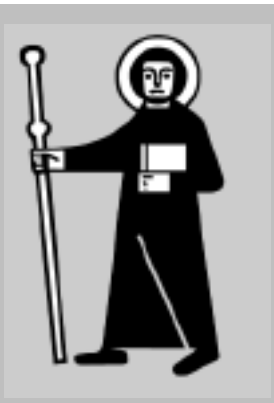
# Memorial
# für die Landsgemeinde des Kantons Glarus vom Jahre 2001



Vom Landrat beraten in den Sitzungen vom 25. Oktober, 8. und 22. November, 6. Dezember 2000, 10. und 24. Januar sowie 14. und 28. Februar 2001

**Beilagen**

Uebersicht der Staatsrechnung 2000 und des Voranschlages für das Jahr 2001
Bericht zur Staatsrechnung 2000
Rechnungen der Fonds und Stiftungen
Rechnungen der Versicherungskassen
Rechnung der Kantonalen Sachversicherung
Rechnung der Glarner Kantonalbank

# § 12 A. Festlegung der generellen Linienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse (E+E-Strasse) Glarnerland und Gewährung eines entsprechenden Bruttokredites; Antrag betreffend Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland

# B. Festlegung der Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus

## 1. Vorgeschichte / Bedarfsnachweis / Oeffentlicher Verkehr

### 1.1. Vorgeschichte

Bereits seit 1971 befassten sich die Glarnerinnen und Glarner mit einer Hochleistungsstrasse Näfels–Linthal bzw. mit Umfahrungslösungen für die Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus. Im Jahr 1993 beschloss die Landsgemeinde, die Festlegung der Linienführung für eine Umfahrungsstrasse Näfels-Mollis–Netstal–Glarus auf die Behandlung des nächsten Mehrjahres-Strassenbauprogrammes zu verschieben. An der Landsgemeinde 1997 wurde das Projekt einer Umfahrungsstrasse Näfels-Mollis zurückgewiesen.

Der Regierungsrat nahm im Sommer 1998 das Umfahrungsprojekt als Schwerpunkt ins Legislaturprogramm 1998/2002 auf. Im Januar 1999 wurde ein Memorialsantrag eingereicht, welcher den Regierungsrat beauftragt, die Linienführung der Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland zuhanden der Landsgemeinde 2000, spätestens 2001, zu unterbreiten unter gleichzeitiger Vorlage der dafür notwendigen Kredite.

### 1.2. Bedarfsnachweis

Die im Sommer 1999 durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Achse Näfels–Netstal–Glarus in den vergangenen zehn Jahren deutlich zugenommen hat. Die Zunahme beträgt zum Beispiel im Bereich Näfels-Süd 28 Prozent und in Glarus-Nord 33 Prozent. In Näfels-Nord beträgt der DTV 18 250 und in Glarus-Nord 18950 Fahrzeuge. Während der Verkehrserhebungen wurden sogar Tageswerte von deutlich über 20 000 Fahrzeugen registriert. Derartige Verkehrsmengen liegen im Bereich der Kapazitätsgrenze von zweistreifigen Strassen im Gemischtverkehr. Den Hauptteil des Verlagerungspotenzials stellt der Durchgangsverkehr dar. Dessen Anteile am Gesamtverkehr betragen in Fahrrichtung Nord-Süd in Näfels 60–65 Prozent, in Netstal 70–75 Prozent und in Glarus 40–50 Prozent. Die mittleren Schwerverkehrsanteile liegen an Werktagen nördlich von Näfels zwischen 7,9 und 8,8 Prozent, südlich von Näfels zwischen 6,8 und 8,6 Prozent und nördlich von Glarus zwischen 6,1 und 7,6 Prozent. Steigt das Verkehrsaufkommen wie bisher an, dürften in wenigen Jahren Staubildungen auftreten. Deswegen und weil die Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus bereits heute unter dem enormen Verkehrsaufkommen stark leiden, ist rasches Handeln dringend erforderlich. Auch für die Industrie und die Tourismusorte ist eine schnelle Verbindung zum Autobahnnetz überlebenswichtig.

### 1.3. Oeffentlicher Verkehr

Der Kanton Glarus verfügt über ein gut ausgebautes und benutzerfreundliches Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ihm wird, parallel zur Strassenplanung, weiterhin Beachtung geschenkt. So hat der Landrat beschlossen, im Juni 2001 das Buskonzept Unterland / Kerenzerberg versuchsweise einzuführen, mit welchem die Feinverteilung in den Ortschaften erfolgt. Ferner hat der Landrat im Juni 1999 der definitiven Einführung des Busses Glarner Mittelland zugestimmt. Die Verbindungen auf der Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal werden laufend optimiert und punktuell ausgebaut. Wie Abklärungen ergeben haben, ist es völlig unrealistisch, den Individualverkehr massgeblich auf den öffentlichen Verkehr umzulagern. Im Abschnitt Glarus-Nord verkehren täglich rund 20 000 Fahrzeuge mit etwa 25 000 Personen. Die SBB transportieren auf dem selben Abschnitt pro Tag rund 3500 Personen. Selbst wenn diese Zahl verdoppelt werden könnte, bliebe bei bisherigen Verkehrszuwachsraten das Problem bestehen.

## 2. Projektorganisation

Ausgehend von einem Postulat betreffend «Bildung einer kantonalen Fachkommission zwecks Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Näfels–Glarus» bestellte der Regierungsrat eine Fachkommission. Dieser 27-köpfigen Kommission, unter dem Vorsitz des Baudirektors, gehörten an:

– je ein Vertreter der Gemeinden Oberurnen, Näfels, Mollis, Netstal, Glarus, Riedern und Ennenda,
– je ein Vertreter der Regionalplanung Hinterland-Sernftal und Sarganserland-Walensee (Kerenzerberg),
– je ein Vertreter der landrätlichen Fraktionen,

- der Präsident der landrätlichen Verkehrskommission,
- je ein Vertreter der Verbände/Vereine ACS, TCS, VCS, WWF, Glarner Handelskammer, Gewerbeverband, Glarnerland Tourismus und Glarner Bauernverband,
- je ein Vertreter des Tiefbauamtes, des Hochbauamtes (Raumplanung) und des Amtes für Umweltschutz.

Die Aufgaben der Fachkommission umfassten u.a.:
- Beratung und Verabschiedung der Unterlagen zur Konfliktanalyse mit den entsprechenden Plangrundlagen «Siedlung, Umweltschutz, Naturgefahren» sowie «Projektierungskorridore»,
- Beratung und Verabschiedung des Kriterienkataloges für die Bewertung der Varianten auf Stufe Planungsstudie und Vorprojekt,
- Gewichtung der einzelnen Kriterien,
- Anträge zur Weiterbearbeitung der Planungsstudien an den Regierungsrat,
- Anträge zur Linienführung auf Stufe Vorprojekt an den Regierungsrat.

Eine Projektleitung unter der Führung des Leiters des Kantonalen Tiefbauamtes, der neben kantonalen Amtsstellen ein Vertreter des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau an der ETH (IVT) und Verkehrsplaner angehörten, hatte das methodische Vorgehen für die Fachkommission vorzubereiten, das Projekt fachlich zu begleiten, der Fachkommission Konzeptvorschläge zur Beurteilung zu unterbreiten und deren Entscheide anschliessend aufzuarbeiten.

## 3. Planungsstudien

### 3.1. Bestimmung von Planungsteams

Nach einer öffentlichen Ausschreibung bewarben sich 19 Planungsteams für die Ausarbeitung und Erstellung von Planungsstudien für ein «Umfahrungskonzept unteres Glarnerland» (heutige Terminologie: Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland / E+E-Strasse). Aus diesen Bewerbungen wurden fünf Planungsteams präqualifiziert und mit der Erarbeitung einer Planungsstudie beauftragt.

### 3.2. Eingegangene Planungsstudien

Alle fünf Planungsteams lieferten ihre Varianten fristgerecht ab; insgesamt gingen 19 Varianten ein.

### 3.3. Bewertung der Planungsstudien

Sämtliche 19 Varianten wurden einer eingehenden Bewertung unterzogen. Grundlage für die Bewertung bildete ein von der Fachkommission verabschiedeter Kriterienkatalog mit folgenden *Kriterienbereichen:*
1. *Verkehr* mit den Hauptkriterien Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (aus Sicht der Verkehrsteilnehmer), Betriebsabwicklung auf der Neuanlage, Behinderung des Busbetriebes, Netzzugang für Güterverkehr zu Industrie- und Gewerbezonen, Reisezeitverkürzung und Verkehrssicherheit ausserorts;
2. *Besiedlung* mit den Hauptkriterien Verbesserung Lebensqualität innerorts (aus Sicht der Anwohner), Raumentwicklung, Lärmbelastung, Schadstoffbelastung und Wohnumfeld;
3. *Umwelt* mit den Hauptkriterien Grundwasserschutz, Landschafts- und Naturschutz sowie Landschaft (Landschaftsbild, Landverbrauch);
4. *Realisierbarkeit* mit den Hauptkriterien Naturgefahren, Etappierbarkeit und Realisierungszeit und finanzielle Realisierbarkeit (Investitionen sowie Betriebs- und Unterhaltskosten).

Die von den Mitgliedern der Fachkommission einzeln eingebrachten Gewichtungen aller Positionen des Kriterienkataloges (mit der Aussage, wie die einzelnen Kriterien zu bewerten sind) ergaben über eine Durchschnittsberechnung die massgebenden Gewichtungen. Die Bewertung der 19 eingegangenen Varianten wurde von neun Fachleuten der erweiterten Projektleitung (Beizug der betroffenen Amtsstellen) unabhängig voneinander jeweils für die fachbezogen zugewiesenen Kriterien vorgenommen. Damit ergaben sich ein Ergebnis nach Punkten und eine Rangfolge.

In der Bewertung schwangen zwei grundsätzlich unterschiedliche Lösungen obenaus:
- eine Linienführung auf der Westseite der Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus (Variante «Berg»),
- eine Linienführung der Linth entlang (Variante «Linth»).

### 3.4. Beratung in der Fachkommission

Bei der Beratung in der Fachkommission waren zwei Teilabschnitte der beiden Bestvarianten grundsätzlich bestritten:
- bei der Variante «Berg» der südlichste Abschnitt mit der Linienführung auf der Westseite um Glarus herum;
- bei der Variante «Linth» der nördlichste Abschnitt mit der Linienführung zwischen Näfels und Mollis der Linth entlang.

Mit grossem Mehr beantragte indessen die Fachkommission dem Regierungsrat, ein Vorprojekt für beide Varianten auf der gesamten Länge ausarbeiten zu lassen.

### 3.5. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat stimmte diesem Antrag zu und beauftragte die Verfasser der beiden bestbewerteten Planungsstudien mit der Ausarbeitung je eines Vorprojektes. Die Projektleitung stellte daraufhin für beide Varianten je einen Katalog mit Optimierungen und Verbesserungen verkehrstechnischer Art auf.

Der Regierungsrat gab zudem den Auftrag, die Finanzierung und den volkswirtschaftlichen Nutzen einer E+E-Strasse abzuklären.

## 4. Vorprojekte

### 4.1. Eingegangene Vorprojekte

Eine erste Ueberprüfung der beiden Vorprojektvarianten «Berg» und «Linth» zeigte, dass die von der Projektleitung geforderten Optimierungen und Verbesserungen umgesetzt und zusätzliche Nachbesserungen angebracht worden waren.

Im Hinblick auf eine Realisierung in Etappen wurde eine Aufteilung in *Projektabschnitte* vorgenommen:
- *Abschnitt Nord:* nördlich von Näfels bis Netstal-Nord (inkl. Anschluss Netstal-Nord),
- *Abschnitt Mitte:* Netstal-Nord bis Netstal-Süd (inkl. Anschluss Glarus-Nord),
- *Abschnitt Süd:* Netstal-Süd bis Glarus-Süd (inkl. Anschluss Glarus-Süd).

Gleichzeitig wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Varianten in den Bereichen Netstal-Nord und Netstal-Süd aufgezeigt.

### 4.2. Beschreibung der Vorprojekte

#### *4.2.1. Abschnitt Nord*

##### 4.2.1.1. Variante «Berg»

- Anschluss an den Zubringer Glarnerland bei der bestehenden Kreuzung SGU, Ausbau der Kreuzung zu einem Kreisel
- Linienführung offen westwärts auf der Nordseite und entlang des Tankgrabens
- Umfahrung von Näfels auf der Westseite in einem 1860 m langen Tunnel «Niederberg»
- Anschluss Näfels-Süd im Bereich Schneisingen südlich der Mühle
- Weiterführung der Strasse auf dem bestehenden Trassee der Kantonsstrasse Richtung Netstal

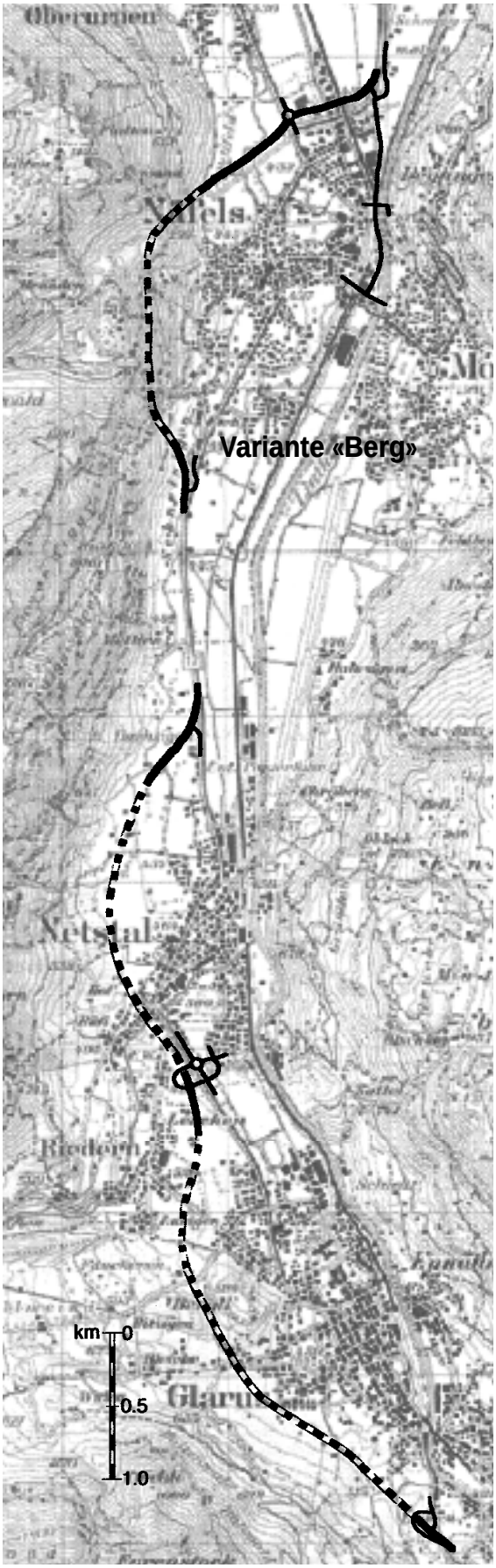
Da die neue Strasse als «Hauptverkehrsstrasse reduzierter Typ» gemäss Norm SN 640 042 ausgeführt werden soll, erfolgt der seitliche Zutritt nur über Knoten. Auf der Strasse selbst können die gleichen Motorfahrzeugtypen verkehren wie auf dem bestehenden Zubringer Glarnerland zwischen der Autobahn A3 und Näfels. Um diese Forderungen zu erfüllen, muss eine rückwärtige Erschliessung der Liegenschaften zwischen dem Bergfuss und der bestehenden Kantonsstrasse realisiert sowie auf der anderen Strassenseite der Veloweg zwischen Näfels und Netstal für den landwirtschaftlichen Verkehr und mit den notwendigen Ausweichstellen ausgebaut werden. Um die Entlastungswirkung in Näfels bezüglich Verkehr nach/von Mollis und den Kerenzerberg zu gewährleisten, wird ein Zubringer von der Schwärzistrasse (Bereich Industrieareal Debrunner) zwischen der Linth und den Gleisanlagen der SBB zur Molliserstrasse / Kerenzerbergstrasse (Bereich Bahnübergang südlich Bahnhof Näfels-Mollis) vorgesehen.

##### 4.2.1.2. Variante «Linth»

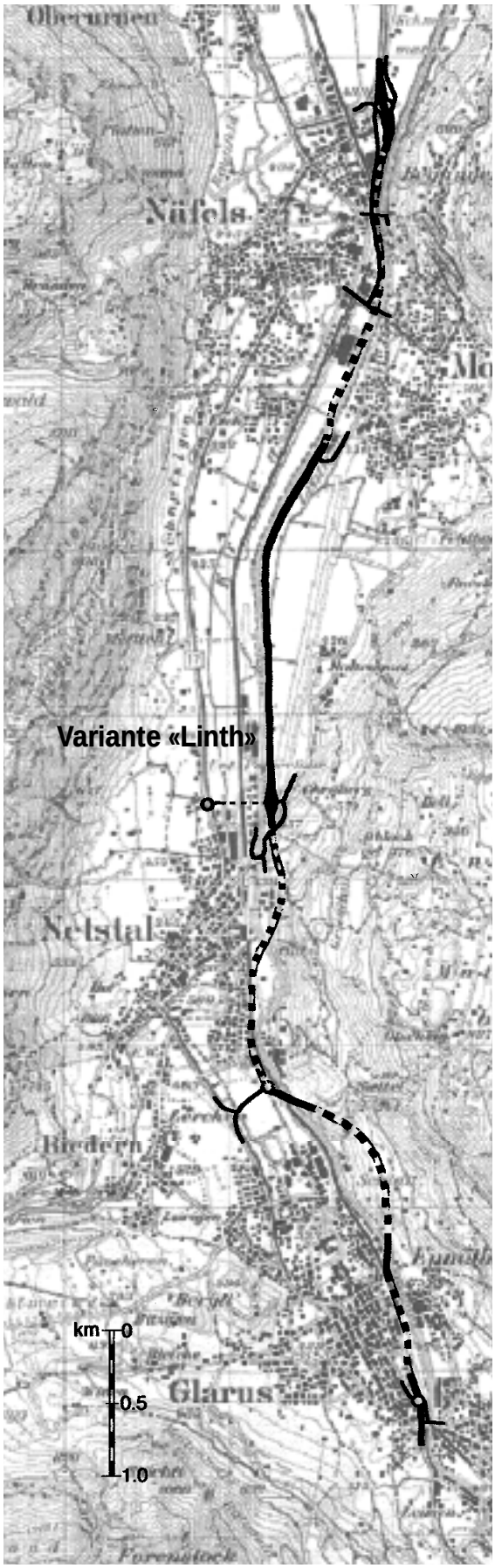
- Anschluss an den bestehenden Zubringer Glarnerland in gestreckter Form
- Anschluss des Lokalverkehrs Schwärzistrasse und Richtung SGU mittels eines Kreisels auf separatem Niveau und Rampen
- Linienführung zur Linth hin offen
- Tagbautunnel im linksseitigen Vorland des Escherkanals auf einer Länge von 1710 m und Unterquerung der Linth im südlichen Abschnitt bei der Spinnerei Mollis
- Linienführung in einem Einschnitt und in einem Abstand von etwa 20 m zur Linth bis ans Südende des Flugplatzes
- Anschluss Netstal-Nord mit einer Querverbindung über die Linth und die SBB-Linie zum bestehenden Kreisel Wiggispark

Um die Entlastungswirkung in Näfels bezüglich Verkehr nach/von Mollis und den Kerenzerberg zu gewährleisten, wird (analog der Variante «Berg») ein Zubringer von der Schwärzistrasse zwischen der Linth und den Gleisanlagen der SBB mit einer Einmündung auf die Molliserstrasse / Kerenzerbergstrasse vorgesehen.

**Vorprojekt: Variante «Berg»**




**Vorprojekt: Variante «Linth»**



### *4.2.2. Abschnitt Mitte*

4.2.2.1. Variante «Berg»

- Anschluss an die bestehende Strasse im Bereich «Breite» und direkte Linienführung westwärts gegen den Wiggis hin
- Umfahrung von Netstal auf der Westseite in einem 1460 m langen Tunnel «Wiggis» mit Unterquerung des Löntsch
- Anschluss an die bestehende Kantonsstrasse mittels T-Knoten und Kreisel im Bereich Mattstrasse / Zufahrt zum Schwimmbad Netstal

4.2.2.2. Variante «Linth»

- Linienführung ab dem Anschluss Netstal-Nord durch den 410 m langen Tunnel «Gründen»
- Ueberquerung der Zufahrt zur Kalkfabrik und der Linth im Bereich Rollengut
- Linienführung in einem 760 m langen Tunnel «Rollen» unter der SBB-Linie, durch das westseitige Bahnbord, bis zum Südende des Schwimmbades Netstal
- Kreisel bzw. provisorischer Anschluss zur Kantonsstrasse Netstal–Glarus im Bereich Iseliguet

### *4.2.3. Abschnitt Süd*

4.2.3.1. Variante «Berg»

- Fortsetzung der Linienführung ab dem Anschluss Glarus-Nord
- Umfahrung von Glarus auf der Westseite in einem 3010 m langen Tunnel «Halten»
- Anbinden der neuen Strasse in einer gestreckten Form an die Kantonsstrasse im Bereich Schweizerhaus
- Umlegen der Strasse nach Schwändi über das südliche Portal des «Halten»-Tunnels und gemeinsamer Anschluss auf der Kantonsstrasse nach Glarus mit der geplanten Industrie-Erschliessung Holenstein im Süden von Ennenda

4.2.3.2. Variante «Linth»

- Fortsetzung der Linienführung ab dem Kreisel Glarus-Nord und Ueberquerung der Linth mittels einer 150 m langen Brücke
- Umfahrung der Grundwasserfassung Glarus-Nord in einem 940 m langen Tunnel «Elggis»
- Rückführung der Strasse auf die Westseite der Linth
- Linienführung in einem 790 m langen Tagbautunnel «Bahnhof» und Unterquerung der SBB-Linie am Südende des Bahnhofs Glarus
- Anschluss an die bestehende Kantonsstrasse im südlichsten Teil des Volksgartens mittels eines Kreisels und gleichzeitiger Anschluss nach Ennenda über die bestehende Linthbrücke

## 4.3. Umweltverträglichkeitsbericht

Der Bau der E+E-Strasse verlangt gemäss den gesetzlichen Vorgaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) oblag einem spezialisierten Ingenieurbüro. Die vorliegende «vorläufige UV-Hauptuntersuchung» ermöglichte eine vergleichende Bewertung der umweltrelevanten Aspekte der Vorprojekte durch die erweiterte Projektleitung. Ermittelt wurden die Auswirkungen auf die Bereiche Lufthygiene, Lärm/Erschütterungen, Oberflächengewässer, Grundwasser, Verdachtsflächen/belastete Standorte, Boden, Biosphäre, Landschaft und Störfälle. Massnahmen zur Verhinderung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen werden vorgeschlagen.

Die Untersuchung zeigt, dass beide Varianten umweltverträglich realisiert und mit entsprechenden Massnahmen die gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden können. Ferner können die Gesamtimmissionen im Bereich Lufthygiene gegenüber dem Ausgangszustand um 6–35 Prozent vermindert werden. Auch eine Reduktion der Emissionen wird erwartet.

Das Amt für Umweltschutz wird den Umweltverträglichkeitsbericht als zuständige Stelle verfassen. Dabei werden alle umweltrelevanten Bedingungen festgelegt, welche der zukünftigen Projektierung zugrunde gelegt werden müssen. Gleichzeitig werden für die Bauphase die einzuhaltenden Massnahmen definiert, damit die Immissionen möglichst begrenzt bleiben. Eine Auflistung dieser Massnahmen ermöglicht es, die gewünschten umweltrelevanten Optimierungen zu erreichen.

## 4.4. Bewertung der Vorprojekte

Für die Bewertung der Vorprojekte wurde der gleiche Kriterienkatalog mit der selben Gewichtung angewendet wie bei der Bewertung der Planungsstudien. Die Bewertung durch die erweiterte Projektleitung erfolgte analog, aber je separat für die gebildeten und definierten Abschnitte Nord, Mitte und Süd.

Die Bewertung ergab folgendes Ergebnis in Punkten:

*4.4.1. Variante «Berg»*

| *Kriterienbereiche* | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* | *Gesamt* |
|---|---|---|---|---|
| Verkehr | 92,5 | 91,4 | 115,7 | |
| Besiedlung | 100,2 | 115,1 | 108,5 | |
| Umwelt | *108,9* | 107,6 | *100,5* | |
| Realisierbarkeit | 42,1 | 34,6 | 43,0 | |
| Total | *343,7* | 348,7 | 367,7 | 1060,1 |

*4.4.2. Variante «Linth»*

| *Kriterienbereiche* | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* | *Gesamt* |
|---|---|---|---|---|
| Verkehr | *116,4* | *122,0* | *124,8* | |
| Besiedlung | *125,0* | *129,7* | *119,3* | |
| Umwelt | 44,8 | *125,1* | 83,4 | |
| Realisierbarkeit | *48,8* | *47,6* | *50,7* | |
| Total | 335,0 | *424,4* | *378,2* | *1137,6* |

*(Kursivgedruckt:* Bewertung höher als bei der anderen Variante)

*4.4.3. Variantenvergleich*

Im Abschnitt Nord ergibt sich eine Differenz von 2,5 % zu Gunsten der Variante «Berg». Im Abschnitt Mitte zeigt die Variante «Linth» ein deutlich besseres Ergebnis als die Variante «Berg» (Differenz 75 Punkte = 22%). Im Abschnitt Süd liegt eine Differenz von 3% zu Gunsten der Variante «Linth» vor. Beide Vorprojektvarianten wurden mitsamt der Bewertung der Fachkommission und den Gemeinderäten von Näfels, Mollis, Netstal, Riedern, Glarus und Ennenda vorgestellt.

### 4.5. Investitionskostenschätzung

Die Vorprojektvarianten zeigten vor Optimierungen und Verbesserungen folgende Investitionskosten:

| *(in Mio. Fr.)* | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* | *Gesamt-kosten* | *Differenz Länge in m Projekt / bisher* |
|---|---|---|---|---|---|
| Variante «Berg» | 171 | 142 | 153 | *466* | + 200 |
| Variante «Linth» | 158 | 84 | 137 | *379* | – 960 |

### 4.6. Stellungnahmen der Gemeinden

Die Gemeinderäte der erwähnten Gemeinden wurden zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen. Dabei ergaben sich Ergänzungen, Wünsche und Anregungen zu den vorgelegten Vorprojektvarianten. Es zeigte sich, dass

- alle Gemeinderäte die Realisierung einer E+E-Strasse befürworten,
- sich die Stellungnahmen auf das eigene Gemeindegebiet beschränken,
- mindestens bei einzelnen Gemeinden die Meinung vorherrscht, die nicht direkt betroffenen Gemeinden sollten Zurückhaltung betreffend Kritik am Strassenbau auf fremdem Hoheitsgebiet üben.

*4.6.1. Stellungnahme Gemeinderat Näfels*

- Bei der Realisierung der Variante «Berg» ist für den auf der E+E-Strasse nicht mehr berechtigten Verkehr zwischen Näfels und Netstal nach Lösungen zu suchen, damit dieser von den Wohngebieten ferngehalten werden kann. Zu prüfen ist, ob für diesen Verkehr parallel zur bestehenden, mitbenutzten Kantonsstrasse ein abgetrennter Verkehrsstreifen erstellt werden kann.
- Für eine gute Erschliessung der landwirtschaftlichen Liegenschaften nördlich des Tankgrabens (und somit auch nördlich der neuen Strasse) ist eine Ueberführung zu projektieren.
- Beim geplanten Kreisel SGU ist der Veloverkehr niveaugleich über die neue Strasse zu führen.
- Dem Hochwasserschutz Rauti und Mühlebach im Norden von Näfels (Ueberflutung) ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- Bei der Variante «Linth» ist die flächenmässige Ausdehnung des Anschlusses Näfels-Nord (Octopus-Kreisel) zu überprüfen.

*4.6.2. Stellungnahme Gemeinderat Mollis*

- Eine Linienführung entlang der Linth wird kategorisch und einstimmig abgelehnt.
- Mollis ist nur mit einer Variante «Berg» einverstanden.
- Die aufgezeigten Entlastungswirkungen (bezogen auf das ganze Dorfgebiet Mollis) werden bestritten; eine Mehrbelastung auf der Kanalstrasse kann nicht toleriert werden.

– Der Zugang ab Anschluss Näfels-Nord über die Schwärzistrasse zur Molliserstrasse / Kerenzerbergstrasse soll optimal auch der Erschliessung des Industriegebietes der Netstal-Maschinen AG in Näfels dienen (z.B. direkter Anschluss beim Bahnübergang).
– Im Bereich Netstal-Nord ist ein attraktiver Anschluss für die Netstalerstrasse, die Kalkfabrik und das Areal Haltengut zu erstellen.

#### *4.6.3. Stellungnahme Gemeinderat Netstal*

Einer Linienführung gemäss Variante «Linth» kann sich die Behörde anschliessen, falls die folgenden Randbedingungen eingehalten werden:
– beim südlichen Portal des Tunnels «Rollen» ist ein Steinschlagschutz vorzusehen, damit für die Kalkfabrik ein uneingeschränkter Betrieb inkl. Sprengungen möglich ist;
– für den Schwerverkehr zu/ab Kalkfabrik Netstal und Areal Haltengut ist im Norden von Netstal eine Querverbindung so zu realisieren, dass der Verkehr nicht via Friedheim / Kantonsstrasse geleitet wird (bei der Variante «Linth» als Anschluss Netstal-Nord enthalten; bei einer Verknüpfung der Varianten als separate Verbindung zu realisieren);
– Eliminierung der offenen Linienführung über die Linth im Bereich Rollengut mittels Brücke und Ersetzung durch eine Verbindung der beiden Tunnels unter der Linth hindurch (ein Tunnel mit einer Länge von 1360 m statt zwei Tunnels mit Längen von 410 m und 760 m; Mehrlänge = 190 m);
– bei der Realisierung des Tunnels «Rollen» im Tagbau muss die Bauzeit im Hinblick auf die Immissionsbelastung der Bewohnerschaft angrenzender Liegenschaften auf ein Minimum reduziert werden.

#### *4.6.4. Stellungnahme Gemeinderat Riedern*

Der Gemeinderat Riedern sagt einstimmig ja zu einer Linienführung gemäss Variante «Linth» im Abschnitt Süd.

#### *4.6.5. Stellungnahme Gemeinderat Glarus*

– Die E+E-Strasse soll von Näfels-Nord bis Glarus-Süd führen; auch Glarus ist zu entlasten.
– Eine Linienführung gemäss Variante «Berg» auf der Westseite von Glarus kann nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden; es wird einstimmig die Linienführung gemäss Variante «Linth» befürwortet.
– Beim Anschluss Glarus-Nord (Kreisel) ist ein direkter Anschluss mittels zusätzlichem Kreiselarm ins Gebiet Buchholz zu prüfen.
– Die Option Glarus-Mitte ist offen zu halten.

#### *4.6.6. Stellungnahme Gemeinderat Ennenda*

– Der Gemeinderat Ennenda sagt mehrheitlich ja zu einer Linienführung gemäss Variante «Linth» im Abschnitt Süd.
– Bei der Ausgestaltung des Anschlusses Glarus-Süd im Bereich Volksgarten sind die Auswirkungen eines Fahrzeugrückstaus auf die Kantonsstrasse bei geschlossener Barriere zu prüfen.
– Der Industrieverkehr von/nach Ennenda und Ennetbühls ist möglichst schlank zu führen.

## 5. Bereinigte Variante «Berg-Linth» und «Linth»

### 5.1. Beratung in der Fachkommission

Bei der Beratung der Vorprojekte in der Fachkommission war die Realisierung einer Gesamtlösung einer E+E-Strasse, d.h. von Näfels-Nord bis Glarus-Süd, bei zwei Enthaltungen unbestritten. Die anschliessende Detailberatung erfolgte abschnittsweise im Wissen, dass die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der beiden Varianten in den Bereichen Netstal-Nord und Netstal-Süd grundsätzlich gegeben ist. Als sinnvolle und akzeptable Lösungen ergaben sich somit folgende Varianten bzw. Kombinationen:

| *Möglichkeiten* | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* |
|---|---|---|---|
| Variante «Berg» | Berg | Berg | Berg |
| Kombination 1 | Berg | Linth | Linth |
| Kombination 2 | Berg | Berg | Linth |
| Variante «Linth» | Linth | Linth | Linth |

#### *5.1.1. Abschnitt Nord*

Zur Diskussion stehen in diesem Abschnitt folgende Linienführungen:
– Der Linth entlang (in einem 1710 m langen Tagbautunnel im linksseitigen Vorland des Escherkanals) und zwischen Flugplatz und Linth bis zum Südende des Flugplatzes.
– Auf der Westseite von Näfels als Variante «Berg» in einem 1860 m langen Tunnel «Niederberg» und anschliessend auf dem Trassee der bestehenden Kantonsstrasse Näfels–Netstal. – Neu ist, bedingt durch den Entscheid für die Variante «Linth» im Abschnitt Mitte, eine Verknüpfung mit Unterquerung der SBB-Linie und der Linth nördlich des Dorfes Netstal einzuplanen.

Die Linienführung der Linth entlang war umstritten. Der Anschluss an den Zubringer Glarnerland von/zur A3 soll optimiert werden. Die Verknüpfung der Variante «Berg» mit der Variante «Linth» im Abschnitt Mitte müsste im Rahmen der Detailplanung überprüft werden. Es wäre, um das zweimalige Unterqueren der Linth zu umgehen, eine unterirdische Linienführung zwischen den SBB-Gleisanlagen und der Linth Richtung Tunnel «Rollen» zu prüfen.

Die Fachkommission entschied sich beim Abschnitt Nord mehrheitlich für eine Linienführung gemäss Variante «Linth». Die Linienführung Variante «Berg» verknüpft mit der Variante «Linth» im Abschnitt Mitte blieb zwar in der Minderheit, doch entschied sich die Fachkommission, sie als Nebenvariante «Berg-Linth» ebenfalls zu unterbreiten.

Im Verlauf der Beratungen der Vorlage im Landrat wurde die Variante «Linth» ergänzt. Die landrätliche Kommission forderte die Aufnahme einer Verbindungsstrasse von der Ausfahrt Mollis-Süd bis zur Unterführung «Färbli» in Näfels ins Vorprojekt um insbesondere Näfels-Süd sowie die Netstal-Maschinen AG erschliessen zu können. Der Landrat folgte diesem Antrag mit einer Aufstockung des entsprechenden Bruttokredites um 3 Millionen Franken.

#### *5.1.2. Abschnitt Mitte*

Die Variante «Berg» im Westen von Netstal dem Wiggis entlang fand in der Fachkommission keine Befürworter. Für die Variante «Linth» wurden folgende Verbesserungen und Optimierungen, wie sie schon der Gemeinderat Netstal formulierte, vorgenommen:
- Steinschlagschutz am Südende des Tunnels «Rollen»;
- Unterquerung der Linth beim Rollengut (anstelle einer offenen Linienführung mittels Brücke über die Linth);
- Optimierung des Anschlusses Netstal-Nord samt Querverbindung zur bestehenden Kantonsstrasse.

Die Fachkommission entschied sich beim Abschnitt Mitte ohne Gegenstimme für die Variante «Linth».

#### *5.1.3. Abschnitt Süd*

Der Anschluss Glarus-Süd im Bereich Schweizerhaus bei der Variante «Berg» wurde als zu weit entfernt vom Stadtzentrum Glarus empfunden; die Linienführung der Variante «Linth» erfülle die Forderung nach einer guten Erschliessung von Ennenda und Glarus und einer gleichzeitigen Entlastung von Glarus besser. Die Fachkommission entschied sich beim Abschnitt Süd ohne Gegenstimme für die Variante «Linth».

### 5.2. Antrag der Fachkommission

Als Hauptvariante bevorzugte die Fachkommission eine Linienführung in allen drei Abschnitten gemäss Variante «Linth». Als Nebenvariante schlug sie im Abschnitt Nord vor, die Linie eventuell gemäss Variante «Berg» zu führen und nördlich von Netstal mit der Variante «Linth» zu verknüpfen (Variante «Berg-Linth»). Weiter sei eine Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus festzulegen.

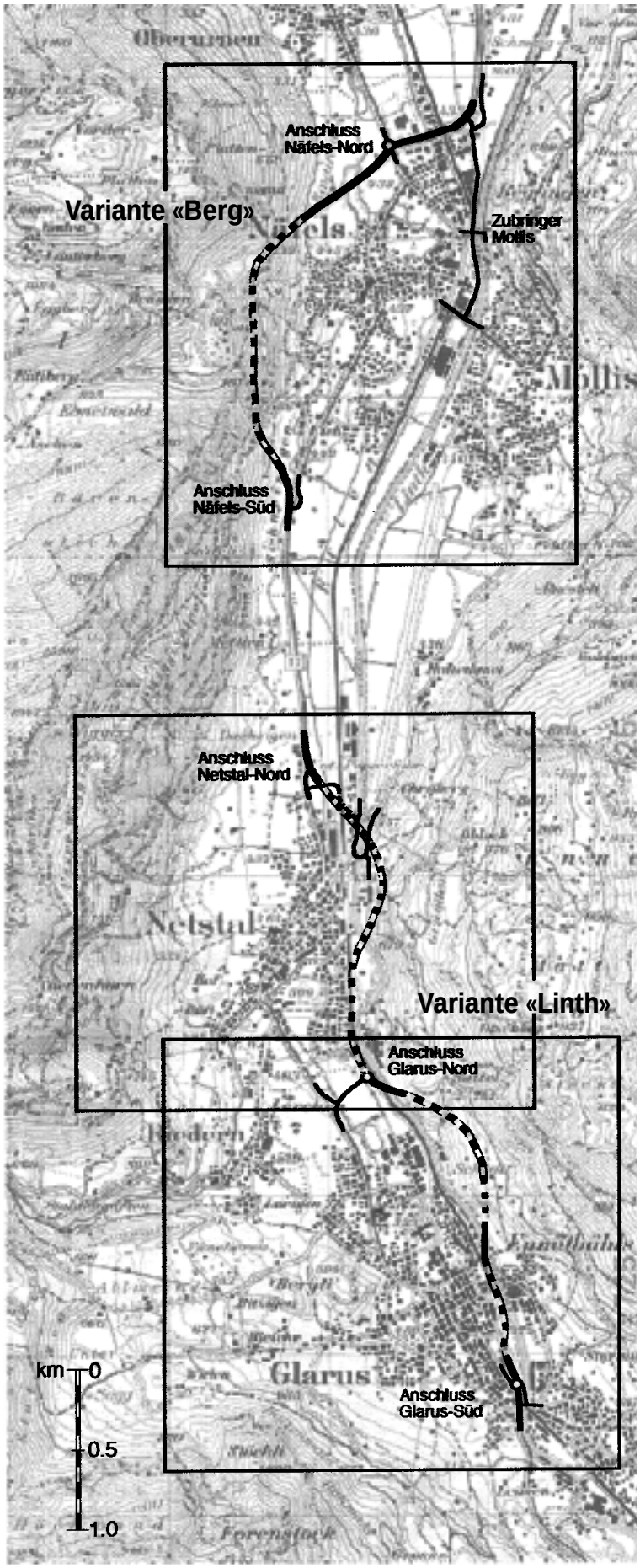
### 5.3. Kostenschätzung

#### *5.3.1. Investitionskosten*

Nach der Bearbeitung der Fachkommission und weiteren Bereinigungen ergeben sich für die beiden vorgeschlagenen Varianten sowie der bereinigten, aber nicht mehr weiter zu verfolgenden Variante «Berg» folgende Investitionskosten:

| *(in Mio. Fr.)* | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* | *Gesamtkosten* | *Prozent* | *Differenz Länge in m Projekt / bisher* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Variante «Berg» | 183[1] | 152 [2] | 153 | *488* | 121 | + 200 |
| Variante «Linth» | 161[3] | 105 [4] | 137 | *403* | 100 | – 960 |
| Variante «Berg-Linth» | 211[5] | 105 [4] | 137 | *453* | 112 | – 210 |

[1] inkl. Querverbindung für Schwerverkehr (+ 12 Mio. Fr.)
[2] inkl. Verlängerung Tunnel «Wiggis» um 300 m nordwärts (+ 10 Mio. Fr.)
[3] inkl. Verbindungsstrasse Ausfahrt Mollis-Süd bis Unterführung Färbli (+3 Mio. Fr.)
[4] inkl. Steinschlagschutz Kalkfabrik (+ 5 Mio. Fr.); Linthquerung mittels Tunnel im Bereich Rollengut (+ 16 Mio. Fr.)
[5] inkl. Verknüpfung Netstal-Nord (+ 28 Mio. Fr.) und Querverbindung für Schwerverkehr (+ 12 Mio. Fr.); der als Optimierung vorgeschlagene, 1740 m lange Tagbautunnel zwischen SBB-Linie und Linth bis zum Südportal des Tunnels «Rollen» soll in der Detailplanung genauer geprüft werden; er vermöchte vermutlich die Kosten gegenüber dem zweimaligen Unterqueren der Linth um 8 Millionen Franken (auf 203 Mio. Fr. Abschnitts- / 445 Mio. Fr. Gesamtkosten) zu senken.




**Variante «Berg-Linth»**

**Abschnitt Nord**

Tunnel «Niederberg»
Länge ca. 1860 m

**Abschnitt Mitte**

Tunnel «Verknüpfung»
Länge ca. 1840 m

(optimierte Linienführung zwischen SBB-Linie und Linth mit verkürztem Tunnel «Verknüpfung» möglich, aber nicht eingezeichnet)

**Abschnitt Süd**

Tunnel «Elggis»
Länge ca. 940 m

Tunnel «Bahnhof Glarus»
Länge ca. 790 m

offene Linienführung
eingedeckte Linienführung/ Tunnelstrecke

## Variante «Linth»

### Abschnitt Nord

Tunnel «Linth Näfels/Mollis»
Länge ca. 1710 m

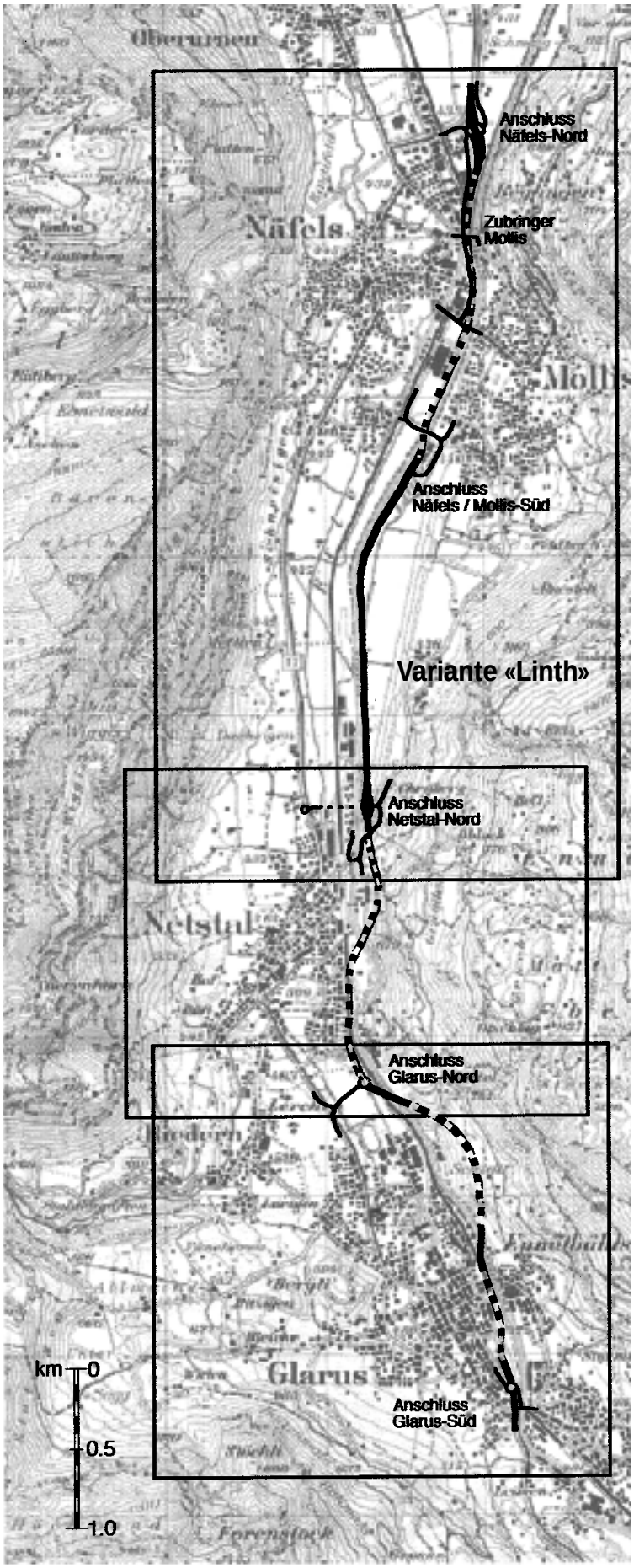
### Abschnitt Mitte

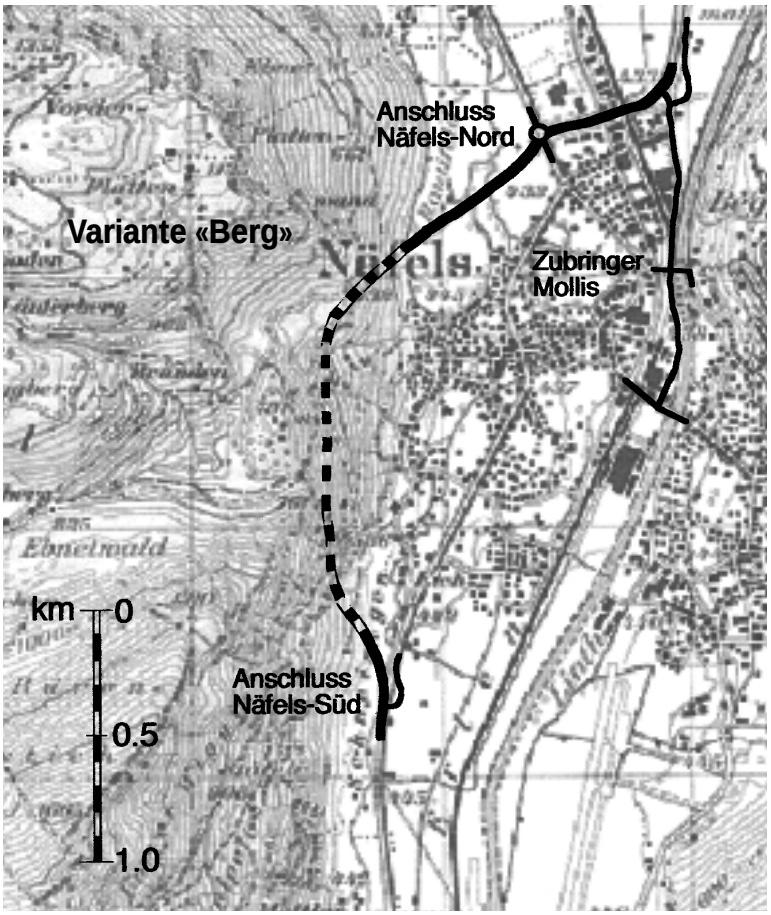
Tunnel «Gründen-Rollen»
Länge ca. 1360 m

### Abschnitt Süd

Tunnel «Elggis»
Länge ca. 940 m

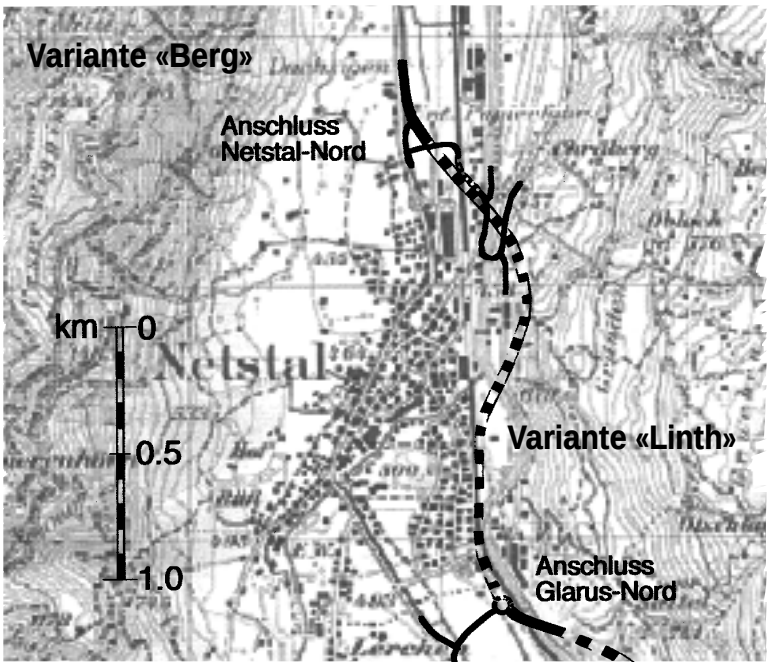
Tunnel «Bahnhof Glarus»
Länge ca. 790 m






**Variante «Berg-Linth»**

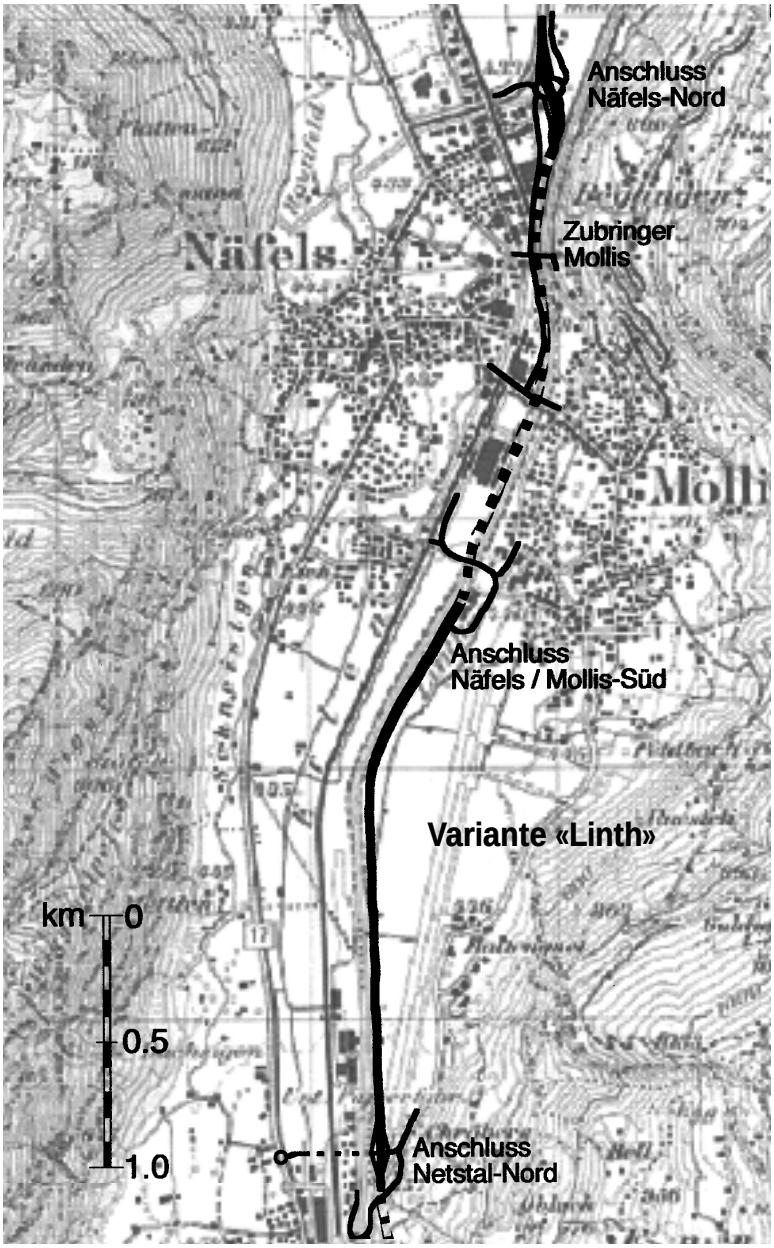
**Abschnitt Nord**



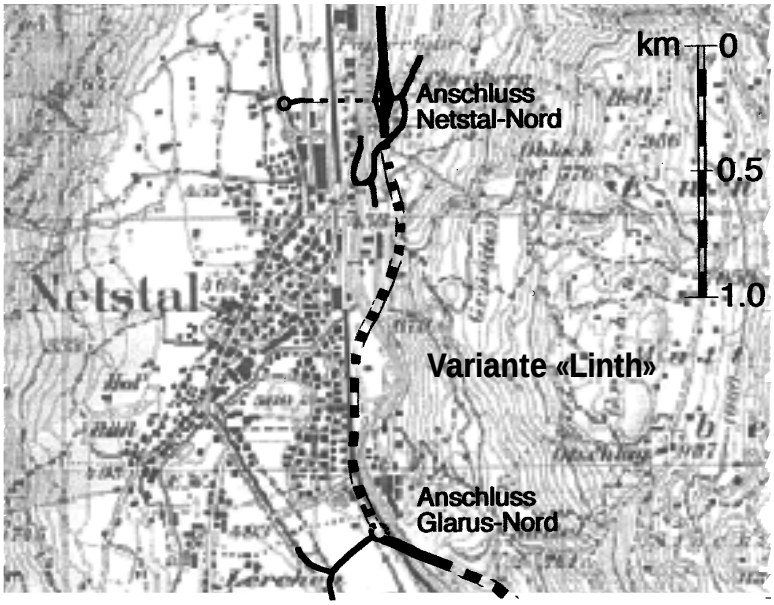

**Abschnitt Mitte**

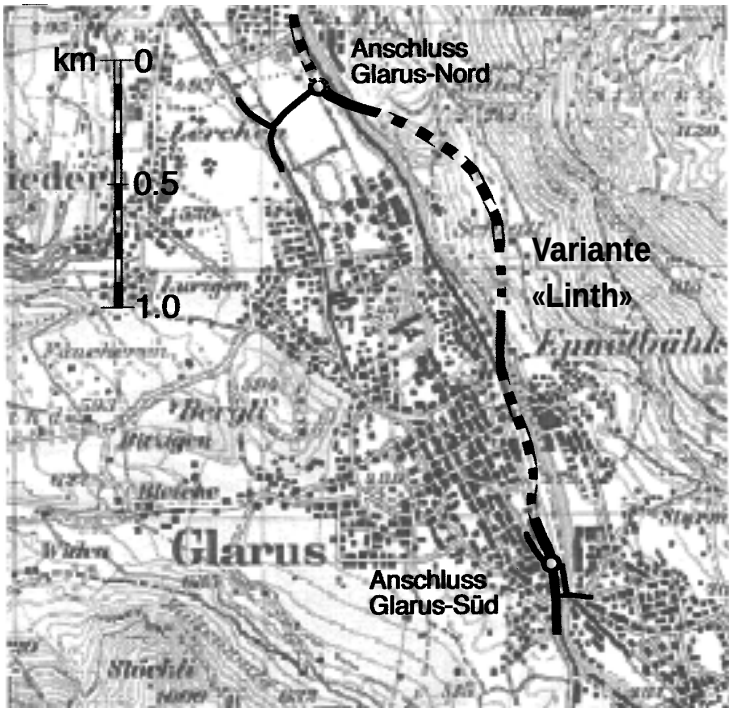
**Variante «Linth»**

**Abschnitt Nord**




**Abschnitt Mitte**






**Varianten «Berg-Linth» und «Linth»**

**Abschnitt Süd**

**Zahlen – Daten – Fakten**

| | | «Berg-Linth» | | «Linth» |
|---|---|---|---|---|
| *Investitionskosten gesamt* | | *453 Mio. Fr.* | | *403 Mio. Fr.* |
| – Nord | | 211 Mio. *Fr.* | | 161 Mio. *Fr.* |
| – Mitte | | 105 Mio. *Fr.* | | 105 Mio. *Fr.* |
| – Süd | | 137 Mio. *Fr.* | | 137 Mio. *Fr.* |
| *Betriebskosten gesamt (jährlich)* | | *985 000 Fr.* | | *900 000 Fr.* |
| – Nord | | 458 000 *Fr.* | | 373 000 *Fr.* |
| – Mitte | | 227 000 *Fr.* | | 227 000 *Fr.* |
| – Süd | | 300 000 *Fr.* | | 300 000 *Fr.* |
| – im Vergleich zur bestehenden Strasse | | + 804 000 *Fr.* | | + 719 000 *Fr.* |
| *Strassenlängen Anschluss Girswiesen bis Horgenberg* | | *12 320 m* | | *11 570 m* |
| – Differenz zu den bestehenden Strassen | | – 210 m | | – 960 m |
| *Neuanlage Strassen gesamt* | | *8 840 m* | | *8 610 m* |
| – Nord | | * 4 080 m | | 4 500 m |
| – Mitte | | 2 410 m | | 1 760 m |
| – Süd | | 2 350 m | | 2 350 m |
| *Zubringer Mollis* | | *1 250 m* | | *1 250 m* |
| – davon Ausbau bestehende Strassen | | 530 m | | 530 m |
| *Querverbindung Netstal Nord* | | *650 m* | | *650 m* |
| *Anschluss/Zubringer Glarus Nord* | | *420 m* | | *420 m* |
| *Tunnellängen (in % der Neuanlage)* | *gesamt (61,4%)* | *5 430 m* | *gesamt (55,7%)* | *4 800 m* |
| (Tunnel Verknüpfung optimiert neu 1740 m, | Niederberg | 1 860 m | Linth Näfels/Mollis | 1 710 m |
| ergibt eine Differenz zu den bestehenden | Verknüpfung | 1 840 m | Gründen-Rollen | 1 360 m |
| Strassen von – 310 m statt – 210 m bei um | Elggis | 940 m | Elggis | 940 m |
| ca. 8 Mio. Fr. reduzierten Baukosten) | Bahnhof Glarus | 790 m | Bahnhof Glarus | 790 m |
| *Emissionen* (Produktion luftverunreinigender Stoffe) Veränderungen gegenüber Ist-Zustand | | | | |
| – Stickoxidbelastung | | – 0,5 % | | – 0,1 % |
| – Partikelbelastung | | – 4,0 % | | – 6,0 % |
| – Kohlenwasserstoffbelastung | | – 6,0 % | | – 8,2 % |
| *Immissionen* (Einwirken von Luftverunreinigungen usw. auf Mensch, Tier, Pflanzen usw.) Veränderung | | | | |
| – durch Strassenverkehr ($NO_2$) | | – 33–75 % | | – 33–75 % |
| – Gesamtimmissionen | | – 6–38 % | | – 6–35 % |
| *Erwerb von landwirtschaftlich genutztem Boden gesamt* | | *35 000 m²* | | *123 000 m²* |
| – Nord | | 25 000 m² | | 113 000 m² |
| – Mitte | | 10 000 m² | | 10 000 m² |
| – Süd | | wenige m² | | wenige m² |

* inkl. 1400 m Ausbau bestehende Strasse zwischen Näfels und Netstal

*5.3.2. Betriebskosten*

Der Berechnung der Betriebskosten liegen die Richtzahlen des Bundesamtes für Strassen zugrunde:

| | |
|---|---|
| – offene Strecke und Kunstbauten | Fr. 20 000/km |
| – Tunnel bis 600 m | Fr. 117 000/km |
| – Tunnel 600–2000 m | Fr. 157 000/km |
| – Tunnel über 2000 m | Fr. 198 000/km |

Sie ergeben für die beiden vorgeschlagenen Varianten folgende jährlichen Betriebskosten:

| | *Abschnitt Nord* | *Abschnitt Mitte* | *Abschnitt Süd* | *Gesamt-kosten* | *Prozent* |
|---|---|---|---|---|---|
| Variante «Linth» | 373 000 | 227 000 | 300 000 | 900 000 | 100 |
| Variante «Berg-Linth» | 458 000 | 227 000 | 300 000 | 985 000 | 109 |

## 6. Umgestaltung bestehende Kantonsstrasse in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus

### 6.1. Umgestaltung Ortsdurchfahrten

Parallel zu den Projektierungsarbeiten sind Ideenkonzepte «Rückbau Strassenraum» in den am stärksten vom Verkehr betroffenen Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus im Sinne von flankierenden Massnahmen ausgearbeitet worden. In enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind Lösungsansätze entstanden, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen. Ziele der Massnahmen sind:

- Nutzen und langfristiges Sichern der entlastenden Wirkung der E+E-Strasse zur Steigerung der Lebensqualität,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- Aufwertung der Ortsbilder und der Zentrumsfunktionen in den Gemeinden,
- bessere Integration der Strassenanlage,
- Ermöglichen eines steten Verkehrsflusses auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau,
- den Strassenraum und dessen nähere Umgebung bewusster erlebbar machen.

Modellrechnungen bezüglich des Verkehrsaufkommens nach Realisierung einer E+E-Strasse zeigen, dass für Netstal und Näfels mit Verkehrsentlastungen von 60–70 Prozent und für Glarus von etwa 40 Prozent gerechnet werden kann; in den Zentren von Näfels und Netstal ist noch mit 6000–8000 und in Glarus mit 12 000 Fahrzeugen täglich zu rechnen.

Die prozentuale Entlastung beim Schwerverkehr wird insbesondere in Glarus deutlich höher sein als beim Gesamtverkehr. Eine Durchfahrt auf der bestehenden Kantonsstrasse darf im Hinblick auf Erhaltungsarbeiten und Störungen auf der E+E-Strasse nicht verunmöglicht werden. Hingegen genügen für den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen in den Dörfern Ausweichmöglichkeiten.

### 6.2. Uebernahme der bestehenden Kantonsstrasse durch die Gemeinden

Gemäss Artikel 37 Absatz 2 Strassengesetz entscheidet der Regierungsrat nach Anhören des Gemeinderates der betroffenen Gemeinde über Eigentum und Baulast der bisherigen Strasse. Die heute bestehenden Kantonsstrassen in den Dörfern zwischen den zu erstellenden Anschlüssen an die E+E-Strasse sollen in Gemeindestrassen umgewandelt werden.

### 6.3. Schlussfolgerungen für Massnahmen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten

Nach der Umwandlung wird es Aufgabe der betroffenen Gemeinden sein, die Ortsdurchfahrten so umzugestalten, dass die Lebens- und Wohnqualität verbessert werden. Der Kanton kann an Korrektions- und Umgestaltungskosten von Gemeindestrassen besonderer Bedeutung Beiträge gemäss Artikel 46 Strassengesetz leisten. Die Einzelheiten werden im Zusammenhang mit der Abtretung von Eigentum und Baulast der bisherigen Kantonsstrasse an die Gemeinde zu regeln sein.

## 7. Volkswirtschaftliche Bedeutung

Eine vom Regierungsrat in Auftrag gegebene Studie zur Abklärung der volkswirtschaftlichen Bedeutung kommt zu folgenden Schlüssen.

### 7.1. Volkswirtschaftliche Effekte in der Bauphase

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und der grossen Konkurrenzfähigkeit der Glarner Bauunternehmen wird geschätzt, dass rund 65 Prozent der Investitionssumme an Glarner Firmen vergeben werden kann. Je nach Bauvariante entspricht dies einem Auftragsvolumen von 253–287 Millionen Franken. Die E+E-Strasse

leistet einen Beitrag zur regionalen Volkswirtschaft in der Grössenordnung von 175–198 Millionen Franken, d.h. von jedem investierten Franken werden zirka 45 Rappen in der Glarner Volkswirtschaft wirksam.

Während der 16-jährigen Bauphase können rund 120–135 Personen vollzeitlich beschäftigt werden. Zudem entsteht ein zusätzliches volkswirtschaftliches Wachstum von etwa 1 Prozent.

Während der Bauphase belasten demgegenüber externe Kosten (ausserordentliche Emissionen durch Luftschadstoffe, Lärm) die Volkswirtschaft mit 4–9,5 Millionen Franken.

### 7.2. Volkswirtschaftliche Effekte in der Nutzungsphase

Ab 2005 wird im Hinter- und Mittelland eine jährliche Verkehrszunahme von 1–1,5 Prozent prognostiziert. In etwa 15 Jahren führt dies ohne E+E-Strasse zu langen Stauzeiten und zu teilweisem Verkehrsstillstand auf der Kantonsstrasse. Gemessen an der Personenreisezeit werden die Zeitgewinne mit Eröffnung der dritten Etappe im Jahr 2016 gegenüber einer Null-Variante bis 60 Prozent betragen. In Geld umgesetzt zeigt sich, dass die Investition in eine E+E-Strasse aus volkswirtschaftlicher Sicht rund acht Jahre nach Eröffnung des letzten Teilstückes amortisiert sein wird. Dank der E+E-Strasse wird sich die Zahl der Unfälle um etwa 15 Prozent verringern.

Gegenüber der Null-Variante werden sich eine Abnahme von Kohlenwasserstoffen (CO) und von Partikeln, jedoch kaum eine Veränderung bei den Stickoxiden ergeben. Beide Varianten lassen sich umweltverträglich realisieren. Gleichwohl werden Landverbrauch und eine gewisse Beeinträchtigung landschaftlich und ökologisch sensibler Gebiete nicht zu vermeiden sein, was sich in volkswirtschaftlichen Kosten niederschlagen wird.

### 7.3. Folgerungen

Kürzere und verlässlicher planbare Reisezeiten bedeuten einen Attraktivitätsgewinn für das Glarner Mittel- und Hinterland als Wohnort. Durch die Entlastungswirkungen werden auch die umfahrenen Ortschaften Näfels, Netstal und Glarus eine deutliche Aufwertung als Wohnstandorte erfahren.

Die durch eine E+E-Strasse erzielten Fahrzeitgewinne und die Fahrzeitsicherheit erleichtern die Rekrutierungsbemühungen der Glarner Unternehmungen. Die Arbeitsplätze im Kanton werden attraktiver für Zupendler und auch für niederlassungswillige Arbeitskräfte. Der Arbeitsmarkt wird erweitert und Unternehmungen können auf ein grösseres Potenzial an Arbeitskräften zurückgreifen. Es entstehen direktere und kürzere Zufahrten zu den Industrie- und Gewerbegebieten. Von einer E+E-Strasse werden insbesondere regional und überregional tätige Industrie- und Gewerbebereiche profitieren.

Durch den Wegfall des Durchgangsverkehrs und damit von Spontanbesuchen ist in den umfahrenen Ortschaften kurz- und mittelfristig mit Umsatzeinbussen bei Detailhandel und Gastgewerbe zu rechnen, wobei Glarus weniger betroffen sein dürfte. Gelingt es, die Ortschaften mit qualitätssteigernden Massnahmen aufzuwerten, ist anzunehmen, dass sich dies langfristig positiv auf das lokale Gewerbe auswirken wird.

Mit der E+E-Strasse erhalten Gäste aus dem Hauptmarkt «Grossraum Zürich» einen rascheren und sichereren Zufahrtsweg zu den Tourismusorten im Hinterland. Das Glarner Mittel- und Hinterland gewinnt als Wirtschaftsstandort an Bedeutung. Längerfristig dürfte die E+E-Strasse zum Verbleib wirtschaftlicher Substanz im Hinterland beitragen. Sie ermöglicht eine bessere Anbindung an die Beschaffungs- und Absatzmärkte im Grossraum Zürich. Der Bedeutungsgewinn der z.T. noch unerschlossenen und potenzialreichen Industrie- und Gewerbegebiete im Mittelland durch die Strasse dürfte zudem einen Impuls für eine wirtschaftliche Entwicklung auslösen. – Die volkswirtschaftliche Bilanz wird klar positiv ausfallen.

## 8. Finanzierung

Beim Projekt E+E-Strasse handelt es sich finanziell gesehen um eines der grössten je im Kanton Glarus in Angriff genommene Bauvorhaben. Es ist für die Zukunft unseres Kantons, für die an den Hauptstrassen von Näfels, Netstal und Glarus Wohnenden, für die Entwicklung des Hinterlandes und des Sernftales, für Gewerbe und Industrie sowie für den Tourismus von grosser Bedeutung. Bauvorhaben dieser Grössenordnung können nur realisiert werden, wenn die Kantonseinwohner bereit sind, sie mitzutragen. Es gilt zu beachten, dass mit dem von der Landsgemeinde 2000 verabschiedeten Steuergesetz eine ansehnliche Steuererleichterung geschaffen worden ist und sich der Kanton Glarus ab 2001 bezüglich Steuerbelastung unter dem schweizerischen Mittel befindet.

### 8.1. Situation im Strassenbau

Die Landsgemeinde 1999 hat mit dem Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2000–2004 einen Bruttokredit von 36,896 Millionen Franken genehmigt. Der Baubeginn für eine E+E-Strasse wird frühestens im Jahr 2004 erfolgen können. Bis dahin sollten die wichtigsten im Mehrjahresprogramm enthaltenen Projekte rea-

lisiert sein. Anstehend ist dann noch die Gesamtsanierung der Sernftalstrasse, für welche mit approximativen Kosten von 10,3 Millionen Franken (Preisbasis April 1999) und einer Bauzeit von sieben bis acht Jahren gerechnet wird. Diese Aufwendungen sollen jedoch im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes, welcher hierfür angepasst werden müsste, erfolgen.

### 8.2. Uebersicht über die Finanzierung

Kosten brutto – exkl. Teuerung, Anpassungen Mehrwertsteuer usw. (Kostengenauigkeit +/– 25%, da es sich um Vorprojekte handelt):

| | |
|---|---|
| – Variante «Berg-Linth» | 453 Millionen Franken |
| – Variante «Linth» | 403 Millionen Franken |
| Bundesanteil (voraussichtlicher Beitrag): | 67 Prozent der beitragsberechtigten Kosten |
| Kostenanteil Kanton netto (Schätzungen): | |
| – Variante «Berg-Linth» | 151 Millionen Franken |
| – Variante «Linth» | 134 Millionen Franken |
| Voraussichtlicher Baubeginn: | 2004 |
| Dauer der Bauarbeiten: | etwa zwölf Jahre |
| Abschreibung der Investition: | innerhalb von längstens 30 Jahren ab 2002 |

### 8.3. Details zur Finanzierung

#### *8.3.1. Strassenrechnung*

Grundsätzlich steht für die Finanzierung von Strassenbauvorhaben der Ueberschuss des Strassenverkehrsamtes (Gebühren, Motorfahrzeugsteuern usw.) zur Verfügung. Dazu kommen die Anteile an der Mineralölsteuer, die Bundesbeiträge an die A3, die Baurechtszinsen und Umsatzabgaben der Raststätte Möwenpick und neu die Erträge der LSVA.
In den Finanzplanjahren 2002–2004 gestaltet sich die Strassenrechnung brutto wie folgt:

| | |
|---|---|
| – Ueberschuss Strassenverkehrsamt aus Motorfahrzeugerträgen | 6,9 Millionen Franken |
| – Kantonsanteil an der LSVA | + 1,4 Millionen Franken |
| – davon zweckgebunden | |
| – Abschreibung Strassenverkehrsamt | – 0,7 Millionen Franken |
| – Abschreibung Darlehen Braunwaldbahn | – 1,0 Millionen Franken |
| – netto Ueberschuss Strassenverkehrsamt | 6,6 Millionen Franken |
| – Mineralölsteuer | + 3,5 Millionen Franken |
| – Bundesbeitrag Unterhalt A3 | + 3,9 Millionen Franken |
| – Baurechtszinsen/Umsatzabgabe Möwenpick | + 0,8 Millionen Franken |
| total für Strassenunterhalt und Neubauten zur Verfügung | 14,8 Millionen Franken |
| – normaler Strassenunterhalt A3 und Kantonsstrassen | – 10,5 Millionen Franken |
| – Investitionen Strassen, Lärmschutz, Radroute | – 4,3 Millionen Franken |
| – *zur Verfügung E+E-Strasse 2002–2004 pro Jahr* | — |

Die grösseren laufenden Strassenbauvorhaben werden bis 2005 abgeschlossen sein. Das Darlehen an die Braunwaldbahn wird im Jahr 2004 abgeschrieben sein und die LSVA ab dem Jahr 2005 in vollem Ausmass zum Tragen kommen. Deshalb darf im Jahr 2005 mit einem Ueberschuss der Strassenrechnung von rund 2 Millionen Franken und ab dem Jahr 2006 mit einem solchen von rund 4 Millionen Franken gerechnet werden. Auf diesen 4 Millionen Franken zweckgebundener Erträge basieren die Modellrechnungen zur Finanzierung der Varianten «Berg-Linth» und «Linth».

#### *8.3.2. Zweckgebundene Bausteuer*

Der restliche Finanzierungsbedarf soll mit der Erhebung einer zweckgebundenen Bausteuer in der Höhe von 1,5 Prozent auf der einfachen Steuer ab 2002 gedeckt werden. Derzeit wird für die Finanzierung des Kantonsspitals eine jährliche Bausteuer von 2 Prozent auf der einfachen Steuer (ab 2002 = 3%) erhoben.

#### *8.3.3. Abschreibungen aus Laufender Rechnung*

Je nach Ergebnis der Laufenden Rechnung soll die Möglichkeit bestehen, zusätzliche Abschreibungen zulasten der Laufenden Rechnung vorzunehmen.

#### *8.3.4. Betriebskosten*

Die Betriebskosten sollen vollumfänglich aus dem Ueberschuss des Strassenverkehrsamtes finanziert werden. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer im Zusammenhang mit der E+E-Strasse ist nicht geplant.

## 9. Memorialsantrag Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland

Am 23. Januar 1999 hat das Verkehrsforum Glarnerland einen Memorialsantrag betreffend Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland eingereicht:

**«I. Anträge**

A. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Linienführung der Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland zuhanden der Landsgemeinde 2000, spätestens 2001, zu unterbreiten, unter gleichzeitiger Vorlage der dafür notwendigen Kredite.
B. Die Linienführung der Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland wird mit Tunnellösungen entlang der westlichen Talseite festgelegt.
C. Die Realisierung der Umfahrungsstrasse hat in Etappen zu erfolgen.
D. Die einzelnen Etappen werden wie folgt festgelegt:
   1. Umfahrungsstrasse Näfels,
   2. Umfahrungsstrasse Netstal,
   3. Umfahrungsstrasse Glarus.
E. Im Weiteren sei zu prüfen, die Umfahrung Nieder- und Oberurnen ab der A3 nördlich Niederurnen bis zum Anschluss Näfels-Nord auf die westliche Talseite zu verlegen, dies unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Zubringers Glarnerland.

**II. Begründung**

*1. Gesamtprojekt*

1.1. Entscheide der Landsgemeinden 1993 und 1997
Die Landsgemeinden 1993 und 1997 haben Vorlagen von Landrat und Regierung für Umfahrungslösungen im Bereich Näfels abgelehnt oder zurückgewiesen. Im Jahre 1993 erteilte die Landsgemeinde den Auftrag, die Verkehrsproblematik im Glarner Unter- und Mittelland ganzheitlich in einen Planungsprozess einzubeziehen. Die Landsgemeinde 1997 verweigerte den Baukredit für ein enge Umfahrung von Näfels und wies das Geschäft zurück, weil wesentliche Fragestellungen bezüglich Einbettung in ein über die Gemeinde Näfels hinausführendes Erschliessungskonzept durch Landrat und Regierung nicht im erforderlichen Mass erstellt worden waren.

1.2. Bergkorridor
Im Rahmen der abgewiesenen Vorlagen wurden Tunnelvarianten in sehr frühen Planungsphasen in der Regel rein aus Kostengründen verworfen. Die planerisch saubere Beurteilung aufgrund anerkannter Kriterien in einem offen kommunizierten Variantenstudium ist dadurch verunmöglicht worden. Insofern sind der Stimmbürgerin und dem Stimmbürger, für den Tunnellösungen aus mehreren Gründen (geringerer Landverlust, kleinere Immissionen, Schonung von Naherholungsgebieten usw.) nach wie vor nahe liegen, vorenthalten worden.
Dem Kostenargument ist entgegenzuhalten, dass sich die Tunnelbau-Technologien in den letzten Jahren ständig weiterentwickelt und teilweise revolutioniert haben. Dies wiederum führt heute zu einem namhaften Kostensenkungspotenzial gegenüber den früheren klassischen Bergbaumethoden.
Aus den oben genannten Gründen ist es mehr als nur opportun, einen westlichen Korridor, der weitgehend unter Tag verläuft, in einen echten planerischen Prozess mit einzubeziehen.

*2. Ausführungs-Etappen*

Ein Bauprojekt dieser Grössenordnung ist langfristig auszulegen. Rein aufgrund der Finanzierbarkeit muss das Gesamtwerk in verkraftbaren Etappen ausgeführt werden. Die Prioritäten liegen dabei eindeutig im Raum Näfels, Netstal und Glarus. Ebenfalls in einer frühen Planungsphase soll die Verbindung zwischen der Autobahn A3 und der Kantonsstrasse Bilten–Niederurnen studiert werden. Dies auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme der erweiterten KVA Niederurnen. Mit diesem Anschluss im Bereich der früheren Autobahnzufahrt wird es möglich werden, die Dörfer Ober- und Niederurnen vom Anlieferverkehr aus dem Glarnerland zu entlasten. Die Antragsteller denken dabei schwergewichtig an eine Kombination der Ausfahrten mit der Autobahnraststätte Glarnerland.

*3. Kreditbegehren*

Im Strassenbauprogramm 2000–2004 des Regierungsrates ist für die Weiterbearbeitung der Lösung dringender Verkehrsprobleme im unteren und mittleren Glarnerland kein namhafter Betrag vorgesehen. Hingegen sind für anderweitige Vorhaben Bruttokredite in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken vorgesehen (inkl. Lärmschutz-Massnahmen). Dieses Vorgehen und diese Prioritätensetzung seitens der Regierung entspricht wohl kaum den echten Bedürfnissen eines Grossteils der Glarner Bevölkerung.

Mit dem vorliegenden Landsgemeindeantrag sollen Landrat und Regierung dazu angehalten werden, den Auftrag der Landsgemeinde 1993 ernst zu nehmen und der Bevölkerung zu signalisieren, dass das Verkehrsproblem im unteren und mittleren Glarnerland tatsächlich angegangen wird. Mit dem Strassenbauprogramm 2000–2004 untermauert die Regierung, dass dem unteren und mittleren Glarnerland offenbar bis zum Jahre 2004 nicht grosse Bedeutung beizumessen sei. Mit dem vorliegenden Antrag wird die notwendige Korrektur vorgenommen, damit das Problem in der notwendigen Tiefe studiert und innert nützlicher Frist auch tatsächlich gelöst werden kann.»

Der Landrat erklärte den Memorialsantrag an seiner Sitzung vom 30. Juni 1999 als rechtlich zulässig und erheblich.

### 9.1. Stellungnahme zum Memorialsantrag

Wie vorstehend ausführlich dargelegt, ist «die Verkehrsproblematik im Glarner Unter- und Mittelland» in der Zwischenzeit «in der notwendigen Tiefe studiert» worden. Die Realisierung eines nun «Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland» genannten Verkehrsstrangs wurde durch eine mit ausgewiesenen Fachleuten besetzte Projektleitung sowie durch eine breit abgestützte Fachkommission intensiv und detailliert geprüft. Der Landsgemeinde 2001 soll im Sinne eines Gegenvorschlages zum Memorialsantrag das ausgearbeitete Projekt für die Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland zur Zustimmung unterbreitet werden. Zu Punkt E des Memorialsantrages ist festzustellen, dass der Zubringer Glarnerland ab der A3 bis zum Anschluss Näfels SGU erst vor rund 25 Jahren unter anderem mit grosszügigen Bundesbeiträgen erstellt worden ist. Eine komplett neue Linienführung des Zubringers Glarnerland würde vom Bund wohl kaum mehr mitfinanziert. Eine Verschiebung des heutigen Zubringers auf die westliche Talseite würde zudem die Gemeinden Niederurnen und Oberurnen gegenüber der bestehenden Lösung zusätzlichen Belastungen aussetzen. Im Uebrigen stellt die vorgeschlagene Linienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland eine optimale Weiterführung des heutigen Zubringers dar. Deshalb beantragt der Landrat der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.

## 10. Stellungnahme des Regierungsrates

### 10.1. Einleitung

Der Regierungsrat befasste sich an mehreren Sitzungen mit dem Projekt Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland. Er liess sich eingehend vom Projektfortschritt und den Beratungen in der Fachkommission sowie in den Gemeinden orientieren und traf die weiterführenden Entscheide.

### 10.2. Diskussion der Varianten

Der Regierungsrat konnte feststellen, dass die Fachkommission zwei gute, realisierbare Varianten vorschlägt. Beide basieren im Raum Netstal und Glarus auf dem optimierten Vorprojekt «Linth». Einzig im Raum Näfels-Mollis unterscheiden sich die beiden von der Fachkommission vorgeschlagenen Varianten:

- Die Variante «Berg-Linth« führt, ausgehend von einer Verlängerung des Zubringers Glarnerland entlang des Tankgrabens, in einem Tunnel westlich um Näfels herum und folgt anschliessend der bisherigen Kantonsstrasse bis zur Verknüpfung mit der Linthvariante nördlich von Netstal. Die Gemeinde Mollis und der Kerenzerberg werden mit einer Stichstrasse entlang des Escherkanals erschlossen.
- Die Variante «Linth» führt in einem Tagbautunnel auf der Näfelser Seite entlang des Escherkanals bis südlich von Näfels, unterquert die Linth im Bereich der ehemaligen Spinnerei Mollis und führt anschliessend offen zwischen Linth und Flugplatz Mollis bis nach Netstal. Auch bei diesem Projekt werden Mollis und der Kerenzerberg mit einer Stichstrasse erschlossen.

Der Regierungsrat diskutierte die beiden Varianten eingehend. Für die Variante «Berg-Linth» sprechen vor allem Aspekte des Umweltschutzes. Die Variante «Linth» führt auf Molliser Boden durch ein Grundwasserschutzareal und durch zwei stillgelegte Kehrichtdeponien. Die Führung durch ein Grundwasserschutzareal ist zwar möglich, benötigt aber zumindest eine Ausnahmebewilligung des Regierungsrates. Die Kehrichtdeponien im Raum Mollis und Netstal müssten saniert werden.

Für die Variante «Linth» sprechen vor allem verkehrstechnische und finanzielle Aspekte. Sie ist 750 m kürzer als die Variante «Berg-Linth», die Tunnelstrecken sind um 630 m kürzer. Die Erschliessungswirkung ist bei der «Linth»-Variante zudem besser als bei der «Berg-Linth»-Variante, insbesondere für den Schwerverkehr. Auch beim Aspekt «Besiedlung» schneidet die Variante «Linth» besser ab. Zudem sprechen die Kosten für diese Lösung. Sie verursacht Baukosten von rund 400 Millionen Franken, die «Berg-Linth»-Variante solche von etwa 450 Millionen Franken. Auch bei den Betriebskosten schneidet die «Linth»-Variante etwas besser ab (900 000 Fr. gegenüber 985 000 Fr.).

### 10.3. Weiterleitung beider Varianten

Der Regierungsrat beschloss, dem Landrat beide Varianten für eine E+E-Strasse von Näfels-Nord bis Glarus-Süd zur Weiterleitung an die Landsgemeinde 2001 zu empfehlen.

Er bevorzugt im Einklang mit der Fachkommission aus folgenden Gründen die Variante «Linth»:

- verkehrstechnische Aspekte (bessere Entlastungswirkung insbesondere vom Schwerverkehr),
- bessere Erschliessung (direktere und kürzere Linienführung),
- günstigere Investitions- und Betriebskosten.

### 10.4. Weitere Aspekte

Der Regierungsrat nahm zur Kenntnis, dass gemäss vorläufiger Umweltverträglichkeitsprüfung beide Varianten umweltverträglich realisiert werden können. Aus volkswirtschaftlichen Gründen erachtet er die Reali-

sierung der E+E-Strasse als notwendig und zwar als Gesamtprojekt bis Glarus-Süd. Nebst dem Investitionsvolumen für die Bauwirtschaft resultiert ein Fahrzeitgewinn und eine Erhöhung des Sicherheits- und Komfortgefühles in den vom heutigen Durchgangsverkehr belasteten Dörfern. Auch aus diesem Grund möchte der Regierungsrat eine Rückbauverpflichtung der Gemeinden bezüglich der bisherigen Durchgangsstrassen im Landsgemeindebeschluss verankern. Aus regionalpolitischer Sicht darf zudem der volkswirtschaftliche Nutzen für das Glarner Hinterland und Sernftal (Immobilienwerte, Tourismus, Industrie) nicht unterschätzt werden. Weiterhin steigendes Verkehrsaufkommen vermöchte die bestehende Kantonsstrasse kaum mehr zu bewältigen.

### 10.5. Finanzierung

Gestützt auf den Mitbericht der Finanzdirektion erachtet der Regierungsrat das Bauvorhaben als finanzier- und im Gesamtkontext der Steuerbelastung als tragbar. Für den Kanton Glarus resultieren je nach Variante Nettokosten von 134 oder 151 Millionen Franken. Die Modellrechnungen für die beiden Varianten «Berg-Linth» und «Linth» basieren auf dem heutigen Wissensstand. Mit einem Bausteuerzuschlag von 1,5 Prozent ab 2002 und dem Heranziehen von 4 Millionen Franken aus dem Ueberschuss der Motorfahrzeugsteuer, dem Benzinzoll, den freien Erträgen der LSVA usw. kann dieses Bauvorhaben innert 30 Jahren abgeschrieben werden.

Auch der Einbezug aller durch die Bausteuer zu finanzierenden Objekte (Kantonsspital 3% ab 2002, SGU 0,5% ab 2002, E+E-Strasse 1,5% ab 2002) führt zu keinem anderen Schluss. Eine Erhöhung des Bausteuerzuschlages von 2 auf 5 Prozent erachtet der Regierungsrat – unter Berücksichtigung der mit der Steuergesetzrevision vorgenommenen Steuerentlastungen und der durch dieses Bauvorhaben ausgelösten Investitionen für die Zukunft des Kantons – als vertretbar.

## 11. Beratung der Vorlage im Landrat

### 11.1. Landrätliche Kommission

Eine landrätliche Kommission unter dem Vorsitz von Landrat Walter Elmer, Elm, setzte sich mit der Vorlage umfassend auseinander. Sie stellte fest, dass ihr ein seriös vorbereitetes Geschäft unterbreitet worden sei, welches eine ganzheitliche und fortschrittliche Lösung der Verkehrsprobleme von Näfels-Nord bis Glarus-Süd aufzeige, den Auftrag der Landsgemeinde 1997 erfülle und dank der Fachkommission breit habe abgestützt werden können. Auch sei die Oeffentlichkeit mittels Presseberichten und -konferenzen, Auflage der Planungsstudien, Orientierungsveranstaltungen und auch via Internet gut informiert worden. Die Notwendigkeit einer Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland wurde von der landrätlichen Kommission aus volkswirtschaftlicher und verkehrstechnischer Sicht grossmehrheitlich bejaht. Die erforderliche deutliche Entlastung der betroffenen Ortschaften durch den Individualverkehr könne auch mit noch grösserer Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht erreicht werden. Die landrätliche Kommission beantragte Eintreten auf die Vorlage.

Für die Detailberatung klärte sie verschiedenste Punkte ab. Vorschläge aus der ersten Debatte im Landrat wie die Idee «Linth plus» (Weiterführung der Strasse westlich der Linth und Querung auf die Ostseite erst beim Linthknie) oder die Idee «Linth West» (Linienführung zwischen Näfels und Netstal im Wesentlichen entlang der Bahnlinie mit teilweiser Verlegung derselben) wurden näher abgeklärt. Wegen höherer Kosten (465 Mio. Fr. «Linth plus», 501 Mio. Fr. «Linth West«), Umweltschutzaspekten sowie der Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden beschloss die Kommission jedoch, auf diese neuen Ideen nicht mehr einzutreten und an den Varianten «Berg-Linth» und «Linth» festzuhalten.

Zur besseren Erschliessung von Näfels-Süd sowie der Netstal-Maschinen AG und zur Entlastung von Mollis beantragt die Kommission bei der Variante «Linth» eine Verbindungsstrasse von der Ausfahrt Mollis-Süd bis zur Unterführung «Färbli» in Näfels ins Vorprojekt aufzunehmen und den Bruttokredit um 3 Millionen Franken auf 403 Millionen Franken zu erhöhen.

Im Weiteren schlug sie vor, für die Finanzierung des Bauvorhabens entgegen dem regierungsrätlichen Antrag bei beiden Varianten lediglich einen Bausteuerzuschlag von 1 Prozent (statt 1,5%) zu erheben und die Beteiligung des Kantons an der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten im Beschlussesentwurf verbindlicher zu formulieren.

Vor allem plädierte die Kommission dafür, der Landsgemeinde mit der Variante «Linth» eine Hauptvariante und mit der Variante «Berg-Linth» eine Nebenvariante und nicht zwei gleichwertige Varianten zu unterbreiten. Die Kommission bevorzugte damit im Einklang mit dem Regierungsrat die Variante «Linth».

## 11.2. Landrat

### *11.2.1. Eintretensdebatte*

Der Landrat führte eine kontroverse, harte, aber fundierte und faire Eintretensdebatte. Ueber 25 Votanten legten dem Plenum, teils mehrmals, ihre Meinung dar. Es zeigte sich rasch, dass sich zum Teil unversöhnliche Standpunkte gegenüberstanden.

