

Änderung des Gesetzes über das Gastgewerbe und den Kleinhandel mit gebrannten Wassern

(Gastgewerbegesetz)

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2010)

I.

Das Gastgewerbegesetz vom 3. Mai 1998 wird wie folgt geändert:

Art. 6

Bewilligungspflicht

Für die Ausübung einer gastgewerblichen Tätigkeit gemäss Artikel 2 dieses Gesetzes und für den Betrieb eines Raucherlokals gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes zum Schutz vor Passivrauchen ist dem Gemeinderat ein Bewilligungsgesuch einzureichen.

Art. 7 Abs. 2

² Er (der Gemeinderat) holt vor der Erteilung die Stellungnahmen der glarnerischen Fachstelle für Brandschutz und Feuerwehr (KSV) sowie der für die Lebensmittelkontrolle und der für Gesundheitsförderung und Prävention zuständigen Verwaltungsbehörde ein.

Art. 10 Bst. a

(Die Bewilligung kann auf bestimmte oder unbestimmte Zeit entzogen werden, wenn:)

- a. im Betrieb gegen Vorschriften der Betäubungsmittelgesetzgebung, der Lebensmittelgesetzgebung, der Arbeitsgesetzgebung, der feuerpolizeilichen Gesetzgebung sowie der Passivraucherschutzgesetzgebung verstossen wird;

II.

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung.

§ 8 Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010 bis 2019

Die Vorlage im Überblick

Letztmals genehmigte die Landsgemeinde 1999 ein Strassenbauprogramm und zwar für die Jahre 2000 bis 2004, das der Landrat mit den jährlichen Bauprogrammen erstreckte. Da ein Zeitraum von fünf Jahren zu knapp ist, wird wieder ein Strassenbauprogramm für zehn Jahre unterbreitet. Das Programm gibt einen Überblick über den gesamten Verkehr (inkl. öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr), vor allem jedoch über die Strassenbauten. Was letztlich realisiert wird, entscheidet der Landrat mit den Jahresprogrammen. An Strassenbauten sind vorgesehen:

Bestehende Kantonsstrassen

- Schmittenkehre-Pfaffenrank an der Klausenstrasse	Fr.	9 500 000
- Ergänzung Steinschlagschutz Sernftalstrasse	Fr.	860 000
- Linthbrücke Mitlödi	Fr.	4 200 000
- Kantonsstrasse Glarus: Rückbau und Umgestaltung Zentrum	Fr.	1 000 000
- Linthbrücke Näfels-Mollis	Fr.	5 600 000
- Steinschlagschutz an der Kerenzerbergstrasse	Fr.	4 300 000

Neue Kantonsstrassen

- Verbindung Leimen-Holenstein	Fr.	3 940 000
- Querspange Netstal Nord	Fr.	17 100 000
- Stichstrasse Näfels-Mollis	Fr.	19 200 000
Total Bruttokredit	Fr.	65 700 000

Nicht enthalten sind die Umfahrungen von Näfels, Netstal und Glarus, die durch die Übernahme in den Netzplan der Nationalstrassen Sache des Bundes werden, weitere Ausbauten der Klausenstrasse sowie der Kreisel beim Freulerpalast in Näfels.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, für das Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010 bis 2019 einen Rahmenkredit von 65,7 Millionen Franken zu gewähren.

1. Einleitung

Grundlage für das Mehrjahres-Strassenbauprogramm bildet Artikel 34 des kantonalen Strassengesetzes: Die Landsgemeinde beschliesst den Bau neuer und die Korrektur bestehender Kantonsstrassen in der Regel gestützt auf ein Mehrjahresprogramm für fünf Jahre, welches die generelle Strassenführung und die Kreditbegehren enthält. Der Landrat genehmigt die jährlichen Bauprogramme, welche sich über die detaillierte Strassenführung, die Art des Ausbaues und die voraussichtlichen Kosten aussprechen.

Letztmals genehmigte die Landsgemeinde 1999 ein Strassenbauprogramm und zwar für die Jahre 2000 bis 2004. Der Landrat erstreckte mit den jährlichen Bauprogrammen und den dazugehörigen Budgetbeschlüssen das Mehrjahresprogramm über diese Dauer hinaus. Erfahrungsgemäss ist der Zeitraum von fünf Jahren sehr kurz, weshalb nun das Strassenbauprogramm zehn Jahre umfasst, wie bei gleichen gesetzlichen Grundlagen schon 1976 bis 1985 und 1986 bis 1995.

