

## **Kantonaler Richtplan Glarus**

### **Sachbereich Verkehr**

*Richtplanbericht*

*Entwurf für die öffentliche Mitwirkung*

Genehmigt vom Regierungsrat  
am 20. Juni 2006

**Inhalt**

0	Vorbemerkungen	2
1	Massnahmen im öffentlichen Verkehr	
1.1	Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs	4
1.2	Kontinuierliche Optimierung des Bus-Systems	6
1.3	Massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Randstunden und an den Wochenenden	8
2.	Strasseninfrastruktur	
2.1	Entlastung des Dorfzentrums von Netstal	9
2.2	Entlastung des Dorfzentrums von Näfels	12
2.3	Entlastung des Zentrums Glarus	15
2.4	Mehrjahresprogramm Kantonsstrassen	18
3.	Langsamverkehr	
3.1	Erhalt und Ausbau des kantonalen Radwegnetzes	19
3.2	Fuss- und Wanderwege unterhalten	21
3.3	Nahtstellen zwischen den Verkehrsträgern verbessern	22
4	Organisatorische Massnahmen	
4.1	Mobilitätsmarketing	23
4.2	Anreize und Lenkungsmassnahmen	24
	Anhang: Mitglieder der Arbeitsgruppen und des Führungsgremiums	25

## 0. Vorbemerkungen

Der Richtplanentwurf „Sachbereich Verkehr“ richtet sich einerseits nach den aktuellen Richtlinien des Bundes und andererseits nach den Vorgaben des Raumplanungs- und Baugesetzes des Kantons Glarus. Die gesetzlich vorgeschriebene Form des kantonalen Richtplanes, Art. 3.2 Raumplanungs- und Baugesetz, verlangt einen Grundlagenbericht, den Richtplanbericht, Objektblätter sowie kartenmässige Darstellungen.

Der kantonale Richtplan ist in den Jahren 2003 bis 2005 überarbeitet worden. Er wurde am 27. April 2005 unter Ausklammerung des Sachbereiches Verkehr vom Landrat verabschiedet.

Mit Beschluss vom 25. September 2002 hat der Landrat das Departement Bau und Umwelt beauftragt, ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten um damit Wege aufzuzeigen, wie sich das Verkehrssystem auf dem Kantonsgebiet als Ganzes weiterentwickeln soll. Das Verkehrssystem hat dabei folgenden Kriterien zu genügen:

- Die Massnahmen müssen finanzierbar und wirtschaftlich tragbar sein (wirtschaftliche Effizienz)
- Die Massnahmen müssen mehrheitsfähig sein (gesellschaftliche Akzeptanz).
- Die Massnahmen müssen Rücksicht nehmen auf die natürlichen Ressourcen und auf die Umwelt.

Der Landrat legt grosses Gewicht auf eine nachhaltige Mobilitätsvorsorge.

Das „Mobilitätskonzept Glarnerland“ wurde am 11. April 2006 vom Regierungsrat genehmigt. Es ist entstanden in einer breit abgestützten Zusammenarbeit zwischen Vertretern von Behörden, Regionen, Verbänden und interessierten Bürgern (siehe Anhang). Die von den Infrastrukturprojekten am stärksten betroffenen Gemeinden wurden in den Prozess direkt miteinbezogen.

Das „Mobilitätskonzept Glarnerland“ ist die Grundlage für den vorliegenden Richtplan „Sachbereich Verkehr“ (\*). Die Ausführungen zur Ausgangslage resp. die Problemanalyse werden hier nicht wiederholt. Die einzelnen Kapitel und Objektblätter übernehmen die im Mobilitätskonzept umschriebenen **Massnahmen**. Die Darstellungsform ist den Erfordernissen des bereits bestehenden Richtplanes „Siedlung, Natur und Landschaft, Versorgung und Entsorgung“ angepasst worden.

Mit dem Richtplan „Sachbereich Verkehr“ verbinden sich grosse Erwartungen.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wird an die Verbesserung der Erreichbarkeit die Hoffnung geknüpft, dass die weitere wirtschaftliche Erosion des Hinterlandes gestoppt werden kann.

Trotz wirtschaftlicher und bevölkerungsmässiger Stagnation ist die Gesamtmobilität weiter angestiegen. Negative Folgen sind wachsende Verkehrsimmissionen in den Gemeinden des Mittellandes und teilweise des Unterlandes. Zwischen den individuellen Ansprüchen auf uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und der Beein-

\*) Mobilitätskonzept Glarus: [www.gl.ch/documents/Mobilitätskonzept.pdf](http://www.gl.ch/documents/Mobilitätskonzept.pdf)

trächtigung von Anwohnern und Umwelt entsteht ein grundsätzlicher Interessenkonflikt. Das Mobilitätskonzept, und daraus abgeleitet der Richtplan, zeigt einen gangbaren Weg auf zu einem Ausgleich zwischen Rücksichtnahme und individuellen Mobilitätsbedürfnissen.

Schliesslich stellt sich die Frage nach dem finanzpolitischen Spielraum. Das Massnahmenpaket ist so geschnürt, dass trotz den aktuellen finanzpolitischen Unsicherheiten eine realistische Chance für die Umsetzung besteht.

Der Richtplan „Sachbereich Verkehr“ behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. So geht es nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern ebenso um den Betrieb und um den Erhalt der Funktionstüchtigkeit bestehender Anlagen und Systeme. Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden als gleichwertige Glieder der Mobilitätsvorsorge berücksichtigt.

## 1. Massnahmen im öffentlichen Verkehr

### 1.1 Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

#### Richtplanaufgabe

Die Verbindung nach Zürich als wichtiger Arbeitsort und als Wirtschaftszentrum soll weiter verbessert werden. Dadurch steigt die Attraktivität des Kantonsgebietes als Wohnort und nahes Erholungsgebiet der städtischen Agglomeration Zürich.

Im Kantonsgebiet soll das effiziente, attraktive System des öffentlichen Verkehrs mit Eigentrasse erhalten bleiben. Es funktioniert auch während den Spitzenzeiten des Stossverkehrs, da es von Stausituationen im Strassenverkehr unabhängig ist. Es bietet Möglichkeiten der Modernisierung und der Effizienzsteigerung.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Glarnerland. An den wichtigen Bahnhöfen Ziegelbrücke, Näfels/Mollis, Glarus und Schwanden wird die Verknüpfung mit dem Busnetz sichergestellt.

