schublade gezogen werden, zeigt einzig die Hilflosigkeit dieses Konzepts auf.

Zur Anbindung des Kantonshauptorts ans Nationalstrassennetz / Sachplan „Verkehr“

Das also vorliegende Mobilitätskonzept hat vor allem den Mangel, dass nun die **gesamte Bandbreite aller möglichen Wünsche** eingeflossen sind.

Entstanden ist daraus ein konkretes Strassenprojekt, mit vagen Aussagen zum OEV, das von der Grösse her nicht nur den Bedarf des Kantons Glarus, sondern auch den finanziellen Rahmen des Bundes, völlig übersteigt.

„Kein Problem, der Bund zahlt ja! So steht's doch im neu aufgelegten (noch nicht mal abgesegneten) Sachplan „Verkehr“. Zumal die Anbindung an den Kantonshauptort ist doch abgesichert!“, hör ich einige Arbeitsgruppenkollegen rufen. Doch auch hier muss ich leider bemerken, dass die Information zu diesem Punkt unvollständig und daher sehr gefährlich ist:

Ich verweise dazu im einen auf die Antwort von Hr. BR M. Leuenberger vom 22.12.2003 (s. Beilage 5) und zum andern auf den Sachplan „Verkehr“, in welchem klar und unmissverständlich zum Ausdruck kommt, dass eine Aufnahme ins Nationalstrassennetz **kein Ausbaustandard** zwingend beinhaltet. (s. Pkt. 5.3 Netzzuordnung Strasse, Grundsätze N1, Seite 17 ff) Vielmehr muss überprüft werden, ob die örtlichen und bestehenden Gegebenheiten durch Ausbau den Anforderungen zu genügen vermögen. D.h. im Klartext: Es muss eine Prüfung einer Alternative geben, und zwar bevor gross angelegte Tunnels geplant, gebaut und finanziert werden.

Jetzt kommt es nur noch darauf an, ob wir das endlich **heute tun** oder nochmals ein paar Jahre warten wollen. Denn ganz ehrlich, – sollte uns der Bund die nötigen Mittel für dieses Mobilitätskonzept nicht bewilligen, dann hätten wir **einmal mehr gar nichts erreicht**.

Eine wirkliche **Alternative als Vorschlag**, – echt gemeint, – solide untersucht und geprüft, – mit einem Wirkungsgrad von 50 %, wäre für alle Beteiligten besser als eine vermeintliche 100% Lösung, die unweigerlich in ellenlangen Zwist innerhalb der Bevölkerung und möglicherweise juristischen Enteignungsprozessen ausarten würde.

⁹ Publiziert im „Fridolin“, Donnerstag, 26.4.2001 (Beilage 7)

In diesem Sinne möchte ich meinerseits nochmals vorschlagen, die Alternative à la „Davos“ zu verifizieren. Ich hatte der Gruppe den Vorschlag gemacht, einen Augenschein zu nehmen. Wir wären von den Behörden in Davos dazu eingeladen. Wir müssen nur wollen...

Zum Richtplamentwurf

Wenn wir erkennen wollen, dass wir eine Verbesserung der Verkehrssituation im unteren Glarnerland erreichen möchten, schlage ich eine dreigeteilte Richtplanaufgabe (als reine strategische Ausrichtung) vor:

Kurzfristige Massnahmen (< 8 Jahre)

Richtungsweisende Feststellung

Eine Reduktion des individuellen, innerglarner Durchgangsverkehrs in den Ortschaften sowie der Innerortsverkehr um 20 % innerhalb dieser Frist werden angestrebt.

Abstimmungsanweisung

Durch konsequenten Ausbau des OEV Angebots (Bahn, Bus) und entsprechenden finanziellen Anreizen werden innerglarner Arbeitspendler, Einkaufspendler die Vorteile des OEV's schmackhaft gemacht. Kanton erarbeitet Konzept und verhandelt mit Bund im Rahmen des Finanzausgleichs.

Mittelfristige Massnahmen (bis 15 Jahre)

Richtungsweisende Feststellung

Ein situationsbezogener Ausbau des bestehenden Strassennetzes wird im Rahmen des Sachplan Verkehr und des Finanzausgleichs NFA überprüft. Eine Reduktion von 25 – 50 % des Durchgangsverkehrs sowie eine Verbesserung der Qualität des Langsamverkehrs innerhalb und ausserhalb der Ortschaften wird angestrebt.

Abstimmungsanweisung

Kanton und Bund stimmen Vorgehen und Ausführung gemeinsam ab. Gemeinden unterbreiten Vorschläge.

Langfristige Massnahmen (bis 20 Jahre)

Richtungsweisende Feststellung

Weiterführung der Planung der Umfahrung der Ortschaften Näfels, Netstal und Glarus unter Einbezug langfristiger Prognosen von Ressourcen (Finanzen, Personen, Mineralien, Boden). Freihaltung von Zonen, Erarbeitung von geologischen Gutachten, politische Vorarbeit etc.

Abstimmungsanweisung

Kanton und Bund entwickeln gemeinsam ein „worst case“ und „best case“ Szenario auf der Basis heute bekannter Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltprognosen. Laufende Anpassung und Einbezug der Ergebnisse der kurz- und mittelfristigen Massnahmen.

In diesem Sinne habe ich in unserer Gruppe auch einen Minderheitsantrag gestellt, welcher erwartungsgemäss unterlag.

Ich möchte das Führungsgremium deshalb dringlichst bitten, die hier aufgezeigten Einwände zu untersuchen und im Mobilitätskonzept 2005 einfließen zu lassen. Gerne erwarte ich Ihre Stellungnahme und verbleibe zwischenzeitlich

mit freundlichen Grüssen

A. Schlittler-Bähni, Glarus

Beilagen:

1. Artikel Netstal: „Nur eine Untertunnelung“, SO, vom 20.6.2005
2. Zst- Glarus Nord, SSVZ Nr. 233, Hochrechnung 2000 (Quelle CD-ROM ASTRA)
3. Beilage „Beispielschreiben für Aushang“ zur Umfrage Handelskammer vom 24.10.2002
4. Nutzungsplan Gemeinde Glarus 1985 (Auszug)
5. Schreiben BR Moritz Leuenberger an Schlittler vom 22.12.2003
6. Zusammenzug Schlittler der Verkehrsfrequenzen Monatsdurchschnitt 2005/2004/2003 Zst_Schwanden Bundesamt für Strassen (ASTRA) (www.verkehrsdaten.ch)
7. Artikel F. Hauser, Fridolin vom 26.4.2001

CC:

Dürst-Kundert Marianne	Regierungsrätin, Vorsteherin Direktion des Innern und der Volkswirtschaft
Widmer Rolf	Regierungsrat, Vorsteher Direktion Landwirtschaft, Wald und Umwelt
Weber Gabriel	Haslen, Vertreter Region GHS
Landolt Franz	Näfels, Vertreter Region Unterland/Kerenzerberg
Brunner Fridolin	Präsident Arbeitsgruppe 1
Kistler Thomas	Präsident Arbeitsgruppe 2
Rufibach Peter	Präsident Arbeitsgruppe 3
Schnyder Hans	Präsident Arbeitsgruppe 4