2. Rückblick

Mit dem Strassenbauprogramm 2000 bis 2004 wurden ausgeführt:

- Verbauungsarbeiten im Anrissgebiet der Balm- und Fruttlaui an der Klausenstrasse,
- Abschlussarbeiten Bad-/Ziegelbrückstrasse in Niederurnen,
- Sanierungsarbeiten an der Klöntalstrasse in Riedern,
- Kreisel Nordstrasse in Glarus,
- S-Kurve ausgangs Linthal der Klausenstrasse,
- Sanierung Abschnitt im Ban der Klausenstrasse,
- Neubau der Südumfahrung in Bilten.

Nicht realisiert wurden:

- Abschnitte Schmittchenkehr-Pfaffenrank, Stalden Brätsch-Fruttlaui und Gängliboden-Bergli der Klausenstrasse,
- Kreisel beim Freulerpalast in Näfels.

Ausserhalb des Mehrjahresprogramms wurden über Gewährung von Einzelkrediten erstellt:

- Schutzgalerien Alpbach und Chlepfer-Stafelrunse an der Sernftalstrasse.

3. Gesamtverkehr

3.1. Bund

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm 2006, des Bundes legt verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten für die koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen von Strasse, Schiene, Luft und Wasser fest, also für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr (öV), den Langsamverkehr und den Güterverkehr. Er gewährleistet die Abstimmung mit der Raumentwicklung. Anliegen sind z.B. Erhalten und Verbessern der Verbindungen zwischen den Zentren und zu den ländlichen Räumen, Koordination der Verkehrsinfrastrukturen und übergreifende Lösungen bei den Verkehrsträgern: Was die Strasse nicht kann, vermag allenfalls die Schiene zu erfüllen. – Der Teil Programm bildet die Grundlage für die verkehrspolitischen Entscheide des Bundes (so bei Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen) und bei der Genehmigung von kantonalen Richtplänen.

Von Bedeutung sind die Entwicklungsstrategien bei der Verkehrsinfrastrukturplanung. Diese bilden den zentralen Inhalt des Sachplans, welcher das Funktionieren eines gesamtschweizerischen Infrastrukturnetzes überhaupt erst ermöglicht. Für den Kanton Glarus von ausserordentlicher Bedeutung ist das Kriterium «Anbinden der Kantonshauptorte», welches Glarus über das Grundnetz Verkehrsinfrastruktur Strasse an die nächste grossstädtische Agglomeration anzubinden vorgibt. Die Netzzuordnung Schiene verzögerte sich, weil das Parlament die Bahnreform 2 zurückwies. Somit entrichtet der Bund weiterhin nach geltendem Recht Beiträge für Unterhalt und Erneuerung sowie Aus-/Neubau an das ganze Schienennetz. Auf Bundesebene werden Prioritäten in 13 Teilräumen festgelegt, der Kanton Glarus orientiert sich auf den Teilraum Zürich, findet sich aber auch im Teilraum Alpenraum Ost.

3.2. Kanton

Der Landrat genehmigte den Kantonalen Richtplan – Sachbereich Verkehr (Richtplan) im April 2008, der Bundesrat mit Vorbehalten im Januar 2009. Der Richtplan behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern ebenso um Betrieb und Erhalt der Funktionstüchtigkeit bestehender Anlagen und Systeme. Motorisierter Individualverkehr, öV und Langsamverkehr werden als in der Mobilitätsvorsorge gleichwertig berücksichtigt; ein Auseinanderdividieren ist nicht möglich. Der Richtplan enthält richtungweisende Festlegungen:

Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur

- Die Siedlungsgebiete von Näfels, Netstal und Glarus werden im Westen umfahren.
- Planung, Bau und Unterhalt der Ortsumfahrungen sind gemäss Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen Bundessache, sofern sie ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Die Abgrenzung der zukünftigen Nationalstrasse gegenüber der Kantonsstrasse wird im Rahmen des noch ausstehenden Netzbeschlusses des Eidgenössischen Parlaments festgelegt.

Im Einzelnen

1. Das Siedlungsgebiet von Näfels wird in einem Tunnelbauwerk umfahren.
2. Die Kantonsstrasse in Näfels wird umgebaut und für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet.
3. Die Verbindung nach Mollis und zum Industriegebiet von Näfels wird über eine oberirdische Strasse zwischen dem A3-Zubringer und der Kerenzerbergstrasse hergestellt (Stichstrasse Näfels–Mollis).
4. Das Siedlungsgebiet von Netstal wird in einem Tunnelbauwerk umfahren.
5. Die Kantonsstrasse in Netstal wird umgebaut und für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet.
6. Die Verbindung nach Mollis wird über eine Querspange Netstal Nord hergestellt.
7. Die Verkehrsorganisation im Ortszentrum Glarus wird angepasst; der Strassenraum wird als multifunktionaler Raum gestaltet.
8. Glarus wird mit einem zweispurigen Strassentunnel umfahren.
9. Die Verbindung nach Ennenda wird mit einer Verbindungsstrasse im Bereich Leimen hergestellt.
10. Die Substanz der Strasseninfrastruktur muss erhalten werden.
11. Neuralgische Punkte, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit, werden schrittweise saniert.