Der neue „GlarnerSprinter“ mit einem 2-Stundentakt ist ein erster Schritt zu einer zukunftsgerichteten Bahn. Die Züge verkehren ab Zürich Hauptbahnhof bis nach Schwanden; am Wochenende je 2 Mal am Morgen und am Abend bis Linthal. Die Reisezeit beträgt im Moment 68 Minuten für Schwanden – Zürich und 57 Minuten für Glarus – Zürich.

In den Zwischenzeiten stellt ein Regionalzug die Verbindung zum Knoten Ziegelbrücke her. Dadurch entsteht ein unvollständiger (hinkender) **Halbstundentakt**.

Die **Option** für eine **stündliche Führung des „GlarnerSprinter“** wird weiter verfolgt, hängt aber in erster Linie von der Verfügbarkeit der entsprechenden Kapazität im Bahnhof Zürich und auf der linksufrigen Zürichseelinie ab.

Die heutigen Zugkompositionen werden durch neues **modernes Rollmaterial** ersetzt.

Die Verbindungen in die umliegenden Wirtschaftszentren wie Lachen, Rapperswil-Jona, St. Gallen und Chur wird mit der Optimierung der Fahrplankoordination in Ziegelbrücke weiterverfolgt.

Auf einen Ausbau des Eisenbahntrasses wird verzichtet. Die Bahnanlagen werden im Rahmen des laufenden Unterhaltes durch die Eigentümerin der Anlagen erneuert. Die Option für punktuelle Verbesserungen bleibt offen.

#### Richtungsweisende Feststellungen

1. Das Konzept „GlarnerSprinter“ wird erweitert.
2. Das Zugangebot des „GlarnerSprinter“ wird ergänzt durch Regionalzüge.
3. Das Angebot wird der Nachfrage angepasst
4. Ziel ist ein Halbstundentakt

**Abstimmungsanweisung**

1.1.1 Im Sinne einer direkten Verbindung zum Wirtschaftsraum Zürich wird die umsteigefreie Bahnverbindung nach Zürich Hauptbahnhof gefördert. An den Umsteigeknoten Ziegelbrücke, Näfels/Mollis, Glarus und Schwanden wird der Fahrplan mit dem Fernverkehr, resp. dem Bussystem koordiniert.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Zwischenergebnis	Departement Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr	Kontinuierliche Aufgabe



**Problemstellung / Ausgangslage**

Der Ausbau des Busangebotes der letzten Jahre hat in der Bevölkerung eine positive Aufnahme gefunden. So hat z.B. die Nachfrage der Unterland Buslinien in den vergangenen 3 Jahren um mehr als 30% zugenommen.

Die Optimierung der Transportkette führt zu kürzeren Reisezeiten und damit zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht sich.

**Richtungsweisende Feststellungen**

1. Das Busangebot wird laufend optimiert.
2. Kanton und Gemeinden bauen das Leistungsangebot aus, entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln.
3. Das Angebot wird der Nachfrage angepasst
4. Ziel ist ein Angebot mit Anschluss an alle Züge, sofern die Nachfrage besteht

**Abstimmungsanweisung**

1.2.1 Der Kanton und die Gemeinden verfolgen die Optimierung der Erschliessung des Siedlungsraumes mit dem Busverkehr		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Zwischenergebnis	Departement Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Gemeinden	Laufende Aufgabe

1.2.2 Für die Randstunden und den Wochenendverkehr werden angepasste Lösungen gesucht.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Zwischenergebnis	Departement Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Gemeinden	2007-2010

### 1.3 Massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Randstunden und an den Wochenenden

#### Richtplanaufgabe

Auch während den Zeiten mit kleiner Verkehrsnachfrage soll ein Fahren ohne eigenes Auto möglich sein. Damit wird erreicht, dass alle Bevölkerungsteile Zugang zu einer besseren Mobilität erhalten und der Zwang zum Betrieb eines privaten Autos entfällt.

Das ÖV – Angebot an Wochenenden und in den Randstunden wird entsprechend den punktuellen Bedürfnissen ausgebaut. (z.B. Nachtbus an Wochenenden). Für Rand- und Nachtstunden stehen grundsätzlich die **privaten Taxiangebote** zur Verfügung.

Für weitere Angebote wie Sammeltaxi werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen, soweit dies notwendig ist. Die Zusammenarbeit mit den Taxihaltern wird in einem „Taxihalterkonzept“ umschrieben. Darin ist die Koordination der Taxihalterangebote (Taxizentrale) und allenfalls eine finanzielle Abgeltung durch die öffentliche Hand zu regeln.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Der Erschliessung des ländlichen Siedlungsraumes durch den öffentlichen Verkehr ist wegen der beschränkten Nachfrage an Wochenenden und in den Abendstunden Grenzen begrenzt. Aus Kosten- und Effizienzgründen kann kein dichtes Fahrplanangebot geschaffen werden.

An sich besteht schon heute eine Möglichkeit, die durch die privaten Taxihalter angeboten wird. Auf dieser privaten Dienstleistung soll aufgebaut werden.

#### Richtungsweisende Feststellungen

1. Das ÖV-Angebot an Wochenenden und in den Randstunden wird entsprechend den punktuellen Bedürfnissen ausgebaut.
2. Für Rand- und Nachtstunden stehen grundsätzlich die privaten Taxiangebote zur Verfügung.

#### Abstimmungsanweisung

1.3.1 Der Kanton und die Gemeinden realisieren die Verbesserung der Erschliessung des Siedlungsraumes während der verkehrsarmen Zeiten in Zusammenarbeit mit den privaten Taxihaltern.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Gemeinden	Konzeptentwurf 2007 Realisierung möglich bis 2009

## 2 Strasseninfrastruktur

### 2.1 Entlastung des Dorfzentrums Netstal

#### Richtplanaufgabe

Das Siedlungsgebiet von Netstal wird **in einem 2-spurigen Tunnel umfahren**.

Integrierender Bestandteil der Massnahme „Entlastung des Dorfzentrums Netstal“ ist **die Umgestaltung, resp. der Rückbau der Kantonsstrasse in Netstal**. In den Jahren 2000 und 2001 sind Ideenskizzen über eine mögliche Neugestaltung des Strassenraumes erstellt worden. Sie haben ihre Gültigkeit nicht verloren. Wichtig ist, dass die Ortsdurchfahrt in beiden Richtungen für den Busverkehr offengehalten wird.

Der Massnahmenplan für Netstal schliesst als dritten Projektteil die neue **Querverbindungsstrasse nach Mollis** mit ein. Ihre Realisierung hat nicht die gleiche Dringlichkeit wie die Entlastung im Nord/Südverkehr. Der entsprechende Korridor ist im Nutzungsplan sicherzustellen.

