

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Netzwerk zukunftsfähige Mobilität
Glarus
Herr Werner Kälin
Kirchweg 2
8755 Ennenda

Glarus, 4. April 2023

Petition Netzwerk zukunftsfähige Mobilität Glarus «Glarner Verkehrswende jetzt»

Sehr geehrter Herr Kälin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die vom Netzwerk zukunftsfähige Mobilität Glarus eingereichte Petition «Glarner Verkehrswende jetzt». Sie stellen in der Petition drei Forderungen an den Regierungsrat:

1. Die Nachteile des Mehrverkehrs für die Bewohnenden ernst nehmen und die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden anerkennen – vom motorisierten, individuellen Verkehr über den ÖV bis zum Velo- und Fussverkehr.
2. Entwicklungen fördern und in Lösungen investieren, die den Menschen im Kanton Glarus in den nächsten 20 Jahren wirklich etwas nützen, statt zu immer mehr Strassenverkehr führen.
3. Zusammen mit dem Bund neue Mobilitätsformen als Pionierkanton testen.

In den letzten Jahren wurden im Kanton Glarus, wo aufgrund des verkehrlichen Problemdrucks notwendig, verschiedene Vorhaben in allen Bereichen der Mobilität umgesetzt. Mit den auf die künftige Entwicklung abgestimmten Massnahmen konnte die Situation – auch im Sinne der Anliegen der Petition – verbessert werden. Weitere Projekte in den Bereichen Langsam-, öffentlicher und Strassenverkehr sind in Ausführung oder Planung. Wo möglich und sinnvoll sollen dabei neue Mobilitätsformen gefördert werden. Nachfolgend legen wir Ihnen gerne die Mobilitätsprojekte, die bereits realisiert wurden und solche, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, dar.