Massnahmen im öffentlichen Verkehr übergeordnet

- Der öV wird weiterhin gefördert.
- Kanton und Gemeinden achten bei der Planung und Realisierung von öffentlichen Bauten und Anlagen auf gute Erschliessung durch den öV.

Massnahmen im Langsamverkehr (s. Ziff. 5)

4. Öffentlicher Verkehr

Der öV soll durch die Umsetzung von Massnahmen mit einer koordinierten Mobilitätsplanung weiter entwickelt werden. Alle Aktivitäten bauen auf den Projekten der «4. Teilergänzung S-Bahn-Zürich» und der «Angebotsplanung Ost» (S-Bahn St. Gallen/Walensee) auf:

- Verdichten GlarnerSprinter auf einen Stundentakt,
- halbstündliche Anschlüsse in Ziegelbrücke und Halbstundentakt auf der Schiene im Glarnerland,
- Ausrichten der Busfahrpläne auf die Umsteigeknoten Ziegelbrücke, Näfels-Mollis, Glarus und Schwanden,
- kontinuierlicher Ausbau und Optimierung der Erschliessung des Siedlungsraumes durch den Busverkehr (Ziel: «Anschlüsse an alle Züge, sofern Nachfrage besteht»),
- Verbesserung der Transportkette.

Sie bedingen neben zusätzlichen Finanzmitteln Investitionen in die Infrastruktur.

5. Langsamverkehr

Der Langsamverkehr soll zu einem vollwertigen Bindeglied zwischen Strasse und öV werden, neben motorisiertem Individualverkehr und öV gleichberechtigter dritter Partner sein. Langsamverkehr ist die Fortbewegung zu Fuss oder auf Rädern oder Rollen, bei der menschliche Muskelkraft als Antrieb dient (Fussverkehr, Wandern, Veloverkehr, Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Inline-Skates, Trottinets usw.). Er weist erhebliches Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) und zur Gesundheitsförderung auf. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. Es geht um den Erhalt und Ausbau des kantonalen Radwegnetzes (Einbau von bituminösen Belägen, Verbesserung der Sicherheit, offizielle und einheitliche Signalisierung) sowie ein attraktives und sicheres Fuss- und Wanderwegnetz. Das Wegnetz hat den Bedürfnissen der Naherholung und des Tourismus zu entsprechen. Zudem ist die Verknüpfung der Fusswege mit dem öV zu verbessern.

6. Strassenbauprogramm 2010 bis 2019

6.1. Übersicht

Bestehende Kantonsstrassen

- Sanierung Abschnitt Schmittenkehre–Pfaffenrank der Klausenstrasse
- Ergänzung Steinschlagschutz an der Sernftalstrasse
- Neubau Linthbrücke Mitlödi
- Rückbau und Umgestaltung Kantonsstrasse im Zentrum von Glarus
- Neubau Linthbrücke Näfels–Mollis
- Steinschlagschutz an der Kerenzerbergstrasse

Neue Kantonsstrassen

- Verbindung Leimen–Holenstein südlich von Glarus nach Ennenda
- Querspange Netstal Nord
- Stichstrasse Näfels–Mollis

6.2. Bestehende Kantonsstrassen

6.2.1. Sanierung Abschnitt Schmittenkehre–Pfaffenrank der Klausenstrasse

Die Sanierung des etwa 600 m langen Abschnittes Schmittenkehre–Pfaffenrank ist seit vielen Jahren Thema: Der unübersichtliche und enge Abschnitt ist in schlechtem baulichem Zustand und dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Verschiedene Stützmauern sind instabil und dringend zu sanieren; bei Zustimmung der Landsgemeinde können die vom Landrat mit dem Budget 2010 bewilligten Mittel unverzüglich eingesetzt werden. Es wird mit Kosten von 9,5 Millionen Franken gerechnet; sie liegen dank Projektoptimierung deutlich unter der Schätzung von 11,7 Millionen Franken in der Vorlage 2000/2004. Die Arbeiten sollen etappiert ausgeführt werden; die erste Etappe umfasst den unteren Abschnitt mit allen der Sicherheit dienenden Arbeiten im Bereich des Pfaffenranks.

