



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Richtplan
Kanton Glarus**

Sachbereich Verkehr

Prüfungsbericht

Ittigen, 5. Januar 2009

Inhalt

1	GESAMTBEURTEILUNG	3
2	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	4
2.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	4
2.2	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	4
3	VERFAHREN, INHALT UND FORM	6
3.1	Verfahren der Richtplanerarbeitung	6
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen	6
3.2	Grundlagen der Richtplananpassung	6
3.21	Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung	6
3.22	Weitere Grundlagen	7
3.3	Inhalt des Richtplans, Sachbereich Verkehr	7
3.31	Allgemeines	7
3.32	Öffentlicher Verkehr	7
3.33	Strassenverkehr	8
3.34	Langsamverkehr	10
3.35	Organisatorische Massnahmen	10
4	ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE	11

1 Gesamtbeurteilung

Die Gesamtüberarbeitung des Richtplans des Kantons Glarus („Richtplan Glarus 2004“) wurde vom Bundesrat am 16. April 2008 mit Vorbehalten genehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen war der Sachbereich Verkehr, mit Ausnahme der Luftfahrt und der Schifffahrt. Mit der vorliegenden Genehmigung wird der Richtplan in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr und Langsamverkehr ergänzt.

Die Festlegungen der vorliegenden Richtplananpassung stützen sich auf die 12 Massnahmen, die im „Mobilitätskonzept Glarnerland“ von 2006 enthalten sind. Die Planungsgrundsätze basieren auf dem Prinzip der Verkehrskoordination, wobei öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr gleichwertig behandelt werden. Während beim öffentlichen Verkehr deutliche Angebotsverbesserungen im Vordergrund stehen, sind bei der Strasse mittel- bis langfristig Umfahrvorhaben vorgesehen. Dabei sollen einerseits Engpässe in den Ortsdurchfahrten im unteren Kantonsteil beseitigt, und andererseits die Erreichbarkeit des Glarner Hinterlandes verbessert werden.

Der Bund begrüsst die Zielsetzung des Kantons Glarus, den öffentlichen Verkehr zu fördern und längerfristig den Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die postulierte Verdoppelung der Fahrgastzahlen innerhalb von 10 Jahren ist allerdings ein sehr hohes Ziel, welches sich nicht ohne erhebliche Ausdehnung des Angebots erreichen dürfte. Der Bund muss hier einen Vorbehalt betreffend der Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs anbringen.

Die noch unvollständige räumliche Abstimmung zu den Umfahrsstrassen von Näfels, Netstal und Glarus entspricht einer Vororientierung. Im Verlauf der weiteren Planungsschritte sind die direkten und indirekten räumlichen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und auf Landschaft, Natur und Umwelt in die Beurteilung einzubeziehen. Im Falle einer Aufnahme der heutigen Verbindung nach Glarus ins Nationalstrassennetz bleibt für den Bund die Varianten- und Lösungsfindung für allfällige Ausbauten vorbehalten.

Eine spätere Anpassung des Richtplans im Bereich Verkehr erscheint als notwendig. Dabei werden die mit der Genehmigung vom 16.04.2008 verlangten Ergänzungen in den Bereichen Siedlung (Entwicklungsgebiete, Siedlungsbegrenzung) und Landwirtschaft (insbesondere FFF) zu berücksichtigen sein. Zudem wird sich auch eine grundsätzliche Neuausrichtung des Richtplans auf die Gebietsreform als notwendig erweisen.

2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Mit Schreiben vom 20. Mai 2008 reichte das Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus den Kantonalen Richtplan – Sachbereich Verkehr - zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Glarus lagen folgende Dokumente bei:

- Kantonaler Richtplan Glarus 2004, Richtplantext, genehmigt vom Landrat am 23. April 2008
- Botschaft des Regierungsrats an den Landrat vom 18. Dezember 2007

2.2 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens wirkten folgende in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen mit:

- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), 27.06.2008
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 30.06.2008
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), 23.06.2008
- Bundesamt für Verkehr (BAV), 04.06.2008
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 02.07.2008
- Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV), 30.06.2008
- Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), 20.06.2008
- Generalsekretariat VBS, Raum und Umwelt, 08.07.2008

Die Anliegen der Bundesstellen wurden im vorliegenden Prüfungsbericht aufgenommen und berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 27. Mai 2008 wurden die Kantone Graubünden, Schwyz, St. Gallen und Uri darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Glarus, Sachbereich Verkehr, Stellung zu nehmen.

Für den Kanton Schwyz (Justizdepartement, 30.06.2008) sind die Interessen und raumwirksamen Aufgaben in der Richtplananpassung sachgerecht berücksichtigt. Die Kantone Graubünden und St. Gallen machen Einwände und Anträge zum Eisenbahn-Fernverkehr. Die Justizdirektion des Kantons Uri (6.08.2008) äussert sich zum Koordinationsbedarf bezüglich der Klausenstrasse.

Anlässlich der Besprechung vom 4. November 2008 zwischen dem Departementsvorsteher Bau und Umwelt des Kantons Glarus und dem ARE und dem ASTRA wurden offene Fragen zur Richtplangenehmigung geklärt.

Mit Brief vom 28.11.2008 an den Departementsvorsteher Bau und Umwelt wurde dem Kanton Glarus Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentswurf zu äussern. Im Antwortschreiben vom 22.12.2008 teilt der Departementsvorsteher mit, dass anlässlich der Sitzung vom 4.11.2008 die offenen Fragen geklärt wurden und dass es keine weiteren Bemerkungen zum Entwurf des Prüfungsberichts gibt.

3 Verfahren, Inhalt und Form

3.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung

3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund

Bei der Prüfung und Genehmigung des gesamthaft überarbeiteten Richtplans des Kantons Glarus („Richtplan Glarus 2004“, vom Bundesrat am 16. April 2008 genehmigt) war der Sachbereich Verkehr, mit Ausnahme der Luftfahrt und der Schifffahrt, nicht Gegenstand der Genehmigung.

Die Vorprüfung des neu überarbeiteten Sachbereichs Verkehr wurde mit Vorprüfungsbericht vom 26. September 2006 abgeschlossen. Darin wurde im Hinblick auf die Genehmigung verlangt, dass in einigen Punkten Ergänzungen vorgenommen werden, was die Abstimmung zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anbetrifft.

3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen

Der Kanton Graubünden (Amt für Raumentwicklung, 30.06.2008) stellt fest, dass seine früheren Anträge und die raumwirksamen Interessen teilweise nicht berücksichtigt wurden. Dies betrifft den Ausbau bei Mühlehorn-Tiefenwinkel und den Halbstundentakt Chur-Zürich mit Halt in Ziegelbrücke.

Das Baudepartement des Kantons St. Gallen (30.06.2008) stellt fest, dass die Interessen und raumwirksamen Aufgaben des Kantons St. Gallen mit einer Ausnahme sachgerecht berücksichtigt worden sind. Der Einwand betrifft die Abstimmungsanweisung V1-2.3, Verbesserung der direkten Bahnverbindung von Ziegelbrücke nach Kloten-Flughafen.

3.2 Grundlagen der Richtplananpassung

3.21 Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung

Grundlage für die Richtplanfestlegungen im Bereich Verkehr sind die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 RPG). Eine wesentliche Grundlage für Festlegungen im Bereich Verkehr bzw. für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen sind genügende Festlegungen in den Bereichen Siedlung und Natur und Landschaft. Die Gesamtüberarbeitung des Richtplans wurde vom Bundesrat am 16.04.2008 nur mit Vorbehalten genehmigt, weil diese Voraussetzungen nicht in allen

Punkten gegeben sind, namentlich fehlen genügende Festlegungen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung und –begrenzung (Entwicklungsschwerpunkte, Verkehrsintensive Einrichtungen) und die Fruchtfolgeflächen (FFF).

3.22 Weitere Grundlagen

Wichtigste Grundlage der vorliegenden Anpassung des Sachbereichs Verkehr ist das „Mobilitätskonzept Glarnerland“, welches vom Regierungsrat am 11. April 2006 genehmigt wurde. Anlässlich der Vorprüfung der Richtplananpassung haben wir bemängelt, dass darin aussagekräftige Grundlagen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs fehlen, welche sich auf Prognosen oder Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung und Aussagen zur angestrebten Siedlungsentwicklung abstützen.