1. Bereits realisierte Mobilitätsprojekte

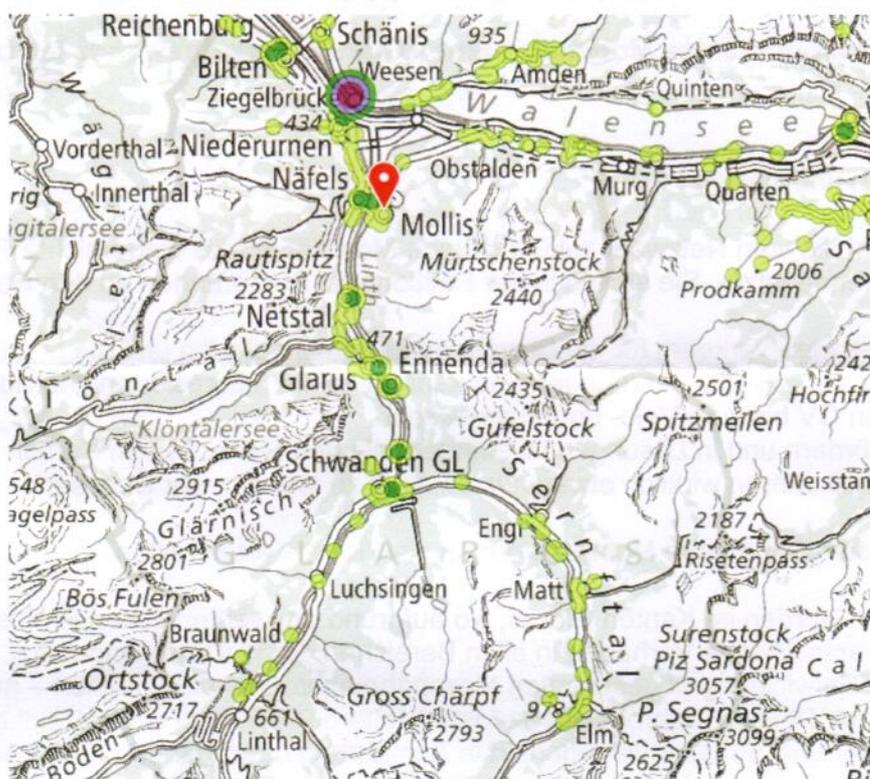
1.1. Langsamverkehr

Im Jahr 2017 wurde das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr der Hochschule für Technik in Rapperswil mit einer Analyse des kantonalen Radroutennetzes beauftragt. Diese zeigte auf, dass der Kanton bereits über ein gutes Velowegnetz verfügt, unter anderem über eine attraktive, direkte Route von Linthal bis Bilten. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Studie einzelne Schwachstellen aufgedeckt. In den letzten Jahren konnten bereits mehrere der lokalisierten Schwachstellen behoben werden. Weitere Verbesserungen folgen, so dass das Radwegnetz in den kommenden Jahren weiter an Qualität und Attraktivität gewinnen wird.

1.2. Öffentlicher Verkehr

Mit dem Landsgemeindebeschluss aus dem Jahr 2021 wurde das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) dahingehend angepasst, dass alle Ortschaften im Kanton ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Kriterien erschlossen werden. Damit bezweckt der Kanton eine flächendeckende Grunderschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Zu diesem Schluss kommt auch eine Studie über den öffentlichen Verkehr im Kanton Glarus, die durch das Verkehrsplanungsbüro Infrac erstellt wurde. Untersucht wurden Angebot und Nachfrage von Bahn-, Bus- und Standseilbahnen in den Jahren 2012-2019. Des Weiteren beinhaltet die umfassende Analyse einen Vergleich des öV-Angebots im Kanton Glarus mit anderen Kantonen bzw. Regionen und zeigt auf, wo Handlungsbedarf resp. Entwicklungspotenzial besteht. Dabei wird auch auf neue Mobilitätsformen eingegangen. Die Ergebnisse dieser Studie bilden die Grundlage für weitere Arbeiten im Zusammenhang mit einer Revision des öV-Gesetzes und damit für die politische Diskussion über die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Glarus.



1.3. Strassenverkehr

Der Kanton Glarus verfügt über ein Mehrjahresprogramm, mit dem die Landsgemeinde die Kredite für den Bau neuer und die Korrektur bestehender Kantonsstrassen spricht. Die Netzentwicklung ist somit ein politischer Auftrag. Die Landsgemeinde entscheidet, wo neue Kantonsstrassen gebaut oder Kapazitäten erweitert werden sollen.

Das von der Landsgemeinde im Jahr 2010 beschlossene Mehrjahresprogramm 2010-2019 enthält drei neue Kantonsstrassen: Die Verbindung Leimen-Holenstein, die Querspange Netstal Nord und die Stichstrasse Näfels-Mollis. Letztere wurde im Jahr 2021 in Betrieb genommen. Die Querspange Netstal Nord befindet sich in Ausführung. Die Verbindung Leimen-Holenstein will der Landrat auf Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr in das Strassenbauprogramm 2024 aufnehmen.

Im Mehrjahresprogramm nicht enthalten sind die Umfahrungsprojekte Näfels, Netstal und Glarus. Die Verantwortung für die ehemalige Kantonsstrasse ging per 1. Januar 2020 an den

Bund über, als dieser mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses (NEB) schweizweit 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen hat, davon 8,8 Kilometer auf Glarner Kantonsgebiet. Der Bund plant die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme Nationalstrassen (STEP-NS). Die Umsetzung der Umfahrung Näfels wurde mit dem STEP-NS 2019 beschlossen. Die eidgenössischen Räte hatten deren Zweckmässigkeit und Notwendigkeit bestätigt, womit das bereits genehmigte Projekt übernommen und der Kredit für die Realisierung des Projektes gesprochen wurde. Der Baubeginn ist für spätestens 2030 geplant.

1.4. Neue Mobilitätsformen

Unter dem Begriff «neue Mobilitätsformen» werden innovative, häufig auf neuen Technologien basierende Angebotsformen und Dienstleistungen verstanden, die sich durch eine hohe Flexibilität auszeichnen. Zu ihnen zählen beispielsweise das Carsharing, aber auch sogenannte On-Demand-Angebote (Bedarfsangebote).