6.2.2. Ergänzung Steinschlagschutz an der Sernftalstrasse

Die Sernftalstrasse ist in den vergangenen Jahren sicherer gemacht worden. 2008 wurden mit der Galerie Chlepfner–Stafelrunse Galerien miteinander verbunden, was die steinschlaggefährdeten Zonen mehrheitlich sichert. Im «Steinschlag» zwischen «Wart» und «Höfli» ist indessen ein Hang grösstenteils von einer mit vielen Sturzblöcken durchsetzten Hangschuttauflage bedeckt; es sind Blockschlagereignisse vor allem beim südlichen Galerieportal nicht auszuschliessen. Im «Leimen» auf Gemeindegebiet Sool droht ein lockeres Gesteinspaket abzustürzen. Auf Höhe der Basiswaldstrasse soll ein rund 400 m langes und 4 m hohes 1000-kJ-Steinschlag-schutzsystem den südlichen Portalbereich sichern, und im Leimen sind das Gesteinspaket zurückzubinden und die Böschung zu stabilisieren. Es wird mit Kosten von 860 000 Franken gerechnet.

6.2.3. Neubau Linthbrücke Mitlödi

Berechnungen zeigen, dass bei der Linthbrücke in Mitlödi eine beträchtliche Verklauungsgefahr besteht. Als Schutzmassnahme ist die Brücke um etwa 50 cm zu heben, was aber das Längsprofil der Rampen weiter verschlechtert und grössere Anpassungen der Zufahrten bedingt; eine Alternative wäre das Anbringen hydraulischer Pressen, mit welchen die Brücke im Hochwasserfall angehoben werden könnte. Die 1939 erstellte und 1975 letztmals sanierte Linthbrücke genügt mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 3,15 m und Trottoirs von lediglich 0,75 m auch in bautechnischer und statischer Sicht den Anforderungen an eine Kantonsstrasse nicht mehr. Der Neubau sieht eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4,2 m und ein einseitiges, befahrbares Trottoir von 1,8 m vor. Damit ist auf der Brücke das Kreuzen LKW/LKW unmöglich; dies hat im Vorlandbereich zu erfolgen. – Die Mitlödi Textildruck AG beabsichtigt, entlang ihrer Liegenschaften im Ennetlinth die Wasserkraft der Linth durch ein Flusskraftwerk zu nutzen. Der Brücken- und der Kraftwerkneubau an gleicher Stelle sind von einander abhängig, weshalb sie und der Hochwasserschutz aufeinander abzustimmen und Synergien zu nutzen sind; gemeinsam ist die zweckmässigste Lösung zu finden. Für den Neubau der Linthbrücke werden Kosten von 4,2 Millionen Franken vorausgesehen.

6.2.4. Rückbau und Umgestaltung Kantonsstrasse im Zentrum von Glarus

Bis zur Umfahrung von Glarus wird noch geraume Zeit vergehen. Viele Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs haben Glarus als Ausgangspunkt oder als Ziel, was zusätzlich zu einer Parkplatzproblematik führt. Auch ist das Verkehrsaufkommen südlich von Glarus deutlich geringer als nördlich. Es sind Massnahmen vorzusehen, welche die Lebensqualität in Glarus stärken und die Zentrumsfunktion positiv beeinflussen; Lösungsansätze sind:

- Umgestalten des Rathausplatzes zu einem Marktplatz,
- Kernfahrbahnen unter gleichzeitiger Verstärkung des Verkehrsflusses,
- Schaffen eines Multifunktionsstreifens (Mittelstreifen, Mittelzone) mit schmälere Fahrstreifen,
- Anpassungen beim Verkehrsregime (z.B. Einbahnstrassensystem im Kerngebiet),
- Optimieren des Parkplatzangebots im Zentrum.

Diese Massnahmen sind unabhängig vom Umfahrungsentscheid in Etappen zu realisieren. Kostenschätzungen sind wegen Ungewissheit von Art und Umfang der Massnahmen schwierig; es ist ein Betrag von 1 Million Franken eingesetzt.

6.2.5. *Neubau Linthbrücke Näfels–Mollis*

Eine neue Brücke soll die bautechnisch und statisch ungenügende ersetzen und gemäss Projekt Hochwasserschutz Linth 2000 hochwassertauglich sein. Gleichzeitig kann den schon vor langem geäusserten Forderungen nach einem durchgehenden zweiten Trottoir bis zum Bahnübergang in Näfels entsprochen werden. Die Kosten betragen 5,6 Millionen Franken.