Die Befürworter wiesen darauf hin, dass – in Erfüllung des Landsgemeindeauftrages – eine ausgereifte und breit abgestützte Vorlage der Landsgemeinde unterbreitet werden könne, welche die Verkehrsprobleme in Näfels, Netstal und Glarus zukunftsgerichtet löse. Die heutige Situation belaste alle Beteiligten (wie Fussgänger, Velo- und Autofahrer und vor allem die Anwohner der Kantonsstrasse) mit Lärm, Staub und Abgasen. Die Verkehrsbelastung sei zu Spitzentagen mit mehr als 20 000 Fahrzeugen schon derart gross, dass sich Verkehrsstaus bildeten. Der Individualverkehr werde in Zukunft noch wachsen. Der Kanton habe schon viel für den öffentlichen Verkehr getan, und selbst dessen noch grössere Förderung vermöchte die steigenden Bedürfnisse nach Mobilität nicht abzudecken, weil sich daraus keine ernsthafte Alternative zum Individualverkehr ergeben würde. Kernpunkt jeder volkswirtschaftlichen Entwicklung seien im Uebrigen gute Verbindungen. Für Industrie und Gewerbe des Glarner Hinter- und Mittellandes, aber auch für die Bevölkerung und den Tourismus, sei eine gute Erschliessung wesentlich und für eine gedeihliche Entwicklung der Region unumgänglich, auch wenn sie nicht alle strukturellen Probleme dieser Region lösen könne.

Die Gegner beanstandeten, es sei der Verzicht auf eine E+E-Strasse nicht ernsthaft geprüft worden. Mit einem Verzicht auf eine solch überdimensionierte Strasse und der klaren Förderung des öffentlichen Verkehrs könnten attraktive Lebensräume geschaffen werden, welche eine nachhaltige Entwicklung der strukturschwachen Regionen ermöglichten. Die Verkehrsprobleme würden überzeichnet und deren Lösung kaum in einer gigantischen Strasse mit Kosten von gegen einer halben Milliarde Franken liegen, welche die Landschaft und wichtige Naherholungsgebiete zerstöre. Der Landverbrauch für die neue Strasse sei nicht vertretbar. Zudem seien auch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zweifelhaft; sie ginge von zu optimistischen Annahmen aus. Die ausgearbeiteten Varianten seien zu teuer, es gebe günstigere Lösungen. – Es liege kein mehrheitsfähiges Projekt für die Landsgemeinde vor.

Nach einer mehrstündigen Eintretensdebatte beschloss der Landrat mit 56 zu 18 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Mehrere Rückweisungsanträge wurden mit ähnlichem oder klarerem Stimmenverhältnis abgelehnt.

### *11.2.2. Detailberatung*

In der Detailberatung diskutierte der Landrat zunächst, ob der Landsgemeinde eine oder zwei Varianten zum Entscheid vorzulegen seien. Er votierte praktisch einstimmig dafür, der Landsgemeinde zwei Varianten vorzulegen. Mit fast ebenso klarer Mehrheit beschloss er, der Landsgemeinde zwei gleichwertige Varianten mit einer politischen Gewichtung durch den Landrat zu unterbreiten und auf eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenvariante zu verzichten. In der Ausmarchung der beiden Varianten kam zum Ausdruck, dass rein technisch die Variante «Linth» zwar etwas besser, aber aus politischen Gründen und unter Gewichtung der Umweltaspekte die Variante «Berg-Linth» zu bevorzugen sei. In der Abstimmung obsiegte mit klarer Mehrheit die Variante «Berg-Linth».

Der Landrat übernahm stillschweigend den Antrag seiner Kommission, zur besseren Erschliessung von Näfels-Süd und zur Entlastung von Mollis bei der Variante «Linth» eine Verbindungsstrasse von der Ausfahrt Mollis-Süd bis zur Unterführung «Färbli» aufzunehmen und den Bruttokredit deswegen auf 403 Millionen Franken aufzustocken.

Bezüglich Finanzierung obsiegte der Antrag von Regierungsrat und Finanzkommission, es sei ein Bausteuerzuschlag von 1,5 Prozent vorzusehen, gegenüber dem Vorschlag der Kommission, es genüge das Erheben von 1 Zuschlagsprozent, klar. Die von der Landsgemeinde 2000 beschlossenen Steuersenkungen liessen keinen Raum mehr für eine weitere Belastung der Laufenden Rechnung. Im Weiteren entspreche es der Praxis der Landsgemeinde, dass grosse Bauvorhaben mit einer Bausteuer spezialfinanziert werden.

Eine kurze Debatte entspann sich über die Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus. Ein Votant verlangte eine genauere Bezifferung dieser Kosten, ein anderer eine detaillierte Kreditvorlage bis spätestens zur Landsgemeinde 2003. Dem wurde entgegengehalten, dass eine Kostenschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich sei und stark von Detailplanung und Baufortschritt der E+E-Strasse abhänge. Grossmehrheitlich schloss sich der Landrat dem Antrag der Kommission an, welche eine verbindlichere Formulierung in Bezug auf die Beteiligung des Kantons – im Rahmen des Strassengesetzes – vorschlug.

### *11.2.3. Antrag des Landrates*

In der Schlussabstimmung hiess der Landrat mit 49 zu 19 Stimmen den Antrag gut, welcher der Landsgemeinde beide bereinigten Varianten als gleichwertig unterbreitet, jedoch die Variante «Berg-Linth» zur

Annahme empfiehlt. Zudem beantragt der Landrat der Landsgemeinde, einer Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus zuzustimmen und den Memorialsantrag betreffend Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland abzulehnen.

## 12. Zur Beratung der Vorlage an der Landsgemeinde

Zur Beratung dieses Geschäftes an der Landsgemeinde weist der Regierungsrat noch auf Folgendes hin:

Massgebend für die Verhandlungen an der Landsgemeinde sind die im Memorial veröffentlichten Vorlagen; andere Gegenstände dürfen nicht beraten werden (Art. 65 Abs. 1 KV). In jedem Fall wird über die generelle Linienführung von Näfels Nord (Zubringer A3) bis Glarus Süd abzustimmen sein. Hier besteht ein durch die Landsgemeinde 1997 erteilter, klarer Auftrag. Die Landsgemeinde kann sich aber verbindlich nur über die im Memorial aufgeführten Varianten aussprechen, also über die beiden vorgeschlagenen Varianten «Berg-Linth» und «Linth» sowie über die zur Vorprojektreife gebrachte, aber nicht mehr weiterverfolgte Variante «Berg». Bezüglich Kreditgewährung ist jedoch die Bewilligung nur eines Teilkredites (beispielsweise Näfels Nord bis Netstal Nord oder Näfels Nord bis Glarus Nord) möglich.

*Nicht beschliessen* könnte die Landsgemeinde über Varianten, die von der generellen Linienführung «Linth» oder «Berg», resp. der *im Memorial aufgeführten Verknüpfungsmöglichkeit* (wie z.B. die aufgeführte Variante «Berg-Linth») abweichen. Dahingehende Anträge könnten nur in dem Sinne entgegengenommen und zur Abstimmung gebracht werden, dass die ganze Vorlage an den Regierungsrat, resp. Landrat zurückzuweisen sei mit dem Auftrag, die genannte Variante näher zu prüfen und einer der nächsten Landsgemeinden erneut Antrag zu stellen.

Gemäss Artikel 34 Strassengesetz beschliesst die Landsgemeinde den Bau neuer Kantonsstrassen, in der Regel gestützt auf ein Mehrjahresprogramm, welches die *generelle Strassenführung* und die *Kreditbegehren* enthält. Der Landrat genehmigt das jährliche Bauprogramm, welches sich über die *detaillierte Strassenführung, die Art des Ausbaues und die voraussichtlichen Kosten* auszusprechen hat. Ferner ist Artikel 37 Absatz 2 zu beachten, wonach bei Ortsumfahrungen und Verlegungen von Kantonsstrassen *der Regierungsrat über Eigentum und Baulast der bisherigen Strasse entscheidet.*

Die Landsgemeinde kann sich also nur über die *generelle Strassenführung* aussprechen. Anträge, welche die *detaillierte Strassenführung* und *die Art des Ausbaues* betreffen, könnten daher nicht in die Abstimmung genommen werden. Dasselbe trifft auf Anträge zu, welche der Kompetenznorm von Artikel 37 Absatz 2 widersprächen.

## 13. Antrag

*Der Landrat beantragt der Landsgemeinde:*

*a. den unter Buchstabe A Ziffer 1.1. Variante «Berg-Linth» aufgeführten Beschlussesentwurf anzunehmen;*

*b. der unter Buchstabe B festgelegten Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus zuzustimmen;*

*c. den Memorialsantrag betreffend Umfahrungsstrasse unteres und mittleres Glarnerland abzulehnen.*

*Der Landrat legt der Landsgemeinde jedoch den unter Buchstabe A Ziffer 1.2. aufgeführten Beschlussesentwurf Variante «Linth» ebenfalls vor.*

# A. Festlegung der generellen Linienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland

(Erlassen von der Landsgemeinde am ..... Mai 2001)

### 1.1. Variante «Berg-Linth»; Gewährung eines Bruttokredites von 453 Millionen Franken

1. Die generelleLinienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland wird gemäss der in den Erläuterungen beschriebenen Variante «Berg-Linth» festgelegt.
2. Für die Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland wird ein Bruttokredit von 453 Millionen Franken gewährt (Preisbasis Oktober 2000).
3. Die Freigabe des Kredites hat nach jährlichen Bauprogrammen zu erfolgen, welche vom Regierungsrat dem Landrat zu unterbreiten sind.
4. Das Bauvorhaben wird wie folgt finanziert:
   *a.* durch einen ab 2002 zu beschliessenden zusätzlichen Bausteuerzuschlag; für das Jahr 2002 beträgt er 1,5 Prozent der einfachen Steuer;

*b*. durch den Ueberschuss aus der Motorfahrzeugsteuer, dem Benzinzoll und den freien Erträgen der LSVA;
*c*. durch Entnahmen aus der Laufenden Rechnung, sofern es der Rechnungsabschluss erlaubt.

5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

### 1.2. Variante «Linth»; Gewährung eines Bruttokredites von 403 Millionen Franken

1. Die generelleLinienführung der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland wird gemäss der in den Erläuterungen beschriebenen Variante «Linth» festgelegt.
2. Für die Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland wird ein Bruttokredit von 403 Millionen Franken gewährt (Preisbasis Oktober 2000).
3. Die Freigabe des Kredites hat nach jährlichen Bauprogrammen zu erfolgen, welche vom Regierungsrat dem Landrat zu unterbreiten sind.
4. Das Bauvorhaben wird wie folgt finanziert:
   *a*. durch einen ab 2002 zu beschliessenden zusätzlichen Bausteuerzuschlag; für das Jahr 2002 beträgt er 1,5 Prozent der einfachen Steuer;
   *b*. durch den Ueberschuss aus der Motorfahrzeugsteuer, dem Benzinzoll und den freien Erträgen der LSVA;
   *c*. durch Entnahmen aus der Laufenden Rechnung, sofern es der Rechnungsabschluss erlaubt.
5. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## B. Festlegung der Pflicht zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus

(Erlassen von der Landsgemeinde am ..... Mai 2001)

1. Die Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus werden verpflichtet, nach Vollendung der sie betreffenden Etappe der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse die Strassenräume der bisherigen Kantonsstrasse umzugestalten.
2. Der Kanton beteiligt sich gemäss Strassengesetz an den Kosten.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

# § 13 Aenderung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege

(Kostenvorschusspflicht und unentgeltliche Rechtspflege)

### 1. Inhalt der Vorlage

Die Vorlage zur Aenderung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz; VRG) geht auf einen Entwurf der Verwaltungskommission der Gerichte vom 8. Oktober 1999 zu verschiedenen Verfassungs- und Gesetzesänderungen zurück, welcher zwecks Effizienzverbesserung am Verwaltungsgericht eingereicht worden war. Sie nimmt den Vorschlag zur Einführung einer allgemeinen Kostenvorschusspflicht im strittigen Verwaltungsverfahren, welcher auch in einem Expertenbericht enthalten war, auf und ergänzt ihn durch eine Anpassung der Regelung über die unentgeltliche Rechtspflege. Die Kostenvorschusspflicht war Teil der Vorlage zu den von der Landsgemeinde 1998 beschlossenen Teilrevisionen von Justizerlassen gewesen, die dann jedoch im Bereich Verwaltungsrechtspflege auf den Fristenstillstand beschränkt wurde.

Selbstverständlich darf die Kostenvorschusspflicht den allgemeinen Zugang zu den gesetzlichen Rechtsmitteln nicht in Frage stellen. Sie soll Rechtssuchende nicht von der Einreichung eines Rechtsmittels abhalten; vielmehr geht es darum, die Transparenz zu verbessern, indem Laien frühzeitig das Kostenrisiko