

**Departement Bau und Umwelt
des Kantons Glarus
„Sachbereich Verkehr“
Kirchstrasse 2
8750 Glarus**

CH-8750 Glarus , 24. September 2006

Öffentliches Mitwirkungsverfahren zum Richtplanentwurf

Sehr geehrte Herr Regierungsrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts habe ich mit Schreiben vom 16.3.2006 ausführlich Stellung genommen und Klärung von offenen Fragen / Sachverhalten verlangt (nochmals in der Beilage). Bis heute habe ich leider keine Antwort darauf erhalten. Ich erlaube mir an dieser Stelle zum vorliegenden Richtplanentwurf ein paar weitere Äusserungen:

Ausgangslage

Die im Richtplanentwurf unter Pkt. 0 (Vorbemerkungen) gemachten Aussagen treffen nur teilweise zu:

- Die Erreichbarkeit des Glarner Hinterlandes wird durch allfällige Umfahrungsstrassen faktisch nicht besser, da ein allfälliger Zeitgewinn durch die angenommene, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, der längeren Distanz der Umfahrungsstrecken zum Opfer fiele und praktisch aufgehoben würde.¹
- Die Verkehrszahlen, entgegen aller gemachten Prognosen, sich nicht erhöht haben, – das Verkehrsaufkommen im Glarnerland stagniert².
- Die erwähnten, nicht weiter umschriebenen „Problemanalysen“, in keiner Weise als solche zu bezeichnen sind und dem eigentlichen Problem nicht gerecht werden. Tatsache ist, dass rund 2/3 des motorisierten Individualverkehrs „hausgemacht“ ist, d.h. von Glarner Destinationen aus- und hingehen.

Weiter werden bei den vorgeschlagenen Lösungen zur Strasseninfrastruktur wesentliche gesellschaftliche und geografische Aspekte und Tatsachen ausser Acht gelassen. Würde man all diesen Punkten die notwendige Beachtung schenken, käme man ggf. auf ganz andere, mögliche Lösungen³. Die aktuellen Verkehrsunfälle in schweizerischen und europäischen Strassentunnels zeigen eine weitere Schwachstelle von zweispurig geführten Tunnelstrecken auf.⁴

¹ Studie Büro RAP, 02.02.2001

² Zahlen Bundesamt für Strassen, ASTRA

³ Meine Stellungnahme zum Mobilitätskonzept, 16.3.2006 in der Beilage

⁴ Viamala GR, Gotthard UR, Mühlehorn GL, etc.

Grundsätzliches

Kriterienerfüllung

Die vorgegebenen Kriterien werden durch den vorliegenden Richtplanentwurf nicht erfüllt:

Die Massnahmen müssen finanzierbar und wirtschaftlich tragbar sein (wirtschaftliche Effizienz)

Die Massnahmen müssen mehrheitsfähig sein (gesellschaftliche Akzeptanz).

Die Massnahmen müssen Rücksicht nehmen auf die natürlichen Ressourcen und auf die Umwelt.

- Bei geschätzten Baukosten der Strasseninfrastruktur von ca. 1 Mia. CHF ist das Kosten/Nutzen Verhältnis gestört. Die beiden geplanten „Stichstrassen“ erreichen zudem die finanziellen Grenzen des Kantons.
- Die zu erwartende Opposition aus der Bevölkerung im Raume Näfels zur Westumfahrung widerspricht der gesellschaftlichen Akzeptanz.
- Allein der Landverbrauch für die diversen Ein- und Ausfahrten der Tunnels, die Immissionen während der Bauphasen und die zusätzlichen Immissionen des Tunnelverkehrs lassen das ökologische Kriterium nicht erfüllen. Zudem ist auch zu vergewärtigen, dass bestimmte Grundeigentümer ihr Land nur unter Zwang veräusserten und der Bund vermutlich heute keine Enteignungsprozesse im Rahmen des Nationalstrassenprogramms mehr führen würde.

Zielformulierungen/Zielerreichung

Massnahmen als Ziele wie sie im Richtplan formuliert werden, müssen immer eine messbare und überprüfbare Komponente haben.

Formulierungen wie „...wird erweitert.“ „...ergänzt“, „...angepasst“, „...laufend optimiert“, „massvoller Ausbau“, „... zu verbessern“ mögen in der Politik weit verbreitet sein, eignen sich aber in keiner Weise als Zielformulierungen innerhalb eines Konzepts.

Grundforderung: In den Richtplanvorgaben sind generell klare Zielwerte für Zeit (Termine) und Wirkung (Ergebnisse) vorzusehen.

In Anbetracht Oberstehenden Feststellungen und der Tatsache, dass die baulichen Massnahmen für allfällige Umfahrungen ihre möglichen Wirkungen nicht vor 20 Jahren voll entfalten können, muss eine Richtplanung neu terminlich unterteilt und festgelegt werden (Pkt. 0, zeitliche Gesamtverkehrsplanung) sowie die einzelnen Punkte unter 1 OEV und 2 Strasseninfrastruktur im Richtplan entsprechend überarbeitet oder neu formuliert werden:

0. Zeitliche Gesamtverkehrsplanung (NEU)

0.1 Kurzfristige Massnahmen (< 8 Jahre)

Richtungsweisende Feststellung

Eine Reduktion des *individuellen, innerglarner* Durchgangsverkehrs in den Ortschaften sowie der Innerortsverkehr um 20 % innerhalb dieser Frist (acht Jahre) 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. Der Kanton erarbeitet Konzept und verhandelt mit dem Bund im Rahmen des Finanzausgleichs.

0.2 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** (Fussgängerzonen, Radwege, Radspuren, Querverbindungen) innerhalb und ausserhalb der Ortschaften werden angestrebt.

Abstimmungsanweisung

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

0.3 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 (Pkt. 0.1 und Pkt. 0.2).*

1. Massnahmen im öffentlichen Verkehr (Änderungen)

1.1 Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

Richtungsweisende Feststellungen

1., 2., 4. → belassen.

3. ~~Das Angebot wird der Nachfrage angepasst~~ → ersatzlos streichen vgl. dazu Pkt. 0.1, kurzfristige Massnahmen

Termin

gemäss Pkt. 0.1

1.2 Kontinuierliche Optimierung des Bus-Systems

→ Belassen

▪ 1.3 Massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Randstunden und an den Wochenenden

→ Belassen

2 Strasseninfrastruktur

2.1 Entlastung des Dorfzentrums Netstal

Richtungsweisende Feststellungen

1. ~~Das Siedlungsgebiet von Netstal wird neu im Westen in einem Tunnelbauwerk umfahren.~~ → keine Festlegung auf eine Variante. Vgl. dazu Pkt. 0.2, mittelfristige Massnahmen Pkt. 0.3, langfristige Massnahmen; Termin setzen

2. → belassen, vgl. Pkt. 0.2., mittelfristige Massnahmen; Termin setzen

3. → belassen, vgl. Pkt. 0.2., mittelfristige Massnahmen; Termin setzen

▪ 2.2 Entlastung des Dorfzentrums Näfels

Richtungsweisende Feststellungen

1. ~~Das Siedlungsgebiet von Näfels wird neu im Westen in einem Tunnelbauwerk umfahren.~~ → keine Festlegung auf eine Variante. Prüfung der Zusammenlegung mit Pkt. 2.2.3 dringend! Vgl. Pkt. 0.2, Pkt. 0.3. mittelfristige und langfristige Massnahmen

2. → Belassen, vgl. Pkt. 0.2. mittelfristige Massnahmen, Termin setzen.

3. Die Verbindung nach Mollis und zum Industriegebiet von Näfels wird über eine oberirdische Strasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse hergestellt [*neu*] ggf. in Verbindung einer Gesamtumfahrung.

2.3 Entlastung Zentrum Glarus

Richtungsweisende Feststellungen

1. Die Verkehrsorganisation im Ortszentrum wird angepasst. Der Strassenraum wird neu gestaltet (multifunktionaler Raum) vgl. Pkt. 0.2, mittelfristige Massnahmen

2. ~~Die Linienführung einer Umfahrungsstrasse im Westen wird festgehalten.~~ → Ersatzlos streichen

3. belassen

2.4 Mehrjahresprogramm Kantonsstrassen

→ Belassen vgl. Pkt. 0.2, mittelfristige Massnahmen

3. Langsamverkehr

3.1 Erhalt und Ausbau des kantonalen Radwegnetzes

→ Belassen, vgl. Pkt. 0.1, kurzfristige Massnahmen Pkt. 0.2, mittelfristige Massnahmen; Termin setzen!

3.2 Fuss- und Wanderwege unterhalten

→ Belassen, vgl. Pkt. 0.1, Pkt. 0.2, Termin setzen!

3.3 Nahtstellen

→ Belassen, vgl. Pkt. 0.1, Pkt. 0.2, Termin setzen!

4.0 Mobilitätsmarketing

→ Belassen, vgl. Pkt. 0.1 Termin setzen! Beispiele aufzeigen.

Ich hoffe, dass diese etwas alternative Sicht der Dinge in den Richtplan Aufnahme finden. Für Fragen sowie Ergänzungen und Erklärungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A. Schlittler-Bähni, Glarus

Beilage: Meine Stellungnahme zum Mobilitätskonzept vom 16.3.2006