6.2.6. *Steinschlagschutz an der Kerenzerbergstrasse*

Die Kerenzerbergstrasse ist im Britterwald (Gemeindegebiete Mollis und Filzbach) durch Stein- und Blockschlag gefährdet. Als Massnahme wurden über verschiedenen Teilabschnitten Steinschlagrechen angebracht. Untersuchungen ergaben entlang des etwa 2,5 km langen Strassenabschnittes im Britterwald zwischen Strasse und höheren Felsbändern frische sowie ältere Stein- und Blockschläge. Angetroffen wurden Steine und Blöcke mit einem Volumen von weniger als 0,1 m³, die von Bäumen gestoppt oder in den Steinschlagrechen gefangen wurden. Im mittleren Strassenabschnitt besteht eine erhebliche, in den beiden Randabschnitten eine mittlere Gefährdung. Einzelne Steine und Blöcke könnten auf die Strasse und weiter rollen, wie Einzelereignisse bestätigen. Es ist die Verbauung mit Holzrechen auf der ganzen Länge durch ein etwa 2 m hohes 250-kJ-Steinschlagschutzsystem zu ersetzen. Zusätzlich wird an exponierten Stellen des restlichen Teils der Kerenzerbergstrasse der Steinschlagschutz ersetzt, ergänzt oder neu erstellt. Es ist mit Gesamtkosten von 4,3 Millionen Franken zu rechnen.

6.3. **Neue Kantonsstrassen**

6.3.1. *Verbindung Leimen–Holenstein südlich von Glarus nach Ennenda*

Diese neue Strasse verbindet die Kantonsstrasse Mitlödi–Glarus vom Holenstein mit dem südlichen Teil von Ennenda im Bereich Leimen: etwa 300 m lang, mit einer Fahrbahnbreite von 7 m, einem einseitigen Trottoir von 2 m und beidseitigen Banketten von je 0,5 m. Der Anschluss West erfolgt mit einem einfachen Knoten samt Ergänzungen und Anpassungen (Linksabbiegespur). Im Holenstein ist der Anschluss an das Strassenetz (Brunnenstrasse, Fischligen, Deponie, Gesamtareal Holenstein) ebenfalls mittels Knoten geplant. An der Linthbrücke sind lediglich kleine Anpassungen vorzunehmen. Dank der neuen Strasse können der südliche Einlenker ab der Kantonsstrasse zur Brunnenstrasse im Ausserortsbereich aufgehoben und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Strasse präjudiziert eine Umfahrung von Glarus nicht und kann losgelöst davon umgesetzt werden. Der Gemeinderat Ennenda befürwortet diese Lösung. Dafür werden 3,94 Millionen Franken eingesetzt.

6.3.2. *Querspange Netstal Nord*

Diese neue Strasse bringt im Norden von Netstal eine Verbindung von der Kantonsstrasse Netstal–Näfels zur Kantonsstrasse Netstal–Mollis. – Diese etwa 625 m lange Strasse entlastet Netstal vom Schwerverkehr der Kalkfabrik und des Haltenguts und kanalisiert den übrigen Verkehr durchs Dorf. Vorgesehen sind: Fahrbahnbreite von 7 m, beidseitige Trottoirs von 2 m, Bankette von je 0,5 m. Der Anschluss West an die Kantonsstrasse geschieht beim Landverband-Maschinencenter mit einem Kreisell. Anschliessend führt die Strasse ostwärts und niveaugleich über einen mit Schranken gesicherten Bahnübergang. Mit einem Rechtsbogen (Radius 120 m) erreicht sie über eine 95 m lange Brücke das rechtsseitige Linthufer. Danach verläuft sie südwärts und mündet über einen einfachen T-Knoten etwa 80 m nördlich des Schlattbaches (Gemeindegrenze zwischen Netstal und Mollis) in die Kantonsstrasse Netstal–Mollis. Die Anschlüsse für die Industriestandorte werden mit einfachen Knoten geschaffen. Lage und Funktion des Gleisanschlusses zur unteren Papierfabrik sind noch zu prüfen. Wegen des neuen Bahnübergangs ist laut SBB der etwa 350 m nördlich liegende Übergang beim Regenklärbecken aufzuheben. Der Fussgängerverkehr wird auf Trottoirs entlang der neuen Strasse und ab dem rechten Linthufer auf das bestehende Wegnetz gewiesen, welches anzupassen ist. Diese Linienführung ermöglicht die zivile Nutzung des Flugplatzes Mollis. Die Koordination mit dem Raumordnungskonzept Flugplatz Mollis ist gewährleistet und die verschiedenen, teils divergierenden Anliegen und Bedürfnisse bleiben grundsätzlich mach- und umsetzbar.

Die neue Strasse nimmt den Hauptstrassenverkehr von Mollis her und den umfangreichen Schwerverkehr der Industriestandorte Elggis und Haltengut ab, welcher jetzt über die Molliserstrasse durch das Dorfgebiet Netstal geführt wird. Die baufällige und enge Brücke über die Linth kann für den Fahrzeugverkehr geschlossen werden. Die alte Kantonsstrasse soll an die Gemeinde übergehen, welche sie rückbauen und entsprechend des Verkehrskonzeptes einer neuen Funktion zuführen wird. Das Projekt tangiert die Umfahrung von Netstal nicht und kann unabhängig davon realisiert werden. Der Gemeinderat Netstal begrüsst die Lösung. Er schlägt vor, bei der Detailplanung unter Berücksichtigung aller Belange des Flugplatzes zudem zu prüfen, ob eine direktere Linienführung auf der Ostseite der Linth den Bedürfnissen allenfalls besser gerecht würde. Für die Realisierung ist mit Kosten von 17,1 Millionen Franken zu rechnen; eine Etappierung ist weder möglich noch sinnvoll. Der schlechte Zustand der bestehenden Linthbrücke kann indessen dazu führen, dass ein Brückenneubau unabhängig und vor der Realisierung der Querspange notwendig wird; dann wäre die ganze Thematik neu zu überdenken.

6.3.3. Stichstrasse Näfels–Mollis

Die Stichstrasse führt den Autobahnzubringer bis zur Kerenzerbergstrasse weiter. Sie entlastet Näfels vom Durchgangsverkehr ab der Autobahn nach Mollis und vom Schwerverkehr ab Netstal und Mollis nordwärts. Zudem erschliesst sie das Industriegebiet an der Schwärzistrasse optimal und verhindert den Durchgangs- und Schleichverkehr im Hinterdorf Mollis. – Es handelt sich um eine etwa 1350 m lange Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und beidseitigen Banketten von 0,5 m. Der Anschluss an den Zubringer erfolgt beim Knoten Industrie Näfels/Mollis über einen Kreisel. Nach dem Kreisel wird der östlichste Teil des Tankgrabens überquert und die Strasse auf der Aussenseite des Escherkanaldamms südwärts geführt. Sie verläuft beim Bahnhof Näfels-Mollis entlang der Gleisanlagen. Dies ermöglicht, auch dank der Koordination mit den Planern der Gossüberbauung des Zschokke Areals, eine unbehinderte Realisierung sowohl der Hochbauten und der Strasse. Der Anschluss an die Kerenzerbergstrasse geschieht mittels Kreisel; Lage und Distanz zum Bahnübergang sowie Gestaltung sind bei der Detailplanung zu prüfen. Der nördliche Teil der Schwärzistrasse wird mit einfachem T-Knoten, das Industrieareal über einen einzigen Anschluss angebunden; die südliche Fortsetzung der Schwärzistrasse bis zum Bahnübergang dient künftig lediglich der internen Industrieerschliessung. Die Gleisanlagen des Freiverlads müssen angepasst und kleinräumig verlegt werden. Der Bahnübergang an der Schwärzistrasse wird aufgehoben und derjenige bei der nördlichen Linthbrücke nur noch dem Langsamverkehr resp. in Notfällen den Fahrzeugen der Blaulichtorganisationen (Sanität, Feuerwehr, Polizei) offen stehen. Die SBB sehen keine Ausschlussgründe und stellen ihre Zustimmung nach der Detailplanung in Aussicht. Für den Fussgängerverkehr ist nur im nördlichsten Abschnitt der neuen Strasse ein einseitiges Trottoir von 2 m Breite vorgesehen. Im übrigen Bereich werden die Fussgänger über das bestehende Wegnetz geführt, insbesondere über den linksseitigen Dammweg des Escherkanals.

Für den Mehrverkehr ab Rüststrasse/Hinterdorf wird für die Kreuzung an der Kerenzerbergstrasse (Bahnhofstrasse/Molliserstrasse) eine gute Lösung zu finden sein. Die Gemeinderäte von Näfels und Mollis begrüssen den Bau der Strasse einhellig. Die Gesamtkosten werden mit 19,2 Millionen Franken veranschlagt.

6.4. Nicht enthaltene Vorhaben

Ins neue Strassenbauprogramm finden keine Aufnahme mehr:

- Abschnitt Stalden Brätsch–Fruttlaui der Klausenstrasse,
- Abschnitt Gängliboden–Bergli der Klausenstrasse,
- Kreisel beim Freulerpalast in Näfels.

Diese Vorhaben sind mit dem Strassenbauprogramm 2000 bis 2004 genehmigt, aber nicht realisiert worden. Die beiden Abschnitte an der Klausenstrasse sind zwar eng, teilweise unübersichtlich und trügerisch und verkehrstechnisch ungenügend; der bauliche Zustand ist jedoch gut. Der Kreisel beim Freulerpalast ist mit dem Rückbau der Ortsdurchfahrt nach realisierter Umfahrung wieder zu thematisieren.

7. Schlussbemerkungen

Wie bei früheren Mehrjahresprogrammen bedeutet die Nichterwähnung eines Projektes nicht zwingend den Ausschluss der Realisierung zwischen 2011 und 2019. Es bleibt Regierungsrat und Landrat unbenommen, der Landsgemeinde eine Kreditvorlage ausserhalb des Mehrjahresprogrammes zu unterbreiten (wie 2008 Schutzgalerie Chlepfer–Stafelrunse). Andererseits verpflichtet die Aufnahme eines Projektes nicht zu dessen Verwirklichung in dieser Zeitspanne. Der Landrat hat bei der Freigabe der jährlichen Bauprogramme aufgrund der finanziellen Möglichkeiten, der Dringlichkeit der Projekte und der Berücksichtigung nachhaltiger Entwicklung zu entscheiden.

8. Finanzielles

8.1. Finanzbedarf

Die Angaben für die einzelnen Arbeiten sind Bruttokosten, und dementsprechend sind die zu gewährenden Kredite Bruttokredite.

Der Landsgemeinde 2011 wird ein neues Strassengesetz unterbreitet, um Änderungen im Strassenwesen und damit die Neuverteilung der Motorfahrzeugsteuern umsetzen zu können. Kanton und Gemeinden sind für ihre Strassen (Bau, Unterhalt, Finanzierung) je allein zuständig. Jeder Ortskern der heutigen Gemeinden ist durch eine Kantonsstrasse zu erschliessen; für Braunwald erfüllt die im Eigentum des Kantons stehende Standseilbahn diese Pflicht. Somit können für den Ausbau der Kantonsstrassen keine Gemeindebeiträge mehr erwartet werden. Eine Umverteilung der Mittel aus den Motorfahrzeugsteuern wird dem Rechnung tragen.

Nachdem in früheren Jahren die Ansätze der Bundessubventionen mit der Genehmigung des Ausführungsprojektes für jedes Bauvorhaben einzeln festgelegt bzw. bestimmt wurden, erfolgt die Finanzierung der Kantonsstrassen seitens des Bundes ab 2008 gestützt auf die NFA (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) nach einheitlichen Vorgaben. Die Mittel des Bundes teilen sich auf in

- nicht werkgebundene Beiträge (entspricht dem ordentlichen und ausserordentlichen Mineralölsteueranteil bis 2007),
- Globalbeiträge,
- den Beitrag aus dem Infrastrukturfonds für Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten,
- Vorabanteile an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA-Kantonsanteil) für Berg- und Randgebiete.

Die jährlichen Mittel sind äusserst schwierig abzuschätzen, da objektgebundene Beiträge (Altlasten) vorrangig auszurichten sind, ehe der Rest an die Kantone verteilt wird. 2009 wurden an «nicht werkgebundenen Beiträgen NFA» 2 825 000 Franken zur Verfügung gestellt und der Laufenden Rechnung gutgeschrieben. Die «Globalbeiträge» von 1 260 000 Franken wurden als Einnahmen Bund in der Investitionsrechnung für den Unterhalt der Kantonsstrasse und den Lärmschutz an Kantonsstrassen verbucht. Der Beitrag «Infrastrukturfonds Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten» von 1 457 000 Franken steht ebenfalls der Investitionsrechnung als Einnahme Bund für die Kantonsstrassen zur Verfügung. Der Vorabanteil am «LSVA-Kantonsanteil» von 1 542 000 Franken wird bis anhin unter der Kontogruppe «Strassenverkehrsamt» verbucht. Deren Überschuss steht zweckgebunden für die Finanzierung der Strassenausgaben zur Verfügung, wobei in den letzten Jahren die Überschüsse durchwegs höher waren als die Strassenausgaben, sodass ein Teil der Laufenden Rechnung gutgeschrieben werden konnte.

Mit der 2010 geplanten Umsetzung des Neuen Netzbeschlusses Nationalstrassen, soll die etwa 10 km lange Kantonsstrasse ab der Nationalstrasse bis Glarus als Nationalstrasse zum Bund übergehen. Diese Eigentumsübertragung wird den Kanton zwar durch wegfallenden Betrieb und Unterhalt entlasten, er geht aber Bundesbeiträgen verlustig, da der Bund die Umsetzung kostenneutral durchführen will. Die entgehenden Bundesgelder dürften etwa 1,6 Millionen Franken ausmachen, sodass dem Kanton noch etwa 75 Prozent der ihm 2009 zustehenden Gelder verbleiben. Damit die Beitragskürzung für die Strassen keine negativen Auswirkungen hat, ist als Kompensation ab Übernahme Bund der Vorabanteil am LSVA-Kantonsanteil der Strassenrechnung gutzuschreiben.

