

## Leserbriefe

### Querspange – Ärger und Kosten

#### Ausgabe vom 1. Dezember

Zum Artikel «Verschlimmert die Querspange in Netstal den Feierabendstau?»

Mit dem Ärger kann ich ja noch leben, die Kosten sind aber inakzeptabel. Daher eine kleine Milchbüchlein-Rechnung für einen normalen Gewerbebetrieb.

Nehmen wir also an, täglich fahren acht Monteure, die die volle Fahrzeit bezahlt haben und nur 20 Minuten länger unterwegs sind, ergibt das pro Tag etwa 2,5 Stunden, in der Woche etwa 12,5 Stunden, im Jahr etwa 570 Stunden. Multipliziert mit 80 Franken ergibt das etwa 45 600 Franken pro Jahr. Da ist es schon sehr stossend, dass Herr Christof Kamm in Zweifel zieht, dass der Stau mit der Spange im Zusammenhang steht. Es wäre ja schon ein sonderbarer Zufall, dass der genau nach der Eröffnung in diesem Masse entstanden ist. Für mich grenzt das an Realitätsverweigerung.

Ist noch zu erwähnen, dass der Kanton durch die Gewinnminderung auch weniger Steuern generiert. Hochgerechnet auf alle Betriebe im Kanton vermutlich Zehntausende oder Hunderttausende Franken. Es ist mir auch klar, dass weder unser Baudirektor noch Herr Kamm die Spange geplant hatten, aber die Durchsetzung von Sofortmassnahmen liegt in ihren Händen. Zum Beispiel die Wiedereröffnung der alten Linthbrücke. Ich bitte, sofort zu handeln.

Peter Schnyder aus Netstal

### Wenn Neues zum Rückschritt führt

#### Ausgabe vom 7. Dezember

Zum Artikel «Querspange: 1000 Pendler fordern Sofortmassnahmen»

Am 28. November wurde die neue Querspange eröffnet. Trist wie an diesem späten Novembertag das Wetter, zeigt sich eine Woche später die Stimmung der Glarner Pendler. Ganz sicher zumindest der Automobilisten und auch eines Teils des Busbetriebes.

Ein weiteres Ruhmesblatt der Debatte der Glarner Verkehrsführung,

Ein «Südostschweiz»-Artikel vom 1. Mai 2013 bezifferte die Debatte auf über 50 Jahre. Heute, 60 Jahre später, ist sie um ein weiteres tragisches Kapitel reicher. Keiner mag sich noch an den Anfang erinnern. Ebenso wenige können heute noch aus dem Stand heraus erläutern, was die Landsgemeinde am 2. Mai 2010 unter Traktandum 8, Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010 bis 2019, beschlossen hat.

Fakt ist aber das Hier und Jetzt, Dezember 2023, dreizehneinhalb Jahre später. Der Verkehr hat sich weiterentwickelt. Arbeitsstellen sind im Hinterland verschwunden, zum Beispiel 2014 mit der endgültigen Schliessung der Electrolux. Man versucht vieles und alles, damit der Süden nicht komplett abgehängt und entvölkert wird. Um jeden Bürger und Zuzüger darf man noch so froh sein! Aber der Preis ist hoch. Ohne Pendeln geht es nicht. Auch eines unserer Exportgüter, das weitum geschätzte Handwerk, hat keine Chance, ohne pendeln zu überleben. Dies funktioniert nicht ohne flüssiges Strassennetz. Oder soll sich jeder Handwerker am Morgen und Abend mit Werkzeug und Material in den Zug setzen? Eine Utopie.

Dabei spielt in diesem Punkt die Art des fahrbaren Untersatzes nur insofern eine Rolle, als Verbrenner im unnötigen Stau CO<sub>2</sub> in den Himmel blasen. Aber alles, was individuell rollt und auch der ÖV, wird immer eine Strasse brauchen. Diesen Punkt müssen von weit links-grün bis konservativ-rechts endlich alle einsehen. Die Verhinderungspolitik gehört beendet. Sei es durch Einsprachen, weil man gegen den Verkehr ist oder weil man keinen Flecken Land hergeben möchte. Kompromissbereitschaft an den Tag legen, sollte die Devise lauten. Gewisse geografische Teile unsers Landes sind nicht überlebensfähig nur mit Zug, Tram oder S-Bahn, so auch unser Glarnerland.

Was sich nun seit einer Woche auf unserer Strasse abspielt, jawohl Strasse in Einzahl, weil wir nicht mehr haben, ist nicht tragbar. Die Zustände müssen nicht weiter erörtert werden. Mit der Eröffnung der Querspange und der gleichzeitigen Sperrung der alten Brücke der Molliserstrasse und der Durchfahrt Kleinzaun hat der Kanton verkehrstechnisch einen Suizidversuch begangen. Dies betrifft den ganzen Kanton.

Um Herrn Becker zu zitieren: «Von 40 000 Einwohnern des Kantons Glarus sind 39 998 Verkehrsexperten. Nur zwei kommen nicht draus: der Kantonsingenieur und der Baudirektor.» In diesem Sinne, zusammen zeigen wir ihm, dass er recht hatte. Danke, Manuel Schwit-

ter für ihre Petition! Der Kanton muss handeln.

Daniel Zweifel aus Mollis

### Pendeln zum eigenen Vergnügen?

#### Ausgabe vom 7. Dezember

Zum Kommentar «Was es mit der «Quälsperange» in Netstal auf sich hat»

Die Regierung so einfach der Verantwortung für die Verkehrsmisere im Glarnerland zu entheben, erscheint mir doch recht blauäugig. Die heutige Politik erzwingt die Mobilität: Auch unser Kanton und seine Gemeinden setzen auf eine zunehmende Zentralisierung.

Poststellen, Gemeindebüros und Schulen werden geschlossen, dem Gewerbe wird das Leben mit wenig durchdachten Parkierungsreglementen schwer gemacht, während man mit dem Argument zusätzlicher Arbeitsplätze den Bau von Einkaufszentren fördert. In der Hoffnung auf grösseres Steueraufkommen lockt man neue Einwohner in den Kanton, ohne die entsprechenden Arbeitsstellen bieten zu können, und beschwert sich dann, wenn diese Menschen mobil sein müssen, um ihr Einkommen zu erarbeiten.

Auch auf den Glarner Strassen sind die wenigsten Verkehrsteilnehmer zu ihrem Vergnügen unterwegs und wie wir in den vergangenen Monaten gesehen haben, ist der ÖV eher nicht in der Lage, auch nur einen Teil der zur Mobilität Gezwungenen aufzunehmen. Wenn ich für meinen Betrieb Einkäufe mache, geht das nicht per SBB. Wer behindert, älter oder nicht so beweglich ist, kann weder auf den ÖV noch das Fahrrad ausweichen, um zum Arzt oder ins Gemüse einzukaufen. Sollte die Politik im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung nicht vielmehr lebenswerte Dörfer fördern, mit Schulen, Arbeitsstellen und Arbeitsplätzen in Gehweite?

Man kann sich eine verkehrssame Umwelt herbeiwünschen – Aufgabe der Behörden aber ist es, möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen, nicht, die Bevölkerung zu erziehen. Und ob da die Landsgemeinde, deren Ablauf und zu meist auch deren Anträge eine wenig kompetente Regierung vorgibt, das geeignete Instrument ist, die Zukunft des Kantons zu gestalten, bleibt dabei fraglich.

Die Glarner Regierung und vor allem die Baudirektion hat, da gibt



Die Alten und die Neuen: Thomas Marti (links) und Jakob Marti übergeben, Annina Marti, Pascal Kamber, Michael Luchsinger und Roman Wohlwend übernehmen. Pressebild

## Marti Engineering in Mitlödi geht in neue Hände über

Bisherige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernehmen die Marti Engineering AG von den beiden Gründern Thomas und Jakob Marti.

Nach fast 40 Jahren erlebt das Unternehmen Marti Engineering AG aus Mitlödi eine bedeutende Veränderung: Die Gründer Jakob Marti und Thomas Marti übergeben das Unternehmen per 1. Januar 2024 an die langjährigen Mitarbeitenden Annina Marti, Pascal Kamber, Michael Luchsinger und Roman Wohlwend. Dies sei eine «Wunschlösung», teilt das Unternehmen mit. Sie bewahre die Werte des Unternehmens und stelle die Weichen für eine vielversprechende Zukunft.

Alle vier neuen Inhaber verfügen über langjährige Erfahrung im Unternehmen und seien mit der Philosophie von Marti Engineering vertraut, heisst es in der Mitteilung. Die Geschäftsleitung setzt sich ab dem 1. Januar aus den neuen Inhabern und dem Leiter Montage Leonardo Golia zusammen. Thomas Marti wird dem Unternehmen weiterhin erhalten

bleiben und sich um neue Aufgabenbereiche kümmern sowie beratend zur Seite stehen. Die Vision des Unternehmens sei: «Wir setzen weiterhin auf Bodenständigkeit, eine flache Hierarchie und bieten Stabilität sowie Arbeitsplatzsicherheit.»

#### Sonderanfertigungen nach Kundenwunsch

Marti Engineering bleibe weiterhin auf die Herstellung von Sonderanfertigungen nach Kundenwunsch in der Automatisierung für die Industrie spezialisiert, so die Mitteilung. Gemäss der Website des Unternehmens ist der Grossteil seiner Automatisierungsanlagen in der Maschinenindustrie im Einsatz, nämlich in den Bereichen Kunststoff-Spritzgiessen, Aluminiumdruckguss oder Automobil. Es seien aber auch Projekte für die Lebensmittel-, Medizinal- und Pharmaindustrie umgesetzt worden. (eing)

es nichts zu beschönigen, einmal mehr versagt. Bei der Verkehrsplanung. Bei der Gestaltung des Bahnersatzes (und es sage nun keiner, dass dies nur Sache der – staatlichen – SBB sei) mitsamt den begleitenden und für die Ersatzbusse kaum passierbaren Baustellen. Bei der in letzter Sekunde angegangenen und in den Saisonstart hineinrei-

chenden «Ertüchtigung» der Braunwaldbahn.

Für jeden Fussballtrainer hätte dies längst das Aus bedeutet. Für einen Glarner Regierungsrat aber ist es wohl nur eine weitere Stufe auf dem Weg ins eidgenössische Parlament oder gar in den Bundesrat. So funktioniert, leider, die Schweizer Politik.

Alexander Stuber aus Braunwald

INSERAT

## Auf IQOS.com

Die grösste Auswahl an TEREA Geschmacksrichtungen.

## Zu attraktiven Preisen.



Jetzt profitieren



Dieses Tabakerzeugnis kann Ihre Gesundheit schädigen und macht abhängig. Ce produit du tabac peut nuire à votre santé et crée une dépendance. Questo prodotto del tabacco può nuocere alla tua salute e provoca dipendenza.

TEREA SWISS MADE

Ab CHF 7<sup>20</sup>

Als IQOS CLUB Member\*

IQOS  
TOGETHER. FORWARD.

Ausschliesslich für erwachsene Konsumenten bestimmt.

\*Siehe Nutzungsbedingungen auf iqosclub.ch. SMARTCORE STICKS™ keinesfalls einnehmen oder auseinandernehmen. Dieses Produkt enthält ein scharfes Metallteil, das bei Verschlucken zu schweren Verletzungen führen kann. Von Kindern fernhalten. Weitere Informationen auf iqos.com

Dieses Tabakerzeugnis kann Ihre Gesundheit schädigen und macht abhängig. Ce produit du tabac peut nuire à votre santé et crée une dépendance. Questo prodotto del tabacco può nuocere alla tua salute e provoca dipendenza.