Der Kanton Glarus hat sich im Jahr 2022 an einer umfangreichen Studie zum Thema On-Demand-Angebote beteiligt.¹ Diese Angebote des öffentlichen Verkehrs verkehren nur auf Bestellung. Untersucht wurde die Frage, ob sich mit On-Demand-Angeboten die öV-Grundversorgung als Teil des Service Public in Gebieten mit schwacher Nachfrage oder während verkehrsschwachen Zeiten günstiger und/oder kundenfreundlicher sicherstellen lässt als mit einem konventionellen Linienbetrieb und sich eine Möglichkeit bietet, die öV-Erschliessung zeitlich und örtlich auszudehnen. Die Studie zeigte auf, dass die heutigen On-Demand-Angebote mehrheitlich als Bestandteil und zur Ergänzung des regulären öV-Angebotes in Gebieten mit eher tiefer Nachfrage oder während verkehrsschwachen Zeiten eingesetzt werden, um die Erschliessung zu verbessern. Die Autoren der Studie gehen davon aus, dass solche Angebote in der Schweizer öV-Landschaft zumindest kurz- und mittelfristig ein Nischenprodukt bleiben werden, das bei erschwerten Nachfragekonstellationen massgeschneidert eingesetzt wird. Als Mittel, um einen Modal Shift herbeizuführen, taugen sie heute jedoch kaum. Sollte sich automatisiertes Fahren dereinst durchsetzen und auf Fahrpersonal verzichtet werden können, könnte dies öV-On-Demand-Angeboten einen (weiteren) Schub verleihen.

Zeitgleich mit der erwähnten Studie hat die Fachstelle öffentlicher Verkehr den temporären Einsatz eines On-Demand-Angebotes im südlichen Kantonsteil geprüft. Dies, da die Bahnlinie Schwanden-Linthal von Ende August 2023 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember wegen Bauarbeiten (Anpassung der Perronanlagen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes) ausser Betrieb genommen wird. Nach eingehender Prüfung musste der Einsatz eines Bedarfsangebotes verworfen werden. Es standen zu viele Stolpersteine im Weg, nicht zuletzt die gesetzlichen Vorgaben und lange Vorlaufzeiten im stark regulierten öffentlichen Verkehr.

2. Mobilitätsprojekte in Planung

Zentrales Planungsinstrument für die kantonale Raumplanung – und damit auch für die Themen der Mobilität – ist der kantonale Richtplan. Der Richtplan zeigt auf, wie und in welcher zeitlichen Abfolge sich der Kanton räumlich entwickeln soll und insbesondere, wie die raumwirksamen Vorhaben im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung aufeinander abgestimmt werden sollen. Der Richtplan enthält Vorgaben für die Bereiche Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft, Tourismus und Freizeit sowie übrige Raumnutzungen (z.B. Ver- und Entsorgung, Energieproduktion).

¹ ÖV ohne Fahrplan – Erfahrungen, Entwicklungen, Zukunft. Studie der Firma Rapp AG vom 10. November 2022, erstellt im Auftrag der Kantone Appenzell AR, Appenzell IR, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen und Thurgau.

Bedeutende Einzelvorhaben werden als sogenannte richtungsweisende Festlegungen dargestellt. Weiter enthält der Richtplan auch verbindliche Handlungsanweisungen. Diese definieren Aufgaben und Zuständigkeiten sowie konkrete räumliche Vorhaben, die zur Umsetzung der Handlungsanweisungen beitragen. Der Richtplan setzt somit die strategischen Leitplanken in den genannten Bereichen und gibt den verantwortlichen Stellen einen definierten Handlungsspielraum für die räumliche Entwicklung vor. Er wird durch den Landrat genehmigt. Dadurch wird eine breite politische Abstützung der zukünftigen Ausrichtung der Raumordnungspolitik sichergestellt.