3.3 Inhalt des Richtplans, Sachbereich Verkehr

3.31 Allgemeines

Die vorliegenden Festlegungen des Richtplans im „Sachbereich Verkehr“ stützen sich auf die 12 Massnahmen, die im Mobilitätskonzept enthalten sind. Die Planungsgrundsätze basieren auf dem Prinzip der koordinierten Verkehrsentwicklung, wobei öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr „gleichwertig“ behandelt werden sollen. Während beim öffentlichen Verkehr deutliche Angebotsverbesserungen im Vordergrund stehen, sind bei der Strasse mittel- bis langfristig Umfahrvorhaben vorgesehen. Dabei sollen einerseits Engpässe in den Ortsdurchfahrten im unteren Kantonsteil beseitigt werden, und andererseits die Erreichbarkeit des Glarner Hinterlandes verbessert werden.

3.32 Öffentlicher Verkehr

V1.1 Das öffentliche Verkehrsangebot

Wir begrüssen, dass sich der Kanton Glarus zum Ziel setzt, den öffentlichen Verkehr zu fördern und längerfristig den Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die postulierte Verdoppelung der Fahrgastzahlen innerhalb von 10 Jahren ist allerdings ein sehr hohes Ziel, welches sich nicht ohne massive Ausdehnung des Angebots erreichen dürfte. Die entsprechende richtungweisende Festlegung wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass daraus **für den Bund keine Verpflichtung für die Mitfinanzierung** des öV abgeleitet werden kann.

Der gleiche Vorbehalt zur Mitfinanzierung des Angebots durch den Bund gilt auch für die Festlegungen zum „Glarner Sprinter“, zur umsteigefreien Bahnverbindung nach

Zürich, zum Halbstundentakt auf der Linie Ziegelbrücke – Schwanden, zum Ausbau des Busangebots und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Randstunden und am Wochenende (Festlegungen V1.2, V1.3, V1.4). Der Bund kann sich finanziell nicht zur Realisierung solcher Vorhaben verpflichten.

Direkte Bahnverbindung nach Zürich-Flughafen, Abstimmungsanweisung V1-2.3

Der Kanton Graubünden setzt sich seit Längerem für eine direkte Bahnverbindung vom Linthgebiet zum Flughafen Zürich-Kloten ein. Der Kanton Glarus hat dieses Anliegen in der Abstimmungsanweisung V1-2.3 aufgenommen mit der Aussage, dass der Kanton Glarus die Verbesserung einer direkten Bahnverbindung unterstützt. Hingegen wendet sich der Kanton St. Gallen gegen eine solche direkte neue Bahnverbindung und beantragt, die entsprechende Abstimmungsanweisung anzupassen. **Die Abstimmungsanweisung wird wie folgt geändert: Der Kanton St. Gallen Graubünden und insbesondere die Region Zürichsee-Linth bemühen sich um eine Verbesserung Der Kanton Glarus unterstützt die entsprechenden Bestrebungen.**

Wir unterstützen die Festlegung, wonach Kanton und Gemeinden bei der Planung und Realisierung von neuen öffentlichen Bauten und Anlagen auf eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr achten. Dabei sollte im Vordergrund stehen, dass solche Bauten und Anlagen dort realisiert werden, wo bereits heute eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr besteht.

Doppelspurlücke Mühlehorn - Tiefenwinkel

Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Graubünden beantragt (31.08.2006 und 30.06.2008), dass die Schliessung der Doppelspurlücke bei Mühlehorn-Tiefenwinkel und der Halbstundentakt Chur – Zürich mit Halt in Ziegelbrücke im Glarner Richtplan aufgenommen werden. Wir empfehlen dem Kanton, das Vorhaben „Ausbau Mühlehorn – Tiefenwinkel“ im Richtplan im Sinne einer Trasseesicherung aufzunehmen.

