

An den Landrat

---

Glarus, 22. Januar 2013

## **Interpellation Franz Landolt, Näfels, „Verkehr – Umfahrung Näfels“**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1. Ausgangslage**

Am 30. Dezember 2012 reichte Landrat Franz Landolt die Interpellation „Verkehr – Umfahrung Näfels“ ein (s. Beilage).

### **2. Beantwortung**

#### *2.1. Vorgeschichte*

Die Projektierung der Umfahrung Näfels ist eingebettet in jahrzehntelanges Bemühen, Verkehrsaufkommen und Verkehrsbelastung geordneten und dauerhaften Lösungen zuzuführen. Seit 1971 befasst man sich mit einer Hochleistungsstrasse bzw. mit Umfahrlösungen für Näfels, Netstal und Glarus. Die Landsgemeinde 2001 wies die Festlegung der generellen Linienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse (E+E-Strasse) Glarnerland und die Gewährung eines entsprechenden Bruttokredites zurück – womit eine Abstimmung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Näfels, Netstal und Glarus hinfällig wurde. Danach wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches nach einem umfassenden und breit abgestützten Meinungsfindungsprozess im März 2006 vorlag. Der Bericht „Beurteilung der Zweckmässigkeit der Umfahrungen Näfels, Netstal und Glarus“ zeigte eine Lösung für die Linienführung, auf welcher der „Kantonale Richtplan – Sachbereich Verkehr“ aufbaute, den der Landrat im April 2008 und der Bundesrat im Januar 2009 genehmigten.

Die Landsgemeinde 2009 gewährte einen Projektierungskredit für die Umfahrungen Näfels, Netstal und Glarus, worauf die Planung unverzüglich gestartet wurde; dies ohne Kenntnis des Bundesentscheides, den Kantonshauptort an das Grundnetz der Nationalstrasse anzubinden und in die alleinige Verantwortung des Bundes zu überführen.

#### *2.2. Neuer Netzbeschluss Nationalstrassen*

Die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz nimmt weitere 376 km bestehender Strassenverbindungen ins Nationalstrassennetz auf. Der Bundesrat beantragte, drei bedeutende Ausbauvorhaben der Kantone an diesen Strassenverbindungen zu übernehmen. Nun steht fest, dass auf den 1. Januar 2014 die Verbindung von der Nationalstrasse A3 ab Anschluss Linthsteg bis zum Landsgemeindekreisel in Glarus ins National-

strassennetz aufgenommen wird. Mit den Beschlüssen des Ständerates vom 29. September und des Nationalrates vom 10. Dezember 2012 baut der Bund die „Umfahrung Näfels“ – zusammen mit jenen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds –, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen erfüllt sind: „Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecke ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird.“

### 2.3. Bedeutung des Umfahrungsprojekts

Die Verkehrsinfrastrukturplanung will die Erreichbarkeit der ländlichen Räume und der Tourismusregionen gewährleisten sowie deren Grundversorgung sichern. Viel zu ihrem Weiterbestand als wettbewerbsfähige Lebens- und Wirtschaftsräume tragen gute Verbindungen für Personen- und Güterverkehr zwischen ihren Zentren und den Agglomerationen bei. Das Raumkonzept Schweiz postuliert dies mit der Aussage, überalterte und stark genutzte Infrastrukturen seien zu erneuern. Es lässt sich jedoch eine klare Bevorzugung des Vernetzens der Städte und das Stärken der internationalen Wettbewerbsfähigkeit erkennen. In diesem Umfeld muss der Kanton Glarus seine wirtschaftliche Existenz behaupten.

Seine Ausgangslage fasst die Credit Suisse in der Studie „Der Kanton Glarus, Struktur und Perspektiven“ nicht sehr rosig zusammen: *„Die geographischen und topographischen Rahmenbedingungen stellen keine günstige Ausgangslage für den Kanton Glarus dar. Die Region ähnelt aufgrund der räumlichen Geschlossenheit einer Sackgasse, auf deren Talboden sich die wirtschaftliche Aktivität konzentriert. Die am Eingang des Glarnerlandes verlaufende Autobahn A3 und zahlreiche Bahnverbindungen zu den nächstgelegenen Zentren ermöglichen es dem Kanton jedoch, zum Ballungsraum Zürich Anschluss zu finden. Davon profitiert insbesondere das Glarner Mittel- und Unterland, das bereits an den Zürcher Metropolitanraum grenzt. Lage und Entwicklung des Glarner Hinterlandes bestätigen hingegen immer mehr das Bild eines Kantons mit zwei Geschwindigkeiten.“* Hauptanliegen der Zukunftsstrategie sind die Stärkung des Mittel- und Unterlandes als Unternehmens- und Wohnstandort und bessere Verkehrsverbindungen zu nahe gelegenen Zentren. Die Verkehrserschliessung zählt zu den harten Standortfaktoren: entscheidend für die Wahl des Standortes für Wohnen und Arbeiten sowie von Unternehmen.

Bundesrätin Doris Leuthard begründete in der ständerätlichen Debatte die Aufnahme der „Umfahrung Näfels“ damit, dass man dort seit dreissig Jahren darauf warte und damit ein Nachholbedarf bestehe. Der Regierungsrat setzt sich mit aller Kraft für einen zukunfts- und wettbewerbsfähigen Kanton ein, und er engagierte sich für diese Aufnahme. An der Landsgemeinde 2009 war die Übernahme der Umfahrung Näfels durch den Bund noch ungewiss. Seit 2012 ist aber klar, dass damit für die Lösung des Verkehrsproblems auf der Hauptachse eine einzigartige Chance besteht. Die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes sind aber ebenfalls begrenzt. Da sich der Kanton die Umfahrungen aus eigenen Mitteln nicht leisten kann, muss er sich jetzt für seine Zukunft entscheiden. Der Kanton mag topographisch einer Sackgasse ähneln, in Bezug auf seine wirtschaftliche Entwicklung wird jedoch mit „bester Erreichbarkeit“ geworben.

## 3. Beantwortung der Fragen

*Zu Frage 1.* – Bei den Diskussionen zu den Umfahrungsstrassen waren die Entlastung der Dorfkerne und die Verbesserung der Wohnqualität zentrale Anliegen. Beim Variantenvergleich in Näfels bildeten Verkehrsentslastung und Reduktion der Immissionen entlang der Hauptstrasse wichtige Beurteilungskriterien.

Es wird erwartet, dass im Referenzzustand 2020 täglich durchschnittlich 22'600 Fahrzeuge von Näfels Nord, 20'200 Fahrzeugen von Näfels Süd verkehren. Bezüglich der Entlastungswirkung geht der Umweltverträglichkeitsbericht von einem Durchgangsverkehr von je rund 12'000 Fahrzeugen aus, wovon 80 bis 90 Prozent die Umfahrung nutzen werden (etwa 10'200 Fahrzeuge).

Mit der Aufnahme der Kantonsstrasse ab der Autobahn A3 bis Glarus als N17 ins Nationalstrassennetz und der Übernahme der Umfahrung Näfels als bedeutendes Bauvorhaben wird der Bund dafür allein verantwortlich; er finanziert Bau und Unterhalt.

*Zu Frage 2.* – Die Frage beruht vermutlich auf einer Fehlinformation. Die öffentliche Planaufgabe für die Umfahrung Näfels fand vom 24. November 2011 während 30 Tagen im Gemeindehaus Süd in Näfels statt. Es lagen sämtliche relevanten Pläne, Berichte und Beilagen auf, auch der Konzeptbericht „Flankierende Massnahmen“ (Plan-Nr. 14.10.2.001). Bei der öffentlichen Planaufgabe für die Umfahrung Netstal lagen während 30 Tagen ab 16. November 2012 im Gemeindehaus Ennenda ebenfalls sämtliche relevanten Pläne, Berichte und Beilagen auf, auch das „Konzept Flankierende Massnahmen“ (Beilage Nr. 28, Plan-Nr. 11214-128).

Die beiden Konzeptberichte sind zwar unterschiedlich in der Darstellung, sie zeigen aber Lösungsansätze und alles, was für eine weitere Bearbeitung unabdingbar ist.

*Zu Frage 3.* – Wie erwähnt, waren die Konzepte der flankierenden Massnahmen Bestandteil des Aufgagedossiers. Es lag aber keine konkrete Projektierung bei. Die flankierenden Massnahmen sind mit Ausnahme der Lichtsignalanlage Nord und des Kreisels Süd nicht direkte Teile des Auflageprojekts; auch sind die Projektkosten darin nicht enthalten.

Sie werden Aufgabe des Kantons sein, die der Umfahrung ist eine des Bundes. Bei Inbetriebnahme der Umfahrungen müssen die flankierenden Massnahmen umgesetzt sein, um die erwartete Entlastungswirkung zu erreichen. Deshalb verlangt der Genehmigungserlass deren Umsetzung vor Bauende der Umfahrung. Dies wird sich, gestützt auf Beschlüsse der zuständigen Behörden, vor Abschluss der Umfahrungen realisieren lassen.

*Zu Frage 4.* – Mit den Beschlüssen von Ständerat und Nationalrat wird das Projekt „Umfahrung Näfels“ als bedeutendes Bauvorhaben vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen erfüllt sind (s. Ziff. 2.2.). Ausser bei jenen für die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds fehlen für alle anderen Projekte, u.a. auch für die „Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn“, solche Zustimmungen. Die einzelnen Projekte müssen der Bundesversammlung ausserhalb des Beschlusses zur Anpassung des Nationalstrassennetzes vorgelegt werden. Die „Umfahrung Netstal“ kann somit nicht ohne Entscheid der Bundesversammlung – weder anstelle noch zusätzlich – zur Umfahrung von Näfels als bedeutendes Bauvorhaben des Bundes ausgeführt werden.

*Zu Frage 5.* – Zur Umfahrung Näfels läuft ein Rechtsmittelverfahren. Gegen den Entscheid des Regierungsrates vom 6. November 2012 gingen beim Verwaltungsgericht mehrere Beschwerden ein. Die vom Verwaltungsgericht gesetzten Termine werden eingehalten und die eingeforderten Akten lückenlos übermittelt, so werden keine zusätzlichen Verzögerungen eintreten. Gleichzeitig laufen die Verhandlungen zum vorsorglichen Landerwerb. Keine Bereitschaft besteht, den Rückzug von Beschwerden von nicht opportunen Leistungen im Rahmen des Landerwerbs abhängig zu machen. Eine solche Praxis wirkte sich nachteilig auf die Verwirklichung im öffentlichen Interesse liegender Werke aus.

*Zu Frage 6.* – Die Landsgemeinde 2010 gewährte mit dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010–2019 auch die Kredite für die Stichstrasse Näfels-Mollis und die Querspange Netstal Nord. Da die private Überbauung des Zschokke-Areals und der Bau der Stichstrasse aufgrund der räumlichen Nähe sinnvollerweise aufeinander abgestimmt werden müssen, wurde mit dem Eigentümer bezüglich der Stichstrasse ein Terminprogramm abgesprochen: Ausschreibung und Vergabe der Ingenieurarbeiten für das Vorprojekt im Frühjahr 2013, anschliessend Variantenstudium und Wahl der Bestvariante mit allen direkt Betroffenen (Eigentümer Zschokke-Areal, SBB, Linthverwaltung, Gemeinde Glarus Nord, Mieter Areal SBB); Prüfung und Vernehmlassung sowie Bereinigung und Freigabe zur Erarbeitung eines Auflageprojektes mit öffentlicher Planaufgabe im 1. Halbjahr 2014; Baubeginn 2015. Allfällige Anpassungen geschehen in gegenseitiger Absprache.

*Zu Frage 7.* – Der Kredit für den Bau der Querspange Netstal Nord ist im Mehrjahresprogramm enthalten. Koordiniertes Zusammengehen mit der Gemeinde Glarus und den Grundeigentümern (u.a. ACO Passavant AG) ist unabdingbar, zumal Planungs- und Nutzungskonflikte für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung auch mit Blick auf den kommunalen Richtplan darstellen. Ausgehend von diesen Besprechungen und Diskussionen sowie den Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt im Zusammenhang mit dem Flugplatz Mollis soll ein Terminprogramm ähnlich dem zur Stichstrasse Näfels-Mollis entwickelt werden.

Die Freigabe der Kredite für die Stichstrasse Näfels-Mollis und die Querspange Netstal Nord erfolgen mit den jährlichen Bauprogrammen durch den Landrat.

*Zu Frage 8.* – Für die Umfahrung Näfels fanden mit drei hauptbetroffenen Landwirten Gespräche im Beisein von Vertretern der Gemeinde Glarus Nord statt. Nach einer Zonenplanänderung „Nutzungsplan Tal“ durch die Gemeindeversammlung am 25. November 2011 im Gebiet Feld in Näfels und der Auflösung eines Landwirtschaftsbetriebes durch Wegzug, wurden etwa 15 ha gemeindeeigenes landwirtschaftliches Pachtland frei. Zusammen mit dem Erwerb einer landwirtschaftlichen Liegenschaft durch die Gemeinde und ihren eigenen Flächen in der Landwirtschaftszone konnten den Hauptbetroffenen attraktive Angebote unterbreitet werden, welche die Weiterexistenz zweier landwirtschaftlicher Betriebe sichern. Dem dritten Eigentümer, bzw. dessen Pächter, kann ebenfalls adäquater Ersatz zur Verfügung gestellt werden. Die Verhandlungen gerieten jedoch wegen unterschiedlicher Vorstellungen ins Stocken. – Nach dem Entscheid auf Bundesebene nimmt nun eine Vertretung des Bundesamtes für Strassen an den Gesprächen für den vorsorglichen Landerwerb (freihändiger Landerwerb) teil.

Bei der Umfahrung Netstal wird anders vorgegangen: Auf Empfehlung der Abteilung Landwirtschaft wird eine Melioration durch ein externes Planungsbüro vorgeplant. Ziele sind u.a. sinnvolles Anbieten von Realersatzflächen und von Erschliessung der Landwirtschaftsbetriebe und der Bewirtschaftungsflächen sowie höhere Akzeptanz der Betroffenen.

*Zu Frage 9.* – Der Langsamverkehr umfasst die Fortbewegung, bei welcher die menschliche Muskelkraft als Antrieb dient (durch Wandern, Velofahren; mit Inline-Skates, Trottinets usw.). Bereits bei der Behandlung des Mehrjahres-Strassenbauprogrammes 2010–2019 wurde der Langsamverkehr als vollwertiges Bindeglied zwischen Strasse und öffentlichem Verkehr (öV) sowie neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öV als gleichberechtigter dritter Partner bezeichnet.

In den kommunalen Richtplänen sind Wegnetzlücken zu schliessen, Haupttrouten für den Fussverkehr zu definieren und der Fuss- mit dem Radwegnetzplan zu ergänzen. Für den Radverkehr soll mit Abstellanlagen z.B. bei Bahnhöfen eine Verknüpfung mit dem öV erreicht werden. So soll in den Gemeinden ein attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Radwegnetz entstehen. Der Kanton unterstützt dabei die Gemeinden im Zusammenhang mit den auszuführenden flankierenden Massnahmen beim Bau der Umfahrungen. Er setzt die Bestrebungen zum Langsamverkehr auch beim geplanten Rückbau und bei der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Glarus gemäss dem Kredit Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010–2019 um.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Im Namen des Regierungsrates**

*Andrea Bettiga*, Landammann  
*Hansjörg Dürst*, Ratsschreiber