Durch eine Umfahrungsstrasse wird die heutige Ortsdurchfahrt um mehr als 60% entlastet. Lärm- und Abgasemissionen nehmen auf ein tragbares Mass ab. Die Zerschneidungswirkung der Landstrasse im Siedlungsgebiet wird reduziert. Der Ortskern rund um die beiden Kirchen, das Schulhaus, die Gemeindeverwaltung wird wieder als Ortszentrum wahrgenommen. Der Verkehr wird flüssiger abgewickelt. Die öffentlichen Busse verkehren hindernisfrei. Der Fahrplan wird stabilisiert und zuverlässig. Fussgänger und Velofahrer erhalten neue Freiräume; der Strassenraum für den motorisierten Individualverkehr wird eingeschränkt, die Fahrgeschwindigkeiten werden reduziert.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Die Ortsdurchfahrt von Netstal ist einer der am stärksten befahrenen Strassenabschnitte des Kantons. Die Verkehrsimmissionen belasten das Dorf und verhindern eine harmonische Siedlungsentwicklung. Die Verkehrsmengen haben eine Grössenordnung erreicht, die zu Behinderungen des Verkehrsflusses führen.

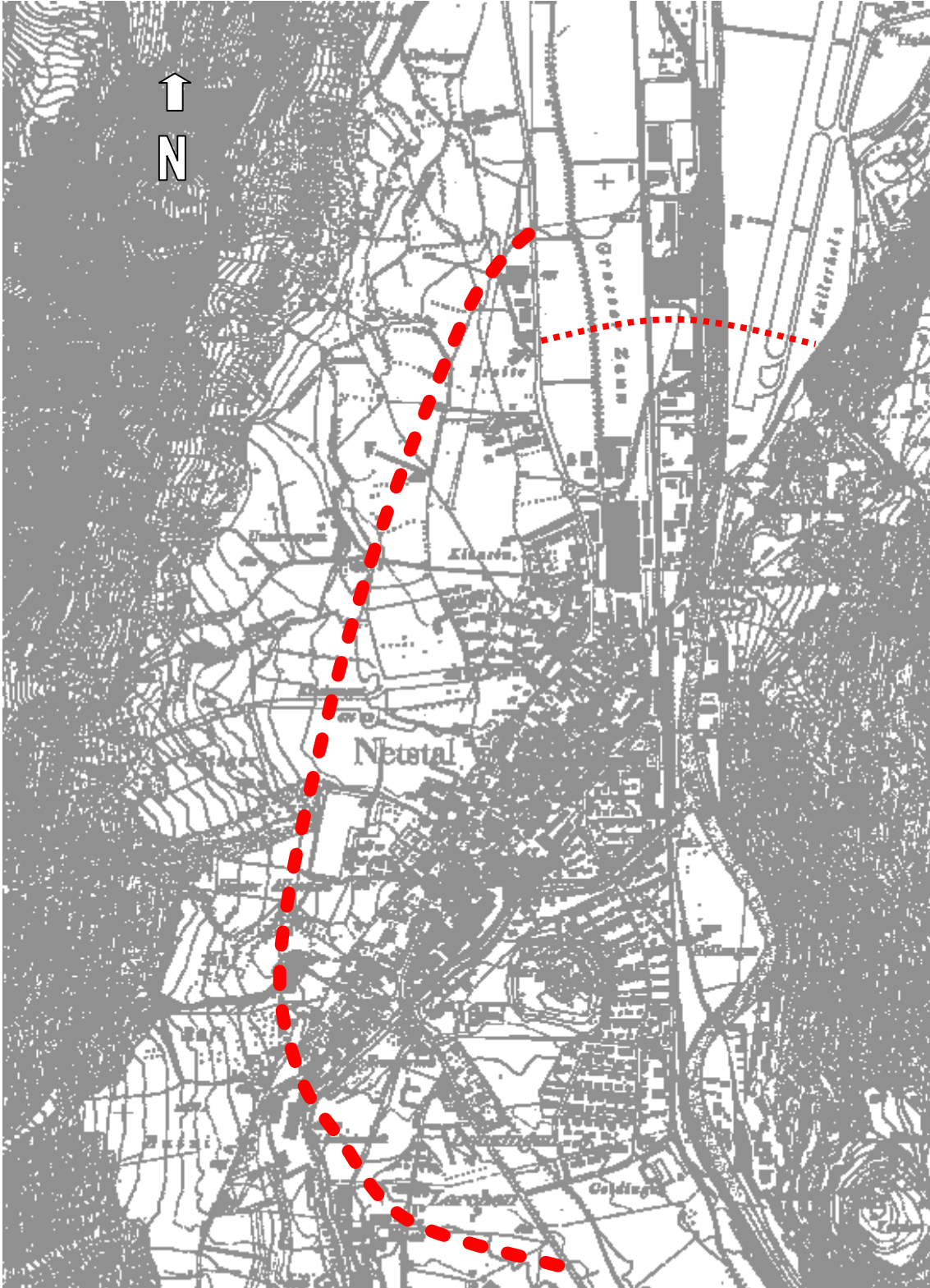
Gemäss Entwurf des Sachplanes Verkehr des Bundes wird die Verbindung von der A3 bis nach Glarus zur Nationalstrasse.

Im Rahmen der bisherigen Vorabklärungen wurden 4 Linienführungsvarianten untersucht, nämlich:

- Umfahrung Ost im Tunnel längs der Linth (linksufrig)
- Umfahrung West
- Kurzuntertunnelung Zentrum
- Einbahnstrassenlösung

Die favorisierte Linienführung West verläuft in einem Tunnelbauwerk, das teilweise im Tagbau erstellt werden kann. Der Tunnel liegt im Lockergestein und teilweise im Grundwasser. Im Tschuopis wird eine Wasserfassungszone berührt. Das Kernstück des Tunnels ist die Unterquerung der Löntsch. Dieser Abschnitt muss aller Voraussicht nach bergmännisch erstellt werden.

Die definitive Linienführung der Westumfahrung kann beim heutigen Planungsstand noch nicht bis ins Detail festgelegt werden. Dies wird erst im Rahmen der Projektierung möglich sein.



Neue Strassenverbindungen in Netstal

**Richtungsweisende Feststellungen**

1. Das Siedlungsgebiet von Netstal wird neu im Westen in einem Tunnelbauwerk umfahren.
2. Die heutige Kantonsstrasse wird umgebaut und für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet
3. Die Verbindung nach Mollis wird über eine neue Spange Nord hergestellt.

**Abstimmungsanweisungen**

2.1.1 Der Kanton initiiert die Bearbeitung des Generellen Projektes der Umfahrungsstrasse in Zusammenarbeit mit den zuständigen Organen des Bundes.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Bundesamt für Strassen; Bundesrat	Generelles Projekt

2.1.2 Der Kanton erarbeitet ein Projekt zur Verkehrsberuhigung der Kantonsstrasse in Netstal		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Gemeinde	Vorprojekt, terminlich koordiniert mit Projekt Umfahrungsstrasse

2.1.3 Der Kanton erarbeitet ein Projekt zur Verbindungsstrasse Nord nach Mollis zu Handen der Landsgemeinde. Die Gemeinde legt den Planungserimeter im Nutzungsplan fest.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Gemeinde Netstal; Regierungsrat, Landrat, Landsgemeinde	2008 – 2010 Nutzungsplanrevision, Vorprojekt Strasse

## 2.2 Entlastung des Dorfzentrums Näfels

### Richtplanaufgabe

Das Siedlungsgebiet von Näfels wird in einem **2-spurigen Tunnel** umfahren.

Das Umfahrungsstrassen - Projekt wird begleitet von der **Umgestaltung, resp. vom Rückbau der Kantonsstrasse in Näfels**. Besondere Chancen ergeben sich durch eine neue Platzgestaltung im historisch wertvollen Ortszentrum beim Freulerpalast.

Integrierender Bestandteil des Projektes „Umfahrung“ ist die **Verbindungsstrasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse**. Die Strasse kann oberirdisch erstellt werden und ersetzt zum Teil bestehende untergeordnete Erschliessungsstrassen.

### Problemstellung / Ausgangslage

Das Dorfzentrum von Näfels zählt zu den am stärksten von Verkehrsimmissionen belasteten Siedlungsgebieten des Kantons. Der historisch wertvolle Kern (Ortsbild von nationaler Bedeutung) ist heute stark beeinträchtigt.

Die angestrebte Entlastung des Dorfzentrums und des Bahnhofgebietes erfordert 2 Massnahmen: Die Anbindung der Molliserstrasse direkt an den A3 – Zubringer und die Umfahrung des Siedlungsgebietes in Nord- Südrichtung.

Gemäss Entwurf des Sachplans Verkehr des Bundes wird die Verbindung von der A3 bis nach Glarus zur Nationalstrasse.

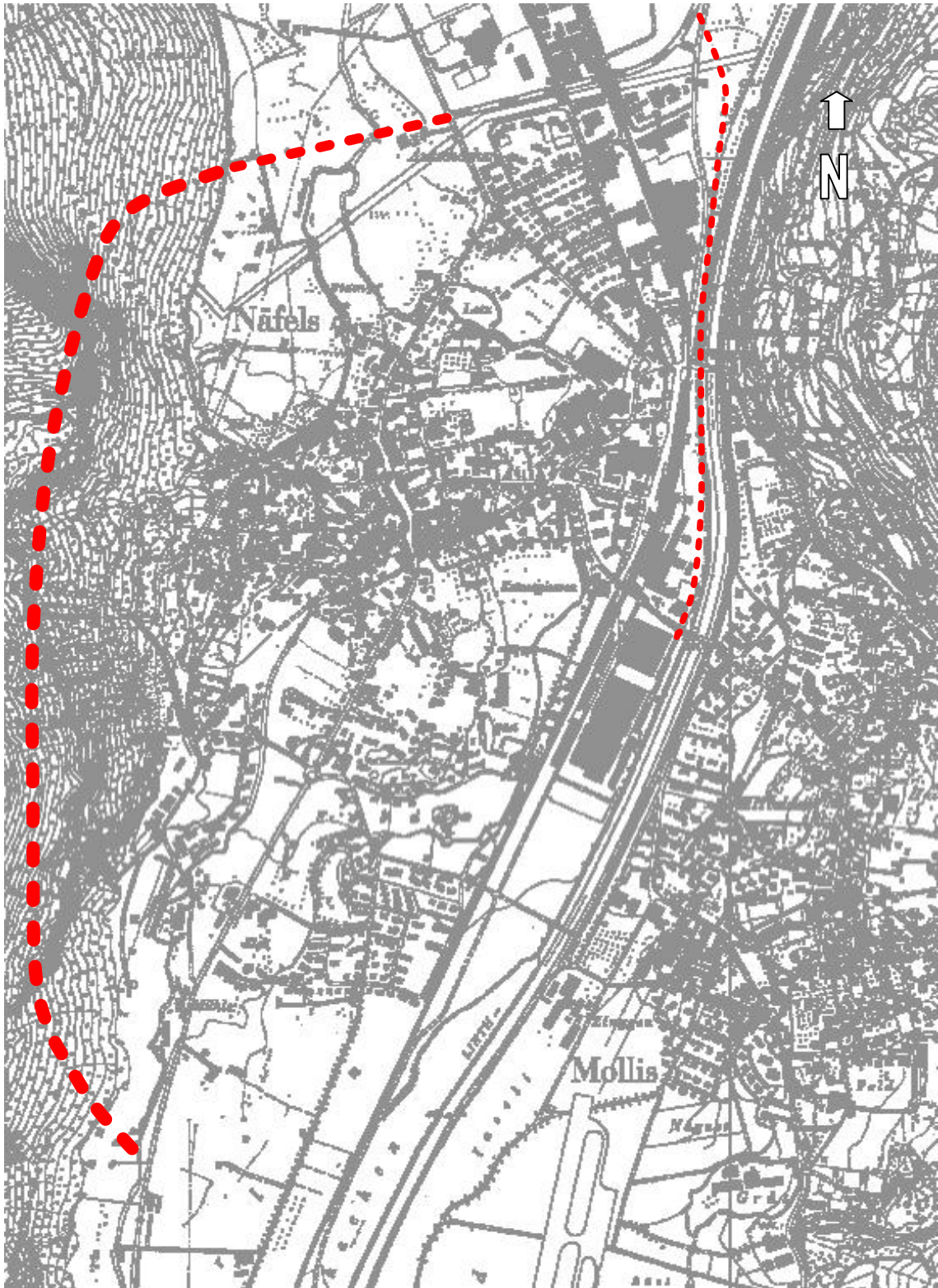
Im Rahmen der Vorabklärungen wurden 2 Linienführungsvarianten im Detail untersucht:

- Variante Ost, längs der Linth auf dem linken Linthufer
- Variante West mit Niederbergtunnel

Gegen die Variante Ost sprechen vor allem bautechnische, hydrogeologische und Gewässerschutzgründe. Das Bauwerk liegt zum grössten Teil im Grundwasser führenden Lockergestein. Der Bau eines Tunnels im Linthdamm erfordert umfangreiche Hochwasserschutzmassnahmen und entsprechende bauliche Eingriffe in das Linthufer.

Die Variante „West“ wird beim Knoten SGU an den bestehenden A3-Zubringer angeschlossen. Von hier wird auf kürzestem Wege der Niederberg erreicht. Das Trasse sinkt aus Lärmschutzgründen ab, ohne aber den Grundwasserstrom abzuschneiden. Der grösste Teil des Tunnelbauwerkes liegt im karstigen Kalkgestein des Niederberges. An der westlichen Talflanke sind grössere Quellen vorhanden (Mettlen). Der Obersee und der Hasensee weisen unterirdische Abflüsse auf.

Aus bautechnischer Sicht dürfte die Linienführung „West“ weniger Probleme stellen als die Linienführung „Ost“. Eine wesentliche Herausforderung ist die Gestaltung der Talquerung. Obwohl der Tankgraben schon heute eine Zäsur im Talboden darstellt und durch die Strasse keine neuen Siedlungsräume durchschnitten werden, stellt die gestalterische Eingliederung ins Landschaftsbild einige Anforderungen.



Neue Strassenverbindungen in Näfels/Mollis

**Richtungsweisende Feststellungen**

1. Das Siedlungsgebiet von Näfels wird neu im Westen in einem Tunnelbauwerk umfahren.
2. Die heutige Kantonsstrasse wird umgebaut und für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet.
3. Die Verbindung nach Mollis und zum Industriegebiet von Näfels wird über eine oberirdische Strasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse hergestellt.

**Abstimmungsanweisung**

2.2.1 Der Kanton initiiert die Bearbeitung des Generellen Projektes für die Umfahrungsstrasse in Zusammenarbeit mit den zuständigen Organen des Bundes.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Bundesamt für Strassen; Bundesrat	Generelles Projekt

2.2.2 Der Kanton erarbeitet ein Projekt zur Verkehrsberuhigung der Kantonsstrasse in Näfels		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Gemeinde Näfels	Vorprojekt, terminlich koordiniert mit Projekt Umfahrungsstrasse

2.2.3 Der Kanton erarbeite ein Projekt zur Verbindungsstrasse A3-Mollis zu Handen der Landsgemeinde. Die Gemeinde legt den Planungssperimeter im Nutzungsplan fest.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt; Abteilung Tiefbau; Regierungsrat; Gemeinde Näfels; Landrat, Landsgemeinde	2007 – 2009  Nutzungsplanrevision, Vorprojekt Strasse

## 2.3 Entlastung Zentrum Glarus

### Richtplanaufgabe

Die Verbesserung der Verkehrsabläufe sowie der Umwelt- und Siedlungsqualität müssen im Moment auf der heutigen Verkehrsanlage gefunden werden. Längerfristige Lösungen mit einer Umfahrungsstrasse werden im Richtplan als Vororientierung aufgenommen.

Als kurzfristige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zentrum von Glarus wird die **Umgestaltung der Bahnhofstrasse und der Hauptstrasse** auf dem Abschnitt Gemeindehaus – Spielhof vorgeschlagen. Wichtigstes Element ist **die Sperrung von Linksabbiegern in und aus der Bank-, Kirch- und Gerichtshausstrasse**.

### Problemstellung / Ausgangslage

Die Verkehrssituation von Glarus unterscheidet sich von derjenigen in Näfels und Netstal. Wohl leidet auch das Zentrum von Glarus an den Verkehrsimmissionen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs, der durch eine Umfahrungsstrasse zwischen Glarus Nord und Leimen übernommen werden könnte, ist aber relativ bescheiden. Nur ca. 30 % des gezählten Verkehrs aus dem Unter- und Mittelland fahren weiter ins Hinterland. Mit einem erwarteten Verkehr auf der Umfahrungsstrasse von 6'000 bis 10'000 Fahrzeugen pro Tag ist das Kosten/Nutzenverhältnis für einen Tunnelbau heute noch ungünstig. Andererseits hat eine Umfahrung von Glarus für die Gemeinden des Hinterlandes im Sinne einer besseren Erreichbarkeit grosse Bedeutung.

Die Umgestaltung der Hauptstrasse in einen multifunktionalen Raum zwingt zum Langsamfahren, vermindert aber den ständigen Stopp- and Go – Verkehr

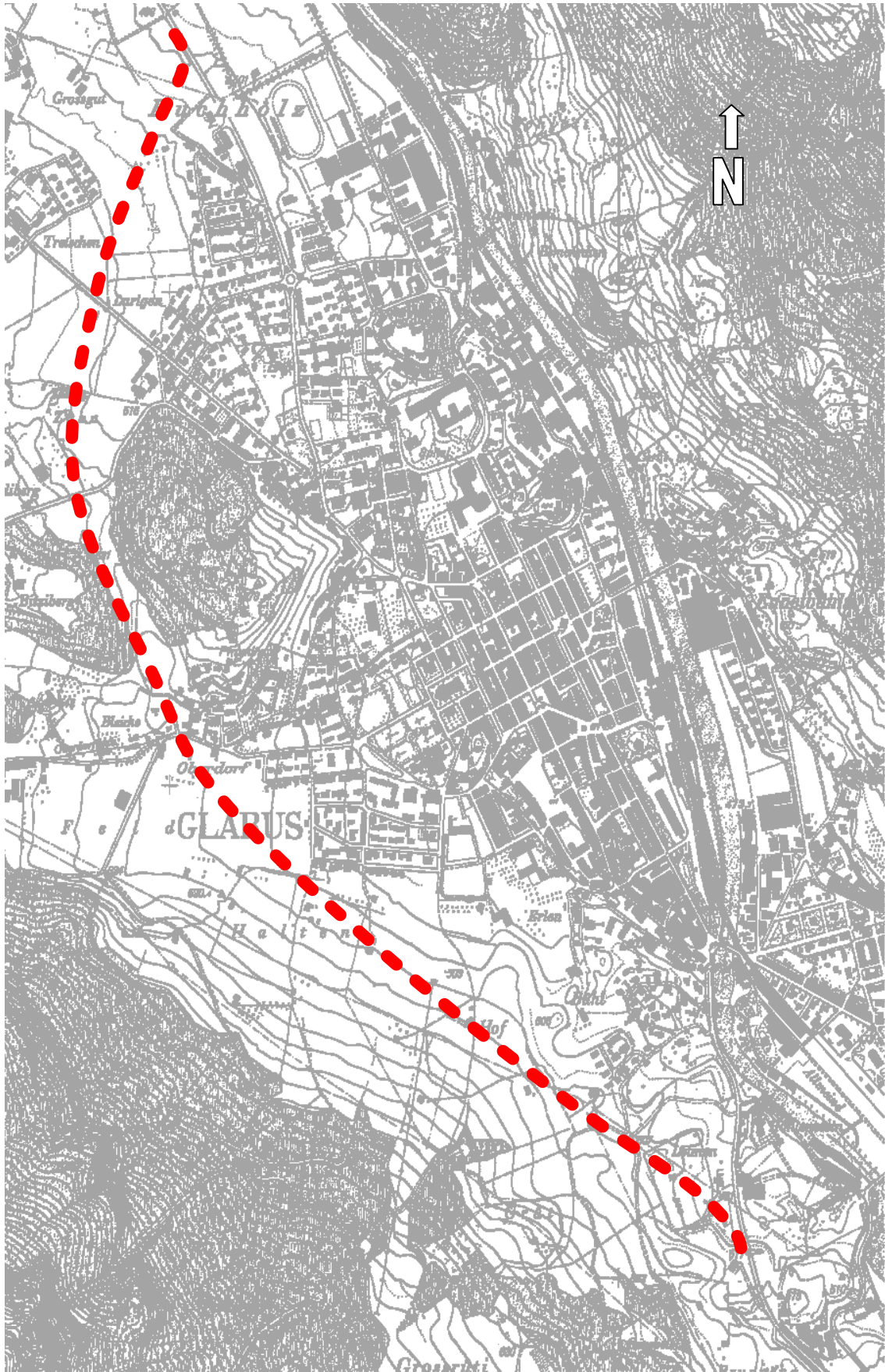
### Richtungsweisende Feststellungen

1. Die Verkehrsorganisation im Ortszentrum wird angepasst. Der Strassenraum wird neu gestaltet (multifunktionaler Raum)
2. Die Linienführung einer Umfahrungsstrasse im Westen wird festgehalten.
3. Die Verbindung nach Ennenda wird mit einer Verbindungsstrasse im Bereich Leimen gesucht.

### Abstimmungsanweisungen

2.3.1 Der Kanton projiziert die Umgestaltung der Bahnhof- und der Hauptstrasse.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Festsetzung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Regierungsrat Gemeinde Glarus	2007 Projekt

2.3.2 Die Umfahrung West und die Verbindungsstrasse nach Ennenda werden in die Nutzungspläne aufgenommen.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Vororientierung	Departement Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Gemeinde Glarus	2008 Generelle Linienführungsstudien  2009 Nutzungsplanrevision



Neue Strassenverbindung in Glarus

## 2.4 Mehrjahresprogramm Kantonsstrassen

### Richtplanaufgabe

Das Netz der Kantonsstrassen mit seiner Länge von 126 km muss in seiner Substanz erhalten werden. Eine Vielzahl von punktuellen Ergänzungen und Umbauten sind notwendig, um die Funktionstüchtigkeit und die Sicherheit des Strassenverkehrsystems zu gewährleisten.

### Problemstellung / Ausgangslage

Der Kanton erstellt wie bisher ein Mehrjahresprogramm, in welchem die Unterhalts-, Sanierungs- und Ausbauprojekte festgehalten werden. Als Beispiele können angefügt werden:

- Verbindung Glarus –Ennenda
- Oberurnen Kreuzung Hauptstrasse/Adlerstrasse
- Bahnübergang Netstal/Mollis
- Linthbrücken Näfels-Mollis, Netstal-Mollis
- etc.

### Richtungsweisende Feststellungen

1. Die Substanz der Strasseninfrastruktur muss erhalten werden.
2. Neuralgische Punkte, vor allem aus der Sicht der Verkehrssicherheit, müssen schrittweise saniert werden.

### Abstimmungsanweisungen

2.4.1 Der Kanton erstellt ein Mehrjahresprogramm, in welchem die Unterhalts-, Sanierungs- und Ausbauprojekte festgehalten werden.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Festsetzung	Departement Bau und Umwelt; Abteilung Tiefbau; Regierungsrat Landrat	Mehrjahresprogramm

### 3. Langsamverkehr

#### 3.1 Erhalt und Ausbau des kantonalen Radwegnetzes

##### Richtplanaufgabe

Für den Fahrradverkehr wird ein sicheres und attraktives Wegnetz bereitgestellt. Anzustreben ist ein zusammenhängendes, auf die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs (Beruf, Schule, Einkauf), der Erholung und des Tourismus abgestimmtes Gesamtnetz.

Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr wird gefördert. Die Sicherheit insbesondere für den Schülerverkehr wird erhöht. Die Attraktivität für den sog. „sanften Tourismus“ wird gesteigert.

##### Problemstellung / Ausgangslage

Das Velofahren hat für Tourismus und Freizeitaktivitäten an Attraktivität gewonnen. Die Radroute Linthal-Ziegelbrücke ist Bestandteil der Alpenpanoramamaroute Nr. 4 von „Veloland Schweiz“, die von Aigle über Fribourg, Thun, Sarnen, Vitznau, Brunnen, Flüelen, Glarus, Appenzell bis nach St. Margrethen führt. Am Walensee vorbei führt die Seen-Route Nr. 9 die in Montreux beginnt und über Gstaad, Sarnen, Luzern, Zug bis Rorschach verläuft. An der Landsgemeinde vom 3. Mai 1999 wurde die Route „Rollengut“ als Alternative zu der Route zwischen Glarus (Alpenbrückli) und Netstal (Linthbrücke) gutgeheissen.

Das Radroutennetz wird entsprechend dem Radroutengesetz schrittweise zu einem sicheren und attraktiven Gesamtnetz ausgebaut. Die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs (Beruf, Schule etc) werden gleichermassen berücksichtigt wie diejenigen des Tourismus und des Freizeitverkehrs.

Wichtig ist die optimale Verknüpfung des Fahrradnetzes mit dem öffentlichen Verkehr. Insbesondere an den Umsteigeknoten sollen zentrale und gesicherte Veloparkplätze vorgesehen werden.

Die wünschbare Verbesserung der Feinerschliessung ist in erster Linie Aufgabe der Gemeinden. Der Kanton kann aber entsprechende Initiativen unterstützen.

##### Richtungsweisende Feststellungen

1. Umsetzung des Radroutengesetzes. Es soll ein zusammenhängendes, sicheres Radwegnetz entstehen.
2. Die Radwege sind an den öffentlichen Verkehr, insbesondere an die Bahnumsteigepunkte anzuschliessen.
3. An Bahnhöfen und publikumsintensiven Einrichtungen sind genügend diebstahlsichere Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.

**Abstimmungsanweisungen**

3.1.1 Der Kanton erstellt ein Mehrjahresprogramm, in welchem die Unterhalts-, Sanierungs- und Ausbauprojekte festgehalten werden.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Zwischenergebnis	Departement Bau und Umwelt, Tiefbauamt; Regierungsrat; Landrat Gemeinden	Mehrjahresprogramm

### 3.2 Fuss- und Wanderwege unterhalten

#### Richtplanaufgabe

Der Kanton fördert ein attraktives und sicheres Fuss- und Wanderwegnetz. Er setzt sich für die Anliegen des Langsamverkehrs ein.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlungsgebiete ist im Allgemeinen gut ausgebaut. Konfliktstellen bestehen heute vor allem bei Strassenüberquerungen und Bahnübergängen. Ein wichtiger Punkt sind die direkten Zugänge zu den Umsteigeknoten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Fusswege sind ein Glied in der Transportkette. Die Attraktivierung der Wege und der Wetterschutz an Haltestellen sind ein Teil der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Der Ausbau und der Unterhalt des Fusswegnetzes im Siedlungsgebiet sind zum grossen Teil Aufgaben der Gemeinden. Der Kanton setzt im Rahmen des Unterhalts und des Ausbaus des Kantonstrassennetzes sowie im Rahmen seiner Oberaufsicht und Bewilligungspraxis die Grundsätze um.

Wanderwege (Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes) sind wichtige Voraussetzungen für den Sommertourismus und die Naherholung im Glarnerland. Die Grundsätze für die Koordination sind durch das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege aus dem Jahr 1985 vorgegeben. Zugunsten der Landesfusswege bestehen im Grundbuch als Anmerkung eingetragene öffentliche Fusswegrechte. Passwege und alte Landstrassen sind rechtlich den Landesfusswegen gleichgestellt.

#### Richtungweisende Feststellungen

1. Der Kanton berücksichtigt bei eigenen Planungs- und Bauvorhaben sowie im Rahmen seiner Genehmigungstätigkeit bei Nutzungsplanungen die Anliegen für ein attraktives und sicheres Fusswegnetz im Siedlungsraum.
2. Das Departement Bau und Umwelt hat die Oberaufsicht über das Wanderwegnetz, bzw. das Landesfusswegnetz. Sie stellt sicher, dass das Wegnetz den Bedürfnissen des Tourismus und der Naherholung angepasst wird.
3. Die Verknüpfung der Fusswege mit dem öffentlichen Verkehr ist zu verbessern.

#### Abstimmungsanweisungen

3.2.1 Die Gemeinden überprüfen die Qualität ihres Fusswegnetzes im Siedlungsraum resp. des Wanderwegnetzes und ergreifen die notwendigen Massnahmen zur Förderung von Attraktivität und Sicherheit.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Festsetzung	Gemeinden; Departement Bau und Umwelt	Nutzungsplanrevisionen

### 3.3 Nahtstellen zwischen den Verkehrsträgern verbessern

#### Richtplanaufgabe

Mit der Aufwertung der Umsteigepunkte wird die Effizienz des ganzen Verkehrssystems gesteigert. Die Verbesserung der Umsteigeverhältnisse fördert die Intermodalität. Mit relativ bescheidenen Mitteln wird eine grosse Komfortsteigerung erreicht.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Die Nahtstellen zwischen den Verkehrsträgern sind Umsteigeknoten, Haltestellen von Bus und Bahn, Parkieranlagen für Autos, Abstellplätze und Garagen für Velos etc. An den Nahtstellen zwischen den Verkehrsträgern werden fast alle Verkehrsteilnehmer zu Fussgänger. Hier stellen sich auch die grössten Probleme für Invalide und Gebrechliche, für Mütter mit Kleinkindern etc.

Verbesserung der Nahtstellen bedeutet nicht unbedingt eine Vergrösserung der Verkehrsflächen. Es geht in erster Linie um die Beseitigung von Hindernissen, um Gestaltung, um Beleuchtung, etc.

Ein wichtiger Punkt ist die Anordnung und Lage von Autoabstellplätzen und Parkgaragen. Ein funktionierendes System für Park and Ride erfordert im ländlichen Gebiet zentrale Parkieranlagen möglichst in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Das Gleiche gilt für Veloabstellplätze. Sie werden nur benützt, wenn ihre Lage zentral ist.

#### Richtungsweisende Feststellungen

- |  |
|--|
| 1. Der Kanton unterstützt die Anstrengungen der Gemeinden zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse an den Knoten des öffentlichen Verkehrs. |
|--|

#### Abstimmungsanweisungen

3.3.1 Die Gemeinden überprüfen die Qualität der Umsteigeknoten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Sie fördern die Verbesserung der Transportkette.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Festsetzung	Gemeinden; Departement Bau und Umwelt	Sofort, keine besonderen gesetzlichen Vorschriften, Budgetplanung

## 4. Organisatorische Massnahmen

### 4.1 Mobilitätsmarketing

#### Richtplanaufgabe

Gezielte Informationen führen zu einer effizienten Nutzung des Verkehrsangebotes. Pilotversuche werden in kurzer Zeit umgesetzt. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten soll gefördert werden.

#### Problemstellung / Ausgangslage

Ziel ist es, die Bevölkerung für Mobilitätsfragen zu sensibilisieren. Insbesondere soll über neue Angebote im öffentlichen Verkehr, über Optimierungen im Individualverkehr, über Mobility- Angebote etc. aktiv informiert werden. Als Beispiel kann die erfolgreiche Kampagne zur Einführung des „GlernerSprinter“ gelten.

Es zeigt sich, dass einerseits ein grosses Interesse, andererseits auch ein grosser Bedarf an Informationen zum Verkehrsgeschehen besteht. Neue Angebote müssen, wenn sie Erfolg haben sollen, wirkungsvoll in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Die Information hat kontinuierlich und nachhaltig zu erfolgen.

#### Richtungsweisende Feststellungen

1. Der Kanton informiert aktiv über Mobilitätsangebote.
2. Der Kanton fördert ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

#### Abstimmungsanweisungen

4.1.1 Der Kanton schafft die notwendigen Voraussetzungen für ein kontinuierliches Mobilitätsmarketing.		
Abstimmungsstand	Zuständigkeit	Termine/Verfahren
Festsetzung	Departement Bau und Umwelt; Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, Taxihalter Gemeinden	Sofort, keine besonderen gesetzlichen Erfordernisse, Budgetplanung

## 4.2 Anreize und Lenkungsmassnahmen

### Richtplanaufgabe

Im Sinne einer zukunftsgerichteten Mobilitätspolitik sollen innovative und erfolgsversprechende Ideen gefördert werden können. Neben dem Imageeffekt, der vor allem aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht positive Auswirkungen haben wird, wird damit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert

### Problemstellung / Ausgangslage

Ein Beispiel für Anreize, resp. Förderungsmassnahmen ist die Beschaffung von erdgasbetriebenen Bussen im Mittelland.