Bezüglich der weiteren Anliegen des Kantons Graubünden, wie z.B. die Einführung eines Halbstundentakts auf der Strecke Zürich – Chur mit Halt in Ziegelbrücke, bitten wir den Kanton, zusammen mit dem Kanton Graubünden und St. Gallen eine Lösung zu suchen, soweit dies im Rahmen der Richtplanung möglich ist.

3.33 Strassenverkehr

V2.1 Umfahrungsstrassen von Näfels, Netstal und Glarus

Zentraler Inhalt der Richtplananpassung im Bereich Strasse sind die Umfahrungsstrassen von Näfels, Netstal und Glarus, im Hinblick auf die im Rahmen des Netzbeschlusses Nationalstrassen noch zu beschliessende Zuweisung der heutigen Kantons-

strasse H17 bis Glarus ins Nationalstrassennetz. In diesem Fall hat gemäss NFA der Bund die Kompetenz für die Planung. Da seitens Bund zur Zeit noch keine Planung besteht, haben die Richtplanfestlegungen für den Bund keine Verbindlichkeit, insbesondere auch die für die einzelnen Planungsschritte festgelegten Termine nicht.

Die richtungweisenden Festlegungen zu den Umfahrungen von Näfels, Netstal und Glarus – V2.1 Pkt. 2, V2.2 Pkt. 1, V2.3 Pkt. 1, V2.4 Pkt. 1 – werden mit Vorbehalt genehmigt: Im Sinne einer Vororientierung ist die generelle Trassesicherung gegeben. Im Falle einer Aufnahme der heutigen Verbindung nach Glarus bleibt für den Bund die definitive Lösungsfindung für allfällige Ausbauten vorbehalten.

Gestützt auf den Bericht „Beurteilung der Zweckmässigkeit“ vom August 2007 wurden die Linienführungen der drei Umfahrungsstrassen jeweils im Westen der Siedlungen festgelegt, wobei diese noch nicht in einem Detaillierungsgrad vorliegen, dass sie in der Richtplankarte eingetragen werden könnten. Angesichts der noch nicht vollständig erfolgten räumlichen Abstimmung erscheint uns der Koordinationsstand **Vororientierung** der drei Vorhaben zweckmässig. Die Tunnellösungen erscheinen als Maximalvarianten, sie werden im Bau, Betrieb und Unterhalt sehr teuer sein.

Im Verlauf der weiteren Planungsschritte sind die direkten und indirekten räumlichen Auswirkungen (u.a. auf Natur und Landschaft, Beanspruchung von Landwirtschaftsflächen und allenfalls FFF, Siedlungsentwicklung, etc.) in die Beurteilung einzubeziehen. Dabei sollten die Linienführungen der Umfahrungsstrassen unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung und der gesetzlichen Vorgaben des Umweltschutzes möglichst nahe an den (planerischen) Siedlungsrand gelegt werden. Damit könnte auch die Strassenlänge optimiert und Kosten gespart werden.

Mit einer Entlastung der Ortszentren vom Durchgangsverkehr und einem Rückbau und einer Neugestaltung der Strassenräume können (auch) die Ortsbilder von nationaler Bedeutung (u.a. Näfels) aufgewertet werden. Dabei müssen im Rahmen der weiteren Planung die im ISOS definierten Schutzziele berücksichtigt werden.

V2.3 Entlastung des Dorfzentrums Netstal

Bei der geplanten Verbindungsstrasse von Netstal nach Mollis gehen wir davon aus, dass diese mit dem Raumordnungskonzept zum Flugplatzes Mollis (Entwurf März 2008) abgestimmt ist (Abstimmungsanweisung V2-3.3).

V2.4 Entlastung Zentrum Glarus

Gegenüber dem Mobilitätskonzept und der Vorprüfungsvorlage wurde nun die Umfahrung Glarus „gleichwertig“ wie die Umfahrungen von Näfels und Netstal in den Richtplan aufgenommen. Es stellt sich die Frage der verkehrlichen Notwendigkeit. Wir wei-

sen darauf hin, dass im Falle einer Aufnahme der Kantonsstrasse in das Nationalstrassennetz dies nur bis Glarus Nord vorgesehen ist.

