

Das sind die Fakten zum Querspangen-Stau in Netstal

Der Querspangen-Stau entsteht in Netstal selbst, wie die Experten nun aufzeigen. Das Problem liegt an den vielen Zufahrten und am Wiggispark-Kreisel. Doch für Lösungen bleibt im Dorf wenig Raum.

von Fridolin Rast

Was die Autofahrerinnen und Autofahrer spüren, ist nun mit Zahlen belegt. Die Hauptstrasse stosse an die Kapazitätsgrenze, schreiben die Verkehrsexperten in einer Präsentation, die der Kanton am Freitag veröffentlicht hat. Die Grenze liege bei rund 1000 Fahrzeugen pro Stunde und pro Richtung. Der entstehende Stau verlängert die Fahrzeiten merklich. Für die Strecke vom Autobahnzubringer nach Glarus ist auf der Hauptstrasse die Rede von 55 Prozent oder mehr als der Hälfte. Brauchte man 2022 in der Spitzenstunde am Abend noch 13 Minuten, so sind es heute volle 20 Minuten.

Schleicher gewinnen Zeit

Wer via Stichstrasse-Mollis-Querspange fährt, braucht heute sogar in den Abendstunden nur 18 Minuten und spart damit zwei Minuten gegenüber der Hauptstrasse. Entsprechend beliebt ist der Schleichweg via Mollis geworden. Abgesehen davon, dass Mollis stärker belastet wird, passiert das Unerwünschte beim Querspange-Kreisel in Netstal: Bei der Einfahrt bremsen die Schleichwegfahrer den Verkehr auf der Hauptstrasse vor allem Richtung Glarus.

Wer von Glarus nach Näfels fährt, braucht heute auf der Hauptstrasse fünf Minuten länger als vor Eröffnung der Querspange. Wer dagegen den Weg über die Mattstrasse wählt, braucht neun Minuten und damit nicht länger als früher. Weil die alte Linthbrücke

gesperrt wurde und man beim Friedheim wieder auf die Hauptstrasse fahren muss, benutzen offenbar weniger Autofahrende mit Ziel Mollis als früher diesen Schleichweg.

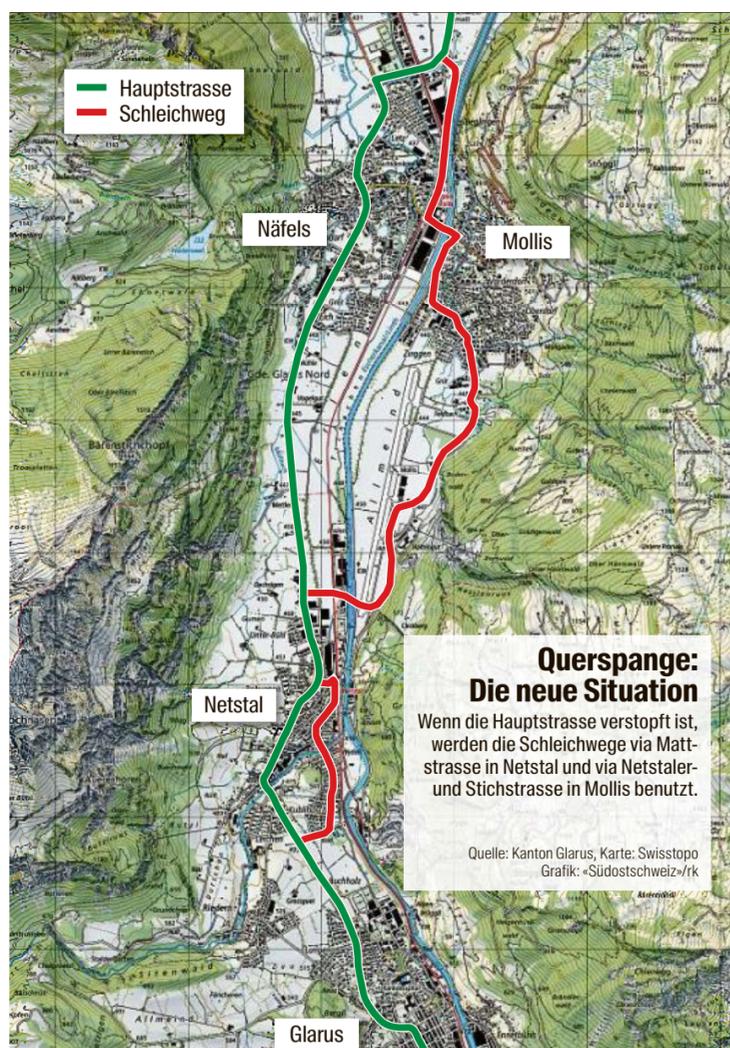
Das Problem liegt in Netstal

Die Abnahme der Fahrten mit Ziel Mollis ist aber nur die halbe Wahrheit. Denn heute fahren öfter Autos von Glarus via Mattstrasse, deren Fahrer nach Näfels wollen. In der Spitzenstunde hat der Verkehr via Mattstrasse deshalb nicht abgenommen.

Das wirkt sich an zwei neuralgischen Punkten aus: Der Wiggispark-Kreisel ist «nahe an der Überlastung» und die Einmündung Friedheim «stark belastet». Die Belastung des Wiggispark-Kreisels ist in einem kritischen Bereich. Nimmt der Hauptstrassenverkehr Richtung Glarus an dem Punkt noch um 10 Prozent zu, so kommt er zum Stehen.

Ausserdem schluckt die Hauptstrasse durch Netstal den Spitzenverkehr oft nicht. Fussgängerstreifen, öffentliche und private Zufahrten sind das Problem. «Diverse Querbewegungen in Netstal stören den Verkehrsfluss nachhaltig», schreibt die Firma Swisstraffic, welche die Untersuchung gemacht hat. Und: «Wenn der Verkehrsfluss einmal zusammengebrochen ist, kann er nur schwer wieder hergestellt werden.»

Der Querspange-Kreisel allein könnte den Verkehr schlucken und wird erst durch den Rückstau vom Wiggispark-Kreisel blockiert.



Hier liegt das Grundproblem: Der Wiggispark-Kreisel in Netstal ist an der Grenze seiner Kapazität.

Bild: Sasi Subramaniam

«Massnahmen in Netstal selber sind zentral»

Baudirektor Kaspar Becker hat am Freitag die Analyse der täglichen Staus in Netstal präsentiert. Das Resultat: Im Dorf liegt das Problem – und Lösungen müssen über die Strasse hinausreichen.

Interview: Fridolin Rast

Kaspar Becker, Sie haben untersucht, was nach der Eröffnung der Querspange Netstal zum Zusammenbruch des Verkehrs in den Spitzenzeiten führt. Wo liegt nun das Problem wirklich?

Die Verkehrserhebung zeigt, dass die Hauptachse in der Hauptverkehrszeit an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Dadurch hat sich die vorher schon bestehende Stausituation akzentuiert. Das geht auf den Wunsch im von der Landsgemeinde genehmigten Projekt zurück, den Schleichverkehr via Mattstrasse aus dem Dorf hinaus zu bringen.

Dann ist also nicht die Querspange schuld an den zusätzlichen Staus?

Die Überlastung entsteht nicht am neuen Querspangen-Kreisel, sondern am Wiggispark-Kreisel und der Einmündung Friedheim. Unschön ist: Wir beobachten – in geringerem Mass – trotzdem Schleichverkehr via Mattstrasse zum Friedheim. Und dann auch via Querspange über Mollis. Viele Navigationsgeräte oder -programme schlagen sofort Ausweichrouten vor, wenn der Verkehr auf der Hauptachse stockt.

Sie haben die Resultate am Freitagmorgen den Wirtschaftsverbänden und den Parteien vorgestellt. Wie haben sie die Informationen aufgenommen?