Im Sinne von ersten Ideen sind hier einige weitere mögliche Projekte aufgeführt.

- Fiskalische Anreize für emissionsarme Fahrzeuge
- Vergünstigungen für Park and Ride – Benutzer an den Bahnhöfen
- Aktionstage für Schüler und Lehrlinge
- Verbilligung von Mehrfachbilleten

### Richtungsweisende Feststellungen

Der Kanton fördert innovative Projekte der Mobilitätsvorsorge.
--

### Abstimmungsanweisungen

4.2.1 Der Kanton schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Förderung von innovativen Mobilitätsprojekten.		
<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Festsetzung	Departement Bau und Umwelt	Sofort, Budget

<b>Abstimmungsstand</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine/Verfahren</b>
Festsetzung	Departement Bau und Umwelt	Sofort, Budget

## **Anhang: Mitglieder der Arbeitsgruppen und des Führungsgremiums**

**Führungsgremium**

<b>Leitung</b>	<b>Freitag Pankraz</b> , Regierungsrat, Vorsteher Departement Bau und Umwelt
<b>Mitglieder</b>	<b>Dürst-Kundert Marianne</b> , Regierungsrätin, Vorsteherin Departement Volkswirtschaft und Inneres
	<b>Widmer Rolf</b> , Regierungsrat, Vorsteher Departement Finanzen und Gesundheit
	<b>Weber Gabriel</b> , Vertreter Region GHS
	<b>Landolt Franz</b> , Vertreter Region Unterland/Kerenzerberg
	<b>Brunner Fridolin</b> , Präsident Arbeitsgruppe 1
	<b>Kistler Thomas</b> , Präsident Arbeitsgruppe 2
	<b>Rufibach Peter</b> , Präsident Arbeitsgruppe 3
	<b>Schnyder Hans</b> , Präsident Arbeitsgruppe 4
<b>Zuzüger</b>	<b>Bernath Hans-Jakob</b> , Planer
	<b>Kuhn-Baer Madeleine</b> , Kommunikationsverantwortliche

## Arbeitsgruppe 1

**Strassenverkehr (motorisierter Individualverkehr und Strassengüterverkehr)**

<b>Präsident</b>	<b>Brunner Fridolin</b> , Gemeinde Glarus
<b>Mitglieder</b>	1 <b>Brunner Kurt</b> , ACS
	2 <b>Fischli Daniel</b> , Variante 20
	3 <b>Gallati Bruno</b> , Gemeinde Näfels
	4 <b>Leuzinger Hans</b> , Gemeinde Netstal
	5 <b>Marti Heinz</b> , Handelskammer
	6 <b>Schindler Hansjakob</b> , SP
	7 <b>Schlittler Andreas</b> , Vorleistung Einbahnkonzept
	8 <b>Hauser Rudolf</b> , Näfels, Volksvertreter
	9 <b>Oeler Mathias</b> , Mollis, Volksvertreter
	10 <b>Padovan Claudio</b> , Haslen, Volksvertreter
	11 <b>Zimmermann Röbi</b> , Netstal, Volksvertreter
	12 <b>Grünenfelder Ernst</b> , Tiefbauamt

## Arbeitsgruppe 2

**Oeffentlicher Verkehr und Langsamverkehr**

<b>Präsident</b>	<b>Kistler Thomas</b> , Pendlerverein
<b>Mitglieder</b>	1 <b>Landolt Karljörg</b> , CVP
	2 <b>Nägeli Ulrich</b> , Gemeindepräsidentenkonferenz
	3 <b>Padovan Rosmarie</b> , WWF
	4 <b>Rast Fridolin</b> , Grüne
	5 <b>Thomann Hans</b> , FDP
	6 <b>Weber Fridolin</b> , VCS
	7 <b>Perdrizat René</b> , Mollis, Volksvertreter
	8 <b>Schwiter Ruedi</b> , Näfels, Volksvertreter
	9 <b>Sieber Viktor</b> , Niederurnen, Volksvertreter
	10 <b>Tschudi Thomas</b> , Näfels, Volksvertreter
	11 <b>Dürst Daniel</b> , öffentlicher Verkehr

## Arbeitsgruppe 3

**Wirtschaft und Tourismus, Freizeitverkehr**

<b>Präsident</b>		<b>Rufibach Peter</b> , Handelskammer
<b>Mitglieder</b>	1	<b>Jakober Ruedi</b> , Gemeindepräsidentenkonferenz
	2	<b>Rhyner Hansjürg</b> , TCS
	3	<b>Seiler Xander</b> , Tourismus
	4	<b>Twerenbold Marius</b> , Gewerbeverband
	5	<b>Zweifel Hanspeter</b> , Gemeindepräsidentenkonferenz
	6	<b>Funk Jakob</b> , Mollis, Volksvertreter
	7	<b>Reust Fernando</b> , Ennenda, Volksvertreter
	8	<b>Riem Hansjörg</b> , Glarus, Volksvertreter
	9	<b>Schnyder Matthias</b> , Netstal, Volksvertreter
	10	<b>Martinelli Heinz</b> , Wirtschaftsförderung

## Arbeitsgruppe 4

**Siedlung, Raumplanung, Lärm- und Umweltschutz, Natur und Landschaft**

<b>Präsident</b>		<b>Schnyder Hans</b> , SVP
<b>Mitglieder</b>	1	<b>Leuzinger Hans</b> , Gemeindepräsidentenkonferenz
	2	<b>Marti Kaspar</b> , Spurgruppe
	3	<b>Schneider Christof</b> , Gemeindepräsidentenkonferenz
	4	<b>Kamm Heinz</b> , Näfels, Volksvertreter
	5	<b>Schneider Hansjörg</b> , Netstal, Volksvertreter
	6	<b>Seelhofer Hans</b> , Ennenda, Volksvertreter
	7	<b>Stähli Neva</b> , Glarus, Volksvertreterin
	8	<b>Wegelin Fritz</b> , Vertreter ARE
	9	<b>Hauser Adolf</b> , Raumplanung
	10	<b>Marti Jakob</b> , Amt für Umweltschutz