



Projekt **Querspange Netstal**

Gemeinde **Glarus, Glarus Nord**

Plan, Massstab **Verkehrlich flankierende Massnahmen**

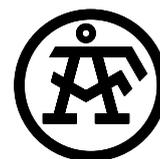
Plan - Nr.  
**100277 - 532**

Beilage Nr.  
**18**

Genehmigungsvermerke:

Projektverfasser:

**AF TOSCANO**



AF TOSCANO AG  
Hohlstrasse 511  
CH-8048 Zürich  
Tel. +41 44 360 21 11  
zuerich@toscano.ch www.toscano.ch

Vorprojekt	Anmerkungen:	Entw.	Gez.	Gepr.	Datum
Auflageprojekt		SCHC	SCHC	MP	29.05.2020
Ausführungsprojekt					
Detailprojekt					
Unterlagen für die Ausführung		Format:	A4		Druckdatum:

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>3</b>
1.1 Kurzbeschreibung Projekt Querspange Netstal	3
1.2 Aufgabenstellung und Ziele	3
1.3 Verkehrsberuhigung Gemeinde Glarus	3
1.4 Abgrenzung	3
1.5 Betrachtungsperimeter	3
1.6 Grundlagen	5
<b>2. Beschrieb Situation mit Querspange Netstal</b>	<b>6</b>
2.1 Motorisierter Verkehr	6
2.2 Öffentlicher Verkehr	7
2.3 Fussverkehr	7
2.4 Veloverkehr	7
<b>3. Verkehrszahlen</b>	<b>9</b>
3.1 Verkehrsmodell	9
3.2 Berücksichtigter Zustand	9
3.3 DWV 2030 ohne flankierende Massnahmen	10
3.4 DWV 2030 mit flankierenden Massnahmen	11
<b>4. Verkehrlich Flankierende Massnahmen</b>	<b>12</b>
4.1 Beschrieb	12
4.2 Schliessung der Linthbrücke	13
4.3 Schliessung Durchfahrt Gross- und Kleinzaun	13
4.4 Kosten	26
4.5 Weiteres Vorgehen	27

### Bearbeitungsgeschichte

Datum	Visum	Änderung
28.08.2019	Schc/MP	Erstellung
04.09.2019	Schc/MP	Überarbeitung gem. Rückmeldung BHU, BH
08.11.2019	Schc/MP	Rückmeldung Gemeinde Glarus
29.05.2020	Schc/MP/DJ/FS	Konkretisierung der Varianten Kapitel 4 – Stand Auflageprojekt

## **1. Einleitung**

### **1.1 Kurzbeschrieb Projekt Querspange Netstal**

Die Querspange Netstal ist Bestandteil des Mehrjahres-Strassenbauprogramms 2010 – 2019 des Kantons Glarus, welches an der Landsgemeinde im Jahr 2010 verabschiedet wurde. Die neue Querspange Netstal als Verbindung der Nationalstrasse N17 Netstal – Näfels (Landstrasse) und der Kantonsstrasse Netstal – Mollis (Molliserstrasse) ist Teil des Kantonsstrassennetzes.

Diese Strassenverbindung soll bei der Landstrasse beginnen und nach Querung der SBB-Linie Ziegelbrücke-Linthal (Niveauübergang mit Schranken) die Linth ohne Flusspfeiler und unter Berücksichtigung eines hundertjährigen Hochwassers überbrücken und schliesslich in die Kantonsstrasse Netstal – Mollis einmünden.

### **1.2 Aufgabenstellung und Ziele**

Die Querspange Netstal soll den Ortskern von Netstal vom Durchgangsverkehr in Richtung Mollis entlasten und die Industrie- und Entwicklungsgebiete Grosszaun, Kleinzaun und Flugplatz Mollis erschliessen. Damit durch die Querspange keine ungewollten Verkehrsumlagerungen entstehen, sind verkehrlich flankierende Massnahmen erforderlich. Diese verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) werden im vorliegenden Bericht erarbeitet und beschrieben.

Mit den vfM sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Gewünschte Verkehrsverlagerung des motorisierten Verkehrs auf die Querspange Netstal
- Vermeiden von Schleichverkehr auf untergeordneten Gemeindestrassen
- Sicherstellung der gewünschten Entlastung im Ortszentrum Netstal

Die flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Projektes Querspange Netstal. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sollen im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Querspange umgesetzt werden.