V2.5 Mehrjahresprogramm Kantonsstrassen

Der Kanton erstellt ein Mehrjahresprogramm, in welchem die Unterhalts-, Sanierungs- und Ausbauprojekte festgehalten werden (Abstimmungsanweisung V2-5.1). Wir vermissen die Festlegung von Kriterien und Prioritäten aus Sicht der Raumentwicklung.

Beim Unterhalt des bestehenden Strassennetzes sind die gesetzlichen Vorgaben des Biotopschutzes (Art. 18 Abs. 1 NHG) und die Ziele des ökologischen Ausgleichs zu berücksichtigen (z.B. Massnahmen zum Abbau der Trennwirkung des Strassenkörpers), (BAFU Nr. 2)

Der Kanton Uri macht in seiner Stellungnahme in Bezug auf den Unterhalt und einen allfälligen Ausbau der Klausenpassestrasse einen hohen Koordinationsbedarf zwischen dem Kanton Uri und dem Kanton Glarus geltend. Der Kanton Uri hat insbesondere ein grosses Interesse daran, dass der Abschnitt Urnerboden – Linthal jederzeit gefahrlos befahren werden kann.

Neben dem Netz der Kantonsstrassen besteht im Kanton ein grosses Netz von Güter-, Forst-, und Gemeindestrassen. Das BLW spricht sich dafür aus, dass Güterwege in ihrer Substanz erhalten und wo nötig neu erstellt werden können, und dass dazu eine ergänzende Richtplanaufgabe formuliert wird.

3.34 Langsamverkehr

Im Bereich Langsamverkehr beinhaltet der Richtplan generelle Planungsgrundsätze zum kantonalen Radwegnetz (Kap. V3.1) und zum Fuss- und Wanderwegnetz (Kap. V3.2). Die Vorgaben an die Gemeinden sind wenig konkret.

Bezüglich der Festlegung zu den historischen Verkehrswegen (V3.2 Pkt. 4) schlägt das ASTRA vor, ergänzende Angaben zur Art der Objekte zu machen, damit Klarheit geschaffen wird, welche historischen Verkehrswege einbezogen werden sollen. Gemäss Entwurf zum Bundesinventar der historischen Verkehrswege sind dies: Objekte von nationaler, regionaler, lokaler Bedeutung oder noch zu erhebende Objekte regionaler und lokaler Bedeutung.

3.35 Organisatorische Massnahmen

Anreize und Lenkungsmassnahmen (Nachfragebeeinflussung, Verkehrsmanagement, -beruhigung, etc.) sind nur ganz generell erwähnt (V4.2).

4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Art. 11 Abs. 2 RPV folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 5. Januar 2009 wird der Richtplan des Kantons Glarus - Sachbereich Verkehr - unter Vorbehalt von Ziffer 2-4 genehmigt.
2. Die Abstimmungsanweisung V1-2.3 wird wie folgt geändert: *Der Kanton ~~St. Gallen~~ Graubünden und insbesondere die Region Zürichsee-Linth bemühen sich um eine Verbesserung Der Kanton Glarus unterstützt die entsprechenden Bestrebungen.*
3. Die richtungweisenden Festlegungen zu den Umfahrungen von Näfels, Netstal und Glarus – V2.1 Pkt. 2, V2.2 Pkt. 1, V2.3 Pkt. 1, V2.4 Pkt. 1 – werden mit folgendem **Vorbehalt** genehmigt: Im Sinne einer Vororientierung ist die generelle Trassesicherung gegeben. Im Falle einer Aufnahme der heutigen Verbindung nach Glarus bleibt für den Bund die definitive Lösungsfindung für allfällige Ausbauten vorbehalten.
4. Der Richtplan - Sachbereich Verkehr - wird im Zusammenhang mit den Genehmigungsvorbehalten aus der Genehmigung vom 16.04.2008 überprüft und dem Bund zu einem späteren Zeitpunkt erneut zur Prüfung und Genehmigung eingereicht.

Mit freundlichen Grüssen

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Christian Küng
Direktor a.i.