Das Treffen hat zu einem sehr konstruktiven Austausch geführt. Einerseits haben wir durch die Analyse viele Fragen klären und Halbwissen ergänzen können. Andererseits haben wir zeigen können, dass wir an Massnahmen arbeiten. Zu diesen haben wir zahlreiche Anregungen bekommen und aufgenommen. Es hat sich besonders auch gezeigt: Neben baulichen und Verkehrsführungsmassnahmen gibt es durchaus auch verschiedene Möglichkeiten der Mobilität als Ganzes.

Nämlich?

Da gibt es einiges: Fahrgemeinschaften fördern, den öffentlichen Verkehr nut-

zen, etwa mit dem vom Kanton geförderten Bonuspass. Wenn ein Teil der grösseren Firmen den Schichtbeginn nur schon um eine Viertelstunde verschieben würde, könnte auch das die Staus entschärfen.

Wie viel würde das bringen?

Die Experten haben den schon stark belasteten Wiggispark-Kreisel analysiert: Würde der Verkehr in der Abendspitze nochmals um 10 Prozent zunehmen, so wäre der Kollaps vollständig. Würde der Verkehr aber um 10 Prozent abnehmen – nur schon 80 Fahrzeuge pro Spitzenstunde oder eines alle 45 Sekunden – dann wäre die Situation schon massiv besser. Das wäre mit Fahrgemeinschaften und mehr Fahrten per Velo oder Zug zu erreichen.

Viele haben sich wohl von der Information sofortige Abhilfe erhofft, die präsentierten Resultate sind aber noch etwas mager. Ist die Lösung des Problems doch schwieriger?

«Überlastet ist nicht zuerst der Querspangen-Kreisel.»



Landesstatthalter Kaspar Becker
Vorsteher Bau, Umwelt und Energie

Das ist schon so. Der Regierungsrat wollte in einem ersten Schritt eine solide Datengrundlage schaffen und konnte nun die wichtigsten Ergebnisse präsentieren und diskutieren. Im zweiten Schritt erarbeiten die Experten nun aus der Analyse und aus den Anregungen der Infoteilnehmer Lösungsvorschläge. Diese betreffen den Kanton, die Gemeinde, aber vor allem auch den Bund mit der Nationalstrasse.

Welche Massnahmen sind das konkret?

Einmal kann man die Verkehrsführung anpassen, der Knoten Friedheim soll dadurch weniger attraktiv werden und den Fluss auf der Hauptstrasse weniger behindern. Dann geht es um Umbauten an den Kreiseln wie etwa doppelte Einfahrspuren oder Bypässe. Und zentral sind Massnahmen in Netstal selber. Geprüft wird, ob die alte Linthbrücke wieder geöffnet werden soll und wie sich das auf die Dörfer Mollis und Netstal auswirkt. Diese Öffnung wäre aber vom Ausbau der Netstalerstrasse abhängig und darum erst auf Frühsommer 2025 möglich. Vorher ist dort eine Baustelle.

Die Studie schlägt auch vor, den öffentlichen Verkehr auf der Hauptstrasse zu priorisieren.

Auf der Strecke durch Netstal sehen wir keine Möglichkeiten, weil viele Häuser nahe an der Strasse stehen. Dagegen ist eine Busspur zwischen Näfels und Netstal eine der Optionen, die wir genau prüfen. Erste Gespräche mit dem Bundesamt für Strassen, das für diese Nationalstrasse zuständig ist, haben bereits stattgefunden.

Auch der Viertelstundentakt auf der SBB-Bahnlinie hätte Potenzial, die Strasse zu entlasten.

Der Regierungsrat hat beim Bund den Viertelstundentakt bis Schwanden und den Halbstundentakt bis Linthal bereits gefordert. Diese Ziele sind mittel- und langfristig in Planung, der Zeithorizont liegt aber erst bei 2040 oder 2045. Die Schiene hat tatsächlich Potenzial und könnte besser genutzt werden.