### **1.3 Verkehrsberuhigung Gemeinde Glarus**

Die Gemeinde Glarus ist an der schrittweisen Umsetzung von verschiedenen Verkehrsberuhigungsprojekten auf ihrem Gemeindegebiet. Die in diesem Bericht beschriebenen Massnahmen sind mit den bereits umgesetzten Verkehrsberuhigungsmassnahmen [7] in den Quartieren Sandrüti, Dorf und Matt in der Ortschaft Netstal vereinbar.

### **1.4 Abgrenzung**

Die konzeptionellen Überlegungen der vfM stehen in engem Zusammenhang mit der Querspange Netstal. Weiterführend regionale oder überregionale Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind nicht Bestandteil dieses Berichtes.

### **1.5 Betrachtungsperimeter**

Der Betrachtungsperimeter umfasst die Querspange Netstal sowie die Molliserstrasse, Gross- und Kleinzaun. Gemäss Verkehrsmodell sind durch die Querspange Netstal keine weiteren Gemeindestrassen von einer Mehrbelastung betroffen.

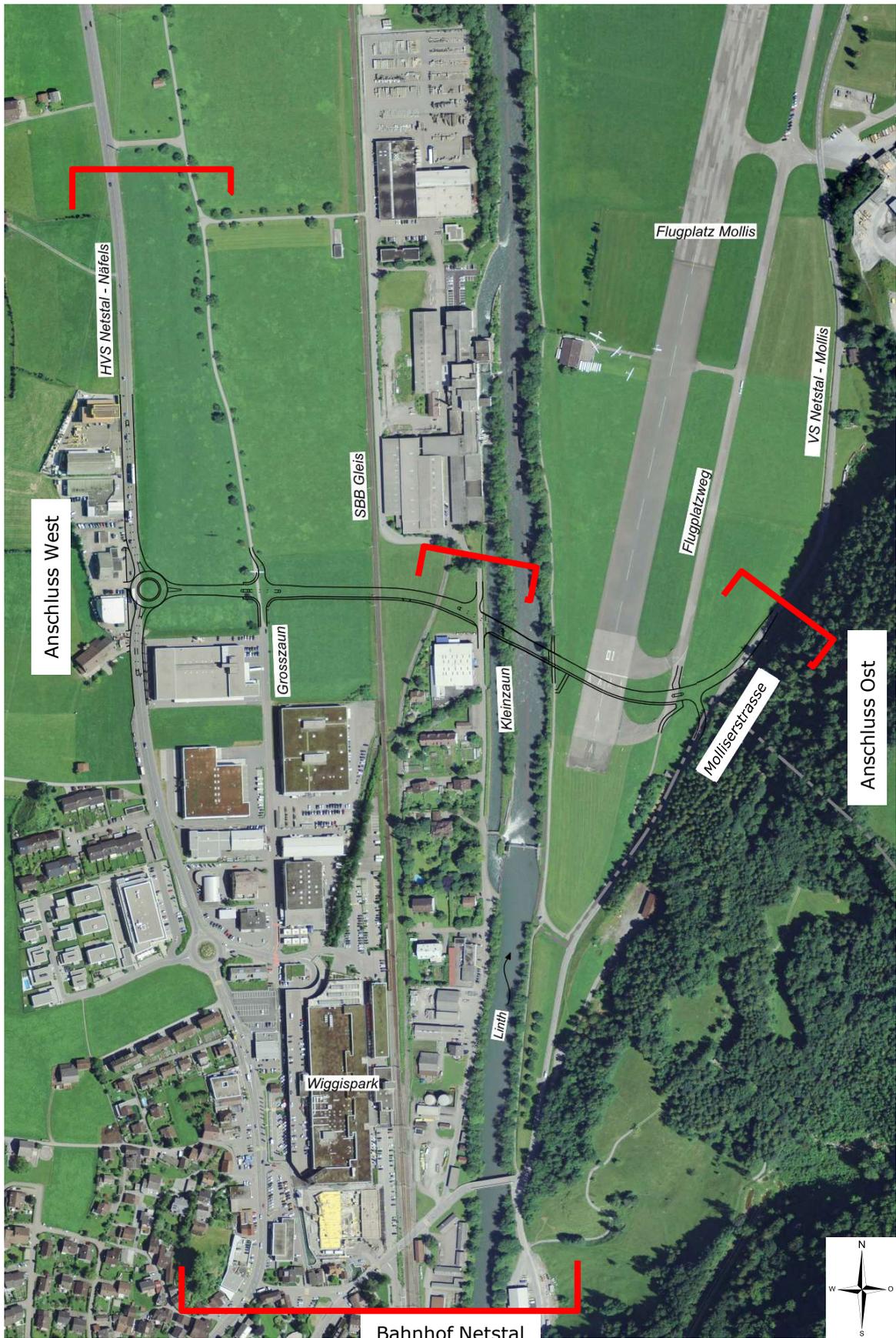


Abbildung 1: Betrachtungsperimeter verkehrlich flankierende Massnahmen

## **1.6 Grundlagen**

Nachfolgend sind die wichtigsten Dokumente (gesetzliche Grundlagen, Normen, Richtlinien, Empfehlungen, etc.) als Grundlage für diesen Bericht aufgelistet:

- [1] Kantonales Gesetz über Strassen und Wege, Stand 2018
- [2] SIA – Normen, Stand 2019
- [3] VSS – Normen, Stand 2019
- [4] Orthophoto, Stand 2018
- [5] Auflageprojekt Querspange Netstal, AF TOSCANO AG, Stand 2020
- [6] Verkehrsmodell Glarus Nord – Erweiterung Netstal, Roland Müller Küsnacht AG, Juni / Juli 2019
- [7] Tempo-30-Zonen, Gemeinde Glarus, Übersichtsplan 1:4'000, Metron, 23.11.2018

## 2. Beschrieb Situation mit Querspanne Netstal

### 2.1 Motorisierter Verkehr

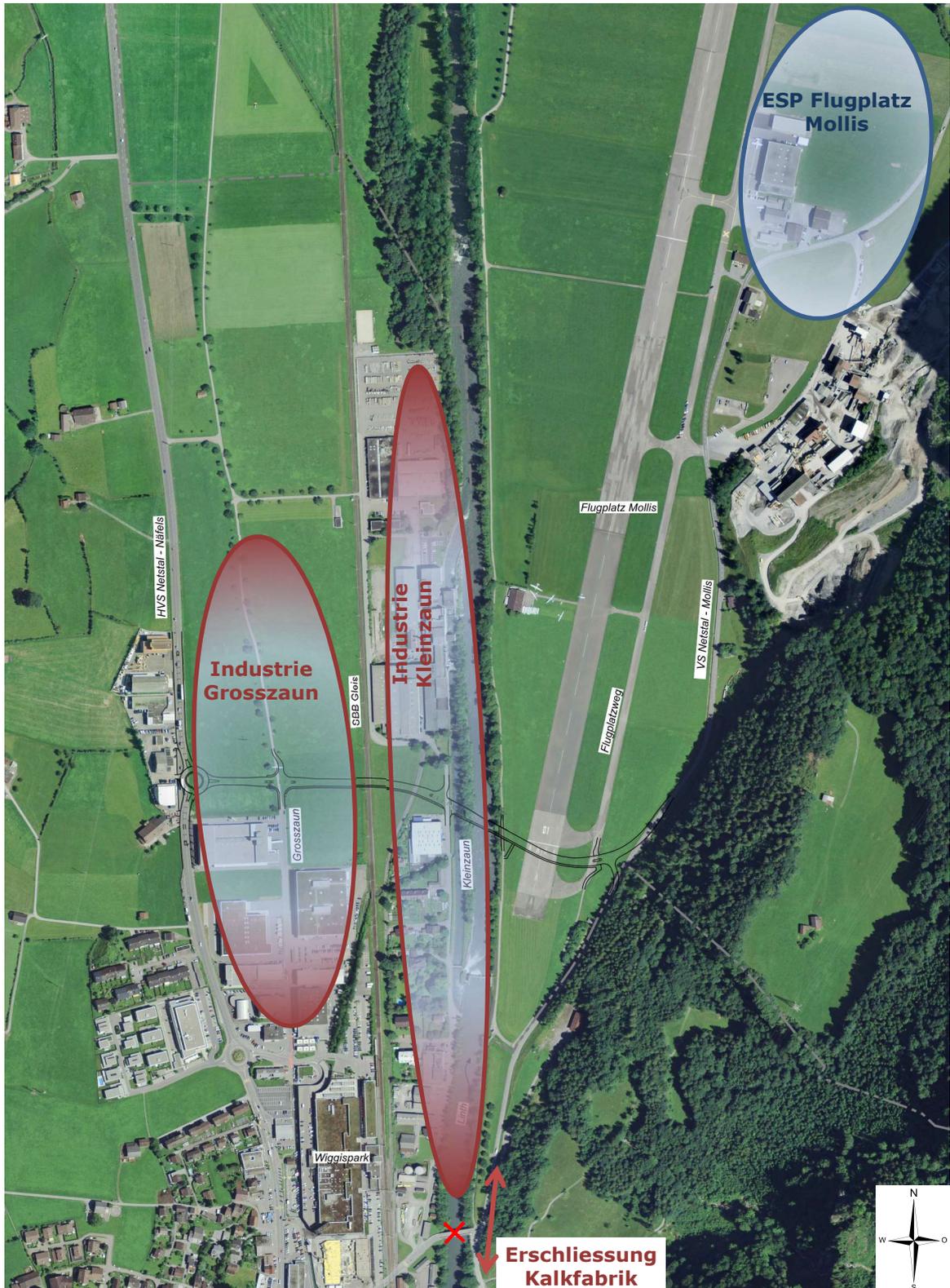


Abbildung 2: Anbindungen motorisierter Verkehr

Mit dem Bau der Querspange Neststal sollen insbesondere das Entwicklungsgebiet Grosszaun, das Industriegebiet Kleinzaun sowie der Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis optimal an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden. Gleichzeitig soll die Molliserstrasse im Bereich des Bahnhof Netstal vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Durchgangsverkehr soll über das übergeordnete Strassennetz - Landstrasse N17 und Querspange Netstal - abgewickelt werden.

Für den Fall, dass die Hauptverkehrsstrasse temporär gesperrt werden muss, soll die bestehende Linthbrücke als Ausweichroute möglich bleiben. Die Absperrungen sind daher demontierbar zu gestalten.

## **2.2 Öffentlicher Verkehr**

Für die bestehende Bahnlinie Netstal – Näfels wird im Bereich der Querspange ein neuer Bahnübergang à Niveau erstellt. Der bestehende Bahnübergang auf Höhe des ACO Areals wird aufgehoben.

Die bestehenden Buslinien werden durch den Bau der Querspange Netstal nicht verändert. Die Verbindungen zwischen Netstal und Näfels verkehren wie bis anhin über die Landstrasse.

## **2.3 Fussverkehr**

Der bestehende Landesfussweg entlang dem Grosszaun, der bestehende Wanderweg entlang dem Kleinzaun sowie der Flugplatzweg werden mit Mittelinseln als Querungshilfen über die Querspange Netstal geführt. Der Wanderweg am östlichen Linthufer wird mit einem Durchgang unter der neuen Brücke durchgeführt und mittels Rampe an das neue Trottoir entlang der Querspange Netstal angeschlossen.

Zwischen dem Knoten Grosszaun und dem Flugplatzweg wird ein neues Trottoir entlang der Querspange Netstal erstellt.

## **2.4 Veloverkehr**

Die bestehenden Velorouten werden im Bereich der Querspange Netstal durch Querungshilfen optimal an die neue Strassensituation angepasst.

Die signalisierte SchweizMobil Route Nr. 4 wird neu zwischen dem Knoten Grosszaun und Knoten Kleinzaun entlang der Querspange Netstal geführt, siehe Abbildung 3. Die Anpassung der Route wird durch die Schliessung des bestehenden Bahnüberganges auf Höhe ACO Areal erforderlich. Mit den vorgesehenen Abbiegehilfen sowie den beidseitigen Radstreifen entlang der Querspange Netstal ist eine sichere Routenführung möglich.

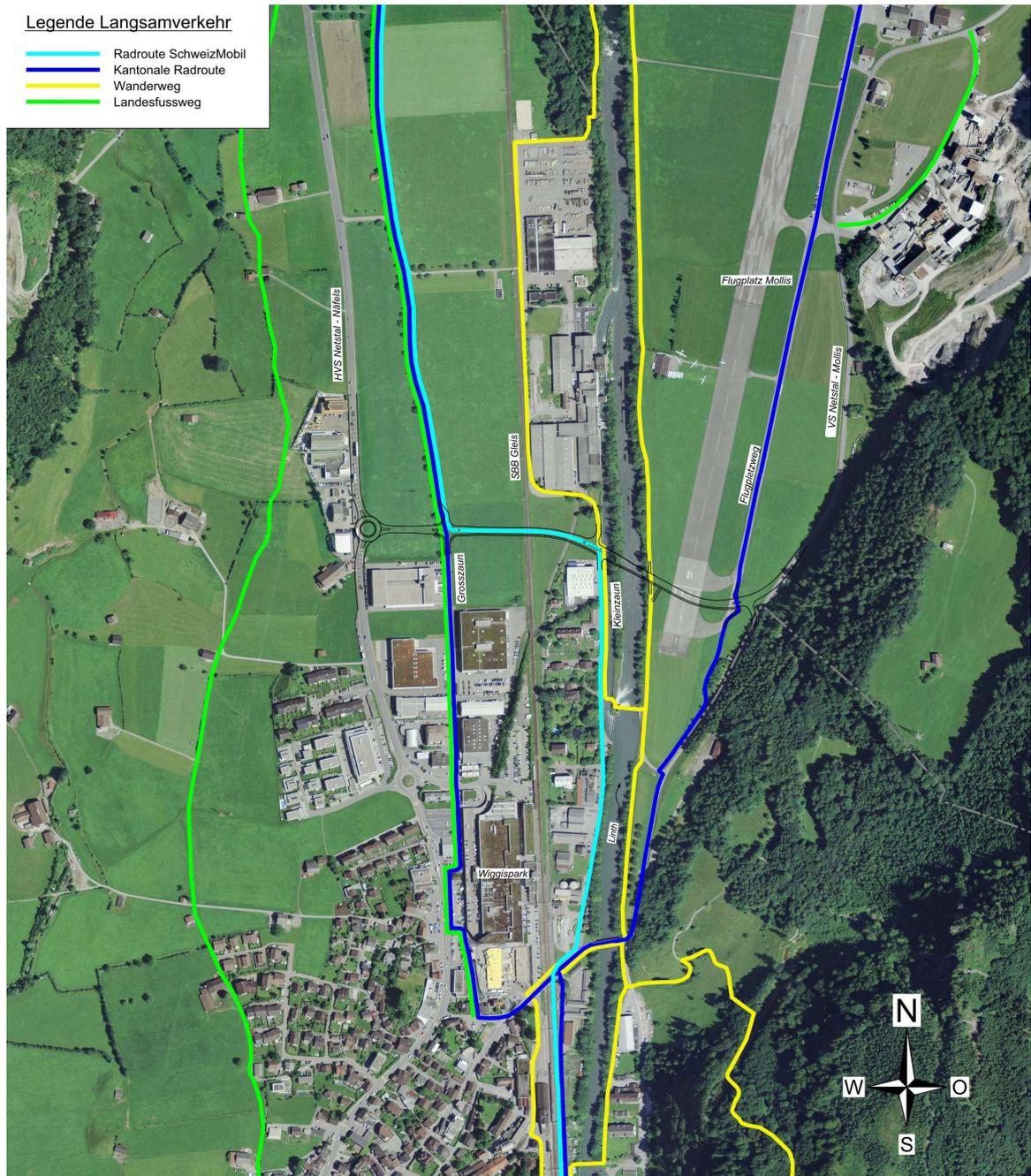


Abbildung 3: Langsamverkehrsrouten mit Querspange Netstal

### **3. Verkehrszahlen**

#### **3.1 Verkehrsmodell**

Das Verkehrsmodell Glarus Nord wurde im Sommer/Herbst 2014 durch das Ingenieurbüro Roland Müller Küsnacht AG im Auftrag des Kantons Glarus erstellt. Bei diesem Modell handelt es sich um ein Nachfragemodell, bei dem der Verkehr ausgehend von der vorhandenen Raum- und Infrastruktur erzeugt und verteilt wird. Zur Ermittlung von relevanten Verkehrsdaten, die als Grundlage der Modellkalibration dienen sollten, wurden im gleichen Zeitraum umfangreiche Verkehrszählungen in Näfels, Mollis und Umgebung durchgeführt:

- Knotenstromzählungen in Näfels und Mollis (Ingenieurbüro AKP)
- Kennzeichenerhebung zur Bestimmung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs (Ingenieurbüro AKP)
- Bluetooth-Detektorenzählung zur Bestimmung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs und der Fahrzeiten (Ingenieurbüro Roland Müller Küsnacht AG)
- Automatenzählungen auf ausgewählten Strecken (Ingenieurbüro AKP, Gemeinde Glarus Nord)

Das Verkehrsmodell konnte anhand dieser aktuell erhobenen Daten auf einen Ausgangszustand 2014 geeicht werden.

Für die Querspange Netstal wurde ein Prognosezustand 2030 erstellt, bei dem alle (heute absehbaren) zukünftigen Entwicklungen berücksichtigt werden. Dies beinhaltet sowohl konkrete Bauprojekte als auch noch nicht überbaute Potentialflächen. Zusätzlich wurden Bevölkerungsprognosen von Bund und Kanton in die Prognose mit einbezogen.

#### **3.2 Berücksichtigter Zustand**

Bei dem verwendeten Verkehrsmodell werden im Prognosezustand DWV 2030 folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- Querspange Netstal
- Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis
- Stichstrasse Näfels – Mollis (Autobahnzubringer A3) mit den zugehörigen Anpassungen im Verkehrsregime und den vFM in der Ortsdurchfahrt Mollis umgesetzt

### 3.3 DWV 2030 ohne flankierende Massnahmen

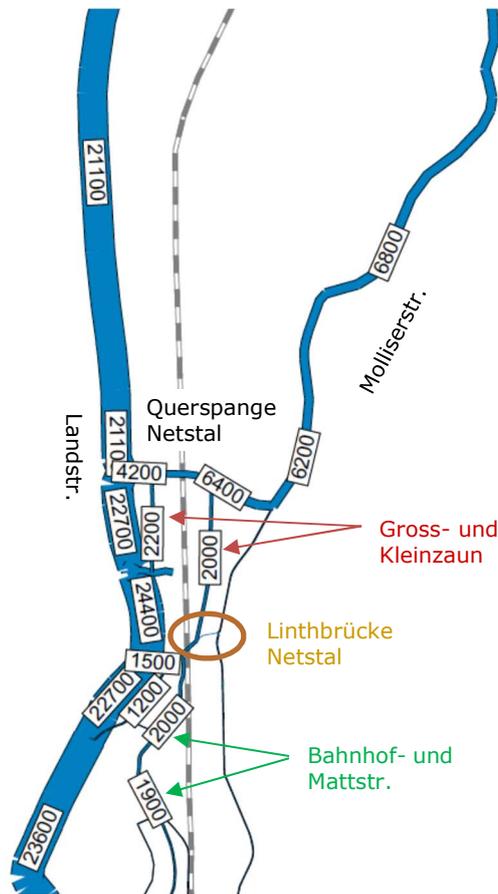


Abbildung 4: Modellzustand Z11

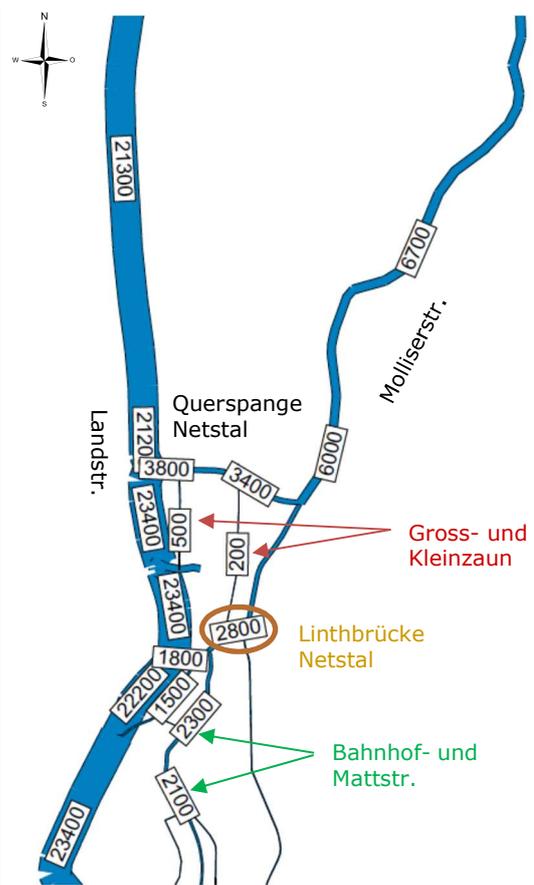


Abbildung 5: Modellzustand Z11.3

Im Modellzustand Z11 sind auf dem Gross- und Kleinzaun keine flankierenden Massnahmen vorhanden. Dadurch verlagert sich ein Teil des Verkehrs von der Landstrasse auf die beiden untergeordneten Gemeindestrassen.

Im Modellzustand Z11.3 ist die Linthbrücke bei Netstal für den motorisierten Verkehr offen. Die gewünschte Verkehrsumlagerung auf die Querspange Netstal bleibt aus. Das Zentrum von Netstal (Bahnhof- und Mattstr.) werden vom Durchgangsverkehr weniger entlastet.

### 3.4 DWV 2030 mit flankierenden Massnahmen

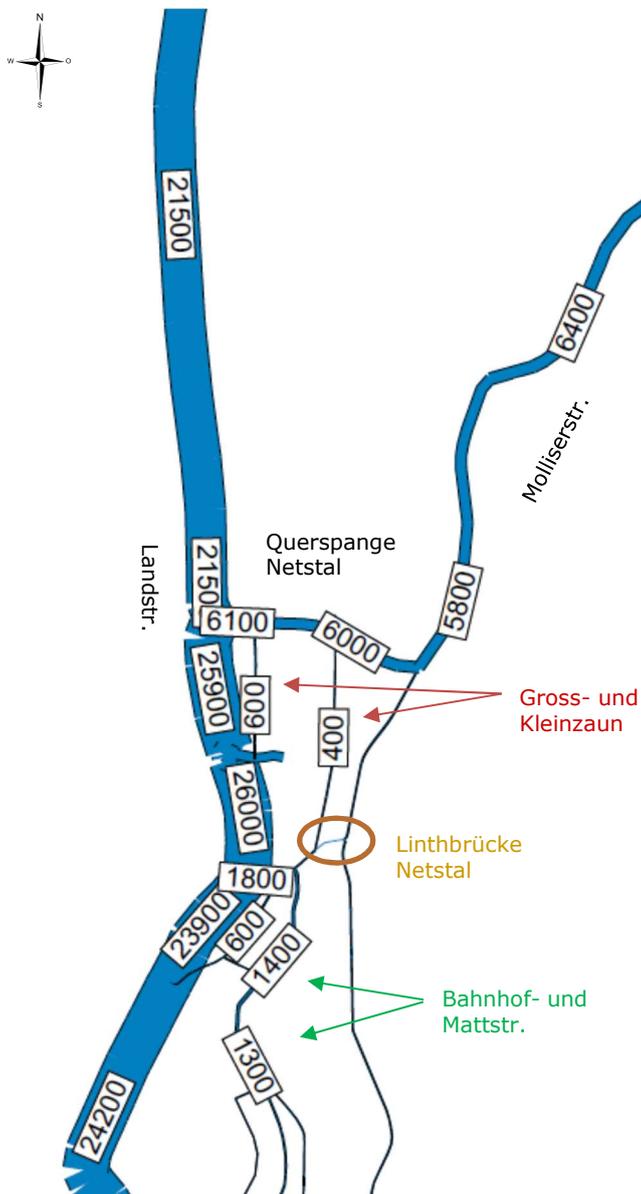


Abbildung 6: Modellzustand Z11.2

In der Abbildung 6 sind sowohl bei Gross- und Kleinzaun wie auch bei der Linthbrücke Netstal flankierende Massnahmen für den motorisierten Verkehr berücksichtigt. Die erwünschte Verkehrsumlagerung auf die Querspanne Netstal und die Landstrasse (HVS) wird dadurch erreicht. Die Gemeindestrassen im Zentrum von Netstal werden von unerwünschtem Schleichverkehr entlastet.

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind für die Ausschöpfung des Potentials der Querspanne notwendig und für die Erzielung einer Entlastung des Ortskerns Netstal zwingend.

#### 4. Verkehrlich Flankierende Massnahmen