8.2. Nettokosten für den Kanton

Es können noch keine verlässlichen Angaben über die dem Kanton verbleibenden Nettokosten gemacht werden. Mit einer Kompensation der wegfallenden Beiträge nach Übergang der Kantonsstrasse ab der Nationalstrasse bis Glarus an den Bund sind die finanziellen Mittel gemäss Finanzplan über die ganze Dauer des Mehrjahresprogrammes vorhanden. Für die Erstellungs-, Korrektions-, Belagseinbau-, Belagsänderungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Strassen verwendet der Kanton folgende Einnahmen:

- Beiträge des Bundes,
- Anteile am Benzinzoll,
- Nettoeinnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr.

Reichen die zweckgebundenen Einnahmen nicht, kann der Landrat Mittel aus der ordentlichen Rechnung beschliessen. Der Landrat hat zudem das jährliche Bauprogramm zu genehmigen, welches sich über die voraussichtlichen Kosten auszusprechen hat. Für neue grössere Strassenbauvorhaben ist eine Finanzierung über eine Bausteuer zu prüfen.

9. Beratung der Vorlage im Landrat

Die landrätliche Verkehrskommission unter dem Vorsitz von Landrat Georg Staubli, Niederurnen, befasste sich mit der Vorlage. Inhaltlich liege ein vor allem im Bereich Klausen stark redimensioniertes Strassenbauprogramm vor, welches als Schwerpunkte – nebst Sicherungsmassnahmen – die Stichstrasse Näfels–Mollis und die Querspangen Netstal Nord und Glarus Süd beinhalte. Die Finanzierung sei aufgrund der NFA und des Übergangs der Kantonsstrasse von Näfels bis Glarus an den Bund schwierig abzuschätzen. Die Kommission beantragte dem Landrat Eintreten und Zustimmung zum Strassenbauprogramm 2010 bis 2019. Auch die Finanzkommission unter der Leitung von Landrätin Marianne Lienhard, Elm, befürwortete das Programm; sie erachtete den Bruttokredit als finanzierbar.

Im Landrat war die Vorlage unbestritten. Bemerkungen, aber keine Anträge, gab es einzig zu Rückbau und Umgestaltung der Kantonsstrasse im Zentrum von Glarus. Der Landrat verabschiedete das Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010 bis 2019 unverändert zur Genehmigung durch die Landsgemeinde.

10. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, folgendem Beschlussentwurf zuzustimmen:

Mehrjahres-Strassenbauprogramm; Gewährung von Krediten für die Jahre 2010 bis 2019

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2010)

- | | | | |
|--------|---|-----|------------|
| 1. | Die Landsgemeinde gewährt für Sanierungen und Neuanlagen von Kantonsstrassen folgende Kredite für die Jahre 2010 bis 2019: | | |
| 1.1. | Bestehende Kantonsstrassen | | |
| 1.1.1. | Schmittekehr-Pfaffenrank an der Klausenstrasse | Fr. | 9 500 000 |
| 1.1.2. | Ergänzung Steinschlagschutz an der Sernftalstrasse | Fr. | 860 000 |
| 1.1.3. | Linthbrücke Mitlödi | Fr. | 4 200 000 |
| 1.1.4. | Kantonsstrasse Glarus: Rückbau und Umgestaltung Zentrum | Fr. | 1 000 000 |
| 1.1.5. | Linthbrücke Näfels–Mollis | Fr. | 5 600 000 |
| 1.1.6. | Steinschlagschutz an der Kerenzerbergstrasse | Fr. | 4 300 000 |
| 1.2. | Neue Kantonsstrassen | | |
| 1.2.1. | Verbindung Leimen–Holenstein | Fr. | 3 940 000 |
| 1.2.2. | Querspange Netstal Nord | Fr. | 17 100 000 |
| 1.2.3. | Stichstrasse Näfels–Mollis | Fr. | 19 200 000 |
| | total Bruttokredit (Preisbasis Oktober 2008) | Fr. | 65 700 000 |
| 2. | Die Durchführung der Sanierungen und Neuanlagen und die Freigabe der entsprechenden Kredite hat nach jährlichen Bauprogrammen zu erfolgen, die vom Regierungsrat dem Landrat zu unterbreiten sind. Es sind hierbei die finanziellen Möglichkeiten des Staatshaushaltes und die Dringlichkeit der Projekte zu berücksichtigen. | | |
| 3. | Die Finanzierung und Tilgung erfolgt nach Artikel 88 des Strassengesetzes. | | |
| 4. | Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. | | |