Der Fokus beim Thema Verkehr liegt auf einem koordinierten Gesamtverkehrssystem über alle Verkehrsträger und der Abstimmung zwischen der Verkehrsinfrastruktur und der Siedlungsentwicklung. Der motorisierte Individualverkehr, der Fuss- und Velo- sowie der öffentliche Verkehr sollen im Sinne einer Verbesserung der Gesamtmobilität weiterentwickelt werden (vgl. Kap. V1.1 des kantonalen Richtplans). Der öffentliche Verkehr, der Veloverkehr und die kombinierte Mobilität sollen künftig einen höheren Stellenwert erhalten: Gemäss Vorgabe im Richtplan sollen diese Verkehrsträger gefördert werden, wobei «neue öffentliche Anlagen an bereits gut erschlossenen Lagen zu erstellen oder mit entsprechender Erschliessung auszustatten sind». Gemäss Festlegung V1.1-B/1 sollen die Massnahmen der Mobilitätsvorsorge ausserdem die Umweltbelastung senken und die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungskreise effizient und mit finanziell tragbarem Aufwand befriedigen.

Die Stossrichtung, die der kantonale Richtplan im Bereich der Mobilität vorgibt, entspricht somit der Forderung der Petition, wonach die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden anerkannt werden und Entwicklungen gefördert werden sollen, welche die Bedürfnisse der Menschen im Kanton berücksichtigen und auf Umweltaspekte Rücksicht nehmen. Auf die einzelnen Verkehrsträger wird im Folgenden ausführlicher eingegangen.

2.1. Langsamverkehr

Seit dem 1. Januar 2023 ist das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) in Kraft. Es verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von sicheren und attraktiven Velorouten resp. Velowegnetzen. Im Zuge des neuen Bundesgesetzes wird ein kantonales Veloweggesetz erarbeitet. Das kantonale Radroutengesetz, welches aus dem Jahr 1983 stammt (Stand 01.07.2011), könnte dann wohl aufgehoben werden. Die Gesetzesvorlage ist auf die Landsgemeinde 2024 geplant. Die Vernehmlassung ist im Frühsommer 2023 geplant.

Für rasche und konkrete Verbesserungen im Bereich der Veloinfrastruktur resp. des Veloverkehrs sollen weitere, von der Hochschule Rapperswil vorgeschlagene Massnahmen umgesetzt werden (vgl. dazu Kap. 1.1 sowie Massnahme 12.3 im Legislaturprogramm 2023-2026). So sind im Strassenbauprogramm 2023 auf Antrag des Regierungsrates Kredite für den Bau und Unterhalt der Radrouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn enthalten.

2.2. Öffentlicher Verkehr

Die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs wird über das strategische Ausbauprogramm (STEP) des Bundes geplant. Aktuell ist der Ausbauschritt STEP 2040/45 in Erarbeitung. Gemäss den vom Glarner Regierungsrat definierten Angebotszielen soll die Bahnlinie Ziegelbrücke-Linthal – das Rückgrat der öV-Erschliessung – vom heutigen Halb- auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden. Weiter setzt sich der Regierungsrat für die Direktverbindung nach Zürich ein, die in den aktuellen Planungen für den Ausbauschritt 2035 nicht mehr enthalten ist. Die vom Regierungsrat im Rahmen des sogenannten Änderungsmanagements vorgeschlagene Lösung wurde vom Bundesamt für Verkehr allerdings abgelehnt. Sofern der Direktanschluss nicht wieder eingeführt werden kann, sollen zumindest schlanke Umsteigebeziehungen eine schnelle Verbindung nach Zürich sicherstellen. Ebenso setzt sich der Regierungsrat für einen guten Eckanschluss in Richtung Chur und schnelle Verbindungen nach Rapperswil/St. Gallen ein.

Der öffentliche Verkehr soll auch im Bereich des Nahverkehrs verbessert werden. Ziel ist eine Erhöhung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dies soll durch die – sofern von der Nachfrage her sinnvolle – flächendeckende Umsetzung integraler Taktfahrpläne, durch schlanke Anschlüsse und schnelle Verbindungen erreicht werden. Neben den Festlegungen im Richtplan wurden konkrete Entwicklungsmassnahmen in der bereits erwähnten Studie identifiziert. Die übergeordneten Angebotsgrundsätze, die künftig für den öffentlichen Verkehr im Kanton Glarus gelten sollen, werden als Ergebnis der politischen Diskussion im Rahmen der geplanten Revision des öV-Gesetzes.

2.3. Strassenverkehr

Gemäss der am 22. Februar 2023 veröffentlichten Botschaft des Bundesrates zum STEP-NS 2023 soll das zweite, ursprünglich vom Kanton geplante Erweiterungsprojekt, die Umfahrung Netstal, auf den Horizont 2040 realisiert werden.² Das Projekt ist damit eines von insgesamt nur drei kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken, welche der Bund als zweckmässig und notwendig eingestuft hat und welche die Anforderungen an eine umfassende räumliche und verkehrliche Abstimmung erfüllen. Dies zeigt, wie wichtig und sinnvoll die Realisierung dieser Umfahrung als Fortsetzung der bereits beschlossenen Umfahrung Näfels ist. Die Umfahrung wird den stark von Durchgangsverkehr und Lärm belasteten Ortsteil Netstal entlasten. Sie wird zu weiten Teilen unterirdisch verlaufen. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet werden, gleichzeitig kann die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Stichwort Entschärfung der Stauproblematik) sowie für den Fuss- und Veloverkehr nicht zuletzt punkto Sicherheit verbessert werden.

In der aktuellen Legislaturperiode sollen mit dem Bund das weitere Vorgehen bezüglich der Umfahrung Glarus geklärt werden. Der Bundesrat hält im STEP-NS zur Umfahrung Netstal fest explizit fest, dass die Kompatibilität mit einer allfälligen Umfahrung Glarus in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt werden soll, bis hin zu einer gemeinsamen Projektierung.

2.4. Neue Mobilitätsformen

Im Bereich neuer Mobilitätsformen sollen auch künftig Projekte geprüft und Angebote nach Möglichkeit eingeführt werden. Der Regierungsrat ist sehr offen für Pilotprojekte und Lösungen, welche die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung auf effektive und effiziente Weise verbessern. Dazu gehört nicht zuletzt das Erstellen eines Elektro-Mobilitätskonzepts, wie es in den Legislaturzielen 2023-2026 enthalten ist.

3. Fazit

Der Regierungsrat hat Verständnis für die Anliegen der Petition «Glerner Verkehrswende jetzt». Es ist dem Regierungsrat ein wichtiges Anliegen, die Mobilität im Kanton Glarus zukunftsgerichtet, d.h. auf die Siedlungsentwicklung und die (kommenden) Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden abgestimmt sowie möglichst ressourcenschonend weiterzuentwickeln. Eine Steigerung des öV-Anteils und die Umstellung auf alternative Antriebsformen sollen dazu beitragen, den Verkehr umweltverträglich und mit so wenig Lärmemissionen wie möglich abzuwickeln.

Der Regierungsrat zeigt sich offen gegenüber neuen Formen der Mobilität. Deren Implementierung braucht allerdings – genauso wie die Umsetzung anderer Verkehrsprojekte – eine gewisse Vorlaufzeit. Zudem müssen auch diese Angebote zweckmässig und wirtschaftlich sein. Entscheidend ist zudem der politische Auftrag von Parlament und Volk.

² Vgl. <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

Wir sind überzeugt, dass in den vergangenen Jahren viele Mobilitätsprojekte im Sinne der Petition umgesetzt wurden und auch die Planung der Mobilität für die kommenden Jahre in die gewünschte und richtige Richtung weist.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Benjamin Mühlemann
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber