

Kleingedrucktes zum Mobilitätsforum

Von Andreas Schlittler, Glarus, 14.12.2008

Im kürzlich erschienenen SO-Bericht über die Podiumsveranstaltung „Mobilität im Glarnerland“ wurde eine wesentliche Kernaussage meinerseits nicht erwähnt:

„Die Gewährung eines Projektierungskredites für ein generelles Projekt der Umfahrungsstrasse von 4.5 Mio. Franken können wir uns sparen. „

Weshalb? - Im Vernehmlassungsbericht über die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ist klar festgehalten, dass kantonal bearbeitete Projekte Bundesrecht genügen müssen. Dies zum Zeitpunkt des Netzbeschlusses Ende 2009.

D.h. ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt müsste bis zu diesem Zeitpunkt vorliegen, und zwar fixfertig. „...Denn rechtskräftig ist ein Projekt nur, wenn sowohl die planungsrechtlichen als auch die enteignungsrechtlichen Einsprachen alle erledigt sind.“, so der Bericht.

Und weiter: „...Denn es kann nicht sein, dass die Kantone den Bund durch Beschleunigung ihrer Projekte in Zugzwang bringen. Wollte man anders verfahren, so würde das bedeuten, dass ein Kanton indirekt das Bauprogramm des Bundes beeinflusst und mithin die dort vorgenommen Priorisierung der Projekte unterläuft. Deshalb sind diese Projekte den gleichen Prioritätsregeln unterworfen wie die übrigen Projekte auf dem bisherigen Nationalstrassennetz...“

Zum Zeitpunkt des Netzbeschlusses übernimmt also der Bund die bestehenden Strassen ins Nationalstrassennetz. Die dann N17 benannte Strecke Niederurnen – Glarus besteht im Bericht aus Teilstück Niederurnen-Näfels (Autostrasse, Klasse 2) und der Strecke Näfels – Glarus Nord bis Knoten Nordstrasse/Lurigenstrasse (Hauptstrasse, Klasse 3). Über eine allfällige Klassifizierungsänderung entscheidet der Bundesrat. Das UVEK erteilt die Plangenehmigung.

Die Kosten für den Unterhalt besagter Strecken trägt neu der Bund, doch dazu muss ergänzt werden: Entsprechend dem Unterhalt der neuen Nationalstrassen werden die Zuwendungen für „Hauptstrassen“ und „nicht werksgebundene Beiträge“ an die Kantone kompensiert. Der Verlust dieser Bundesansprüche wird im Bericht mit -2.29 Mio. p. a. für den Kanton Glarus ausgewiesen.

Falls wir wirklich etwas für die Verbesserung der Verkehrssituation im unteren Glarnerland tun wollen, scheint es mir unsinnig noch weiteres Geld für eine völlig nutzlose Planung aufzuwerfen, sondern diese Mittel kurz- und mittelfristig beim Öffentlichen Verkehr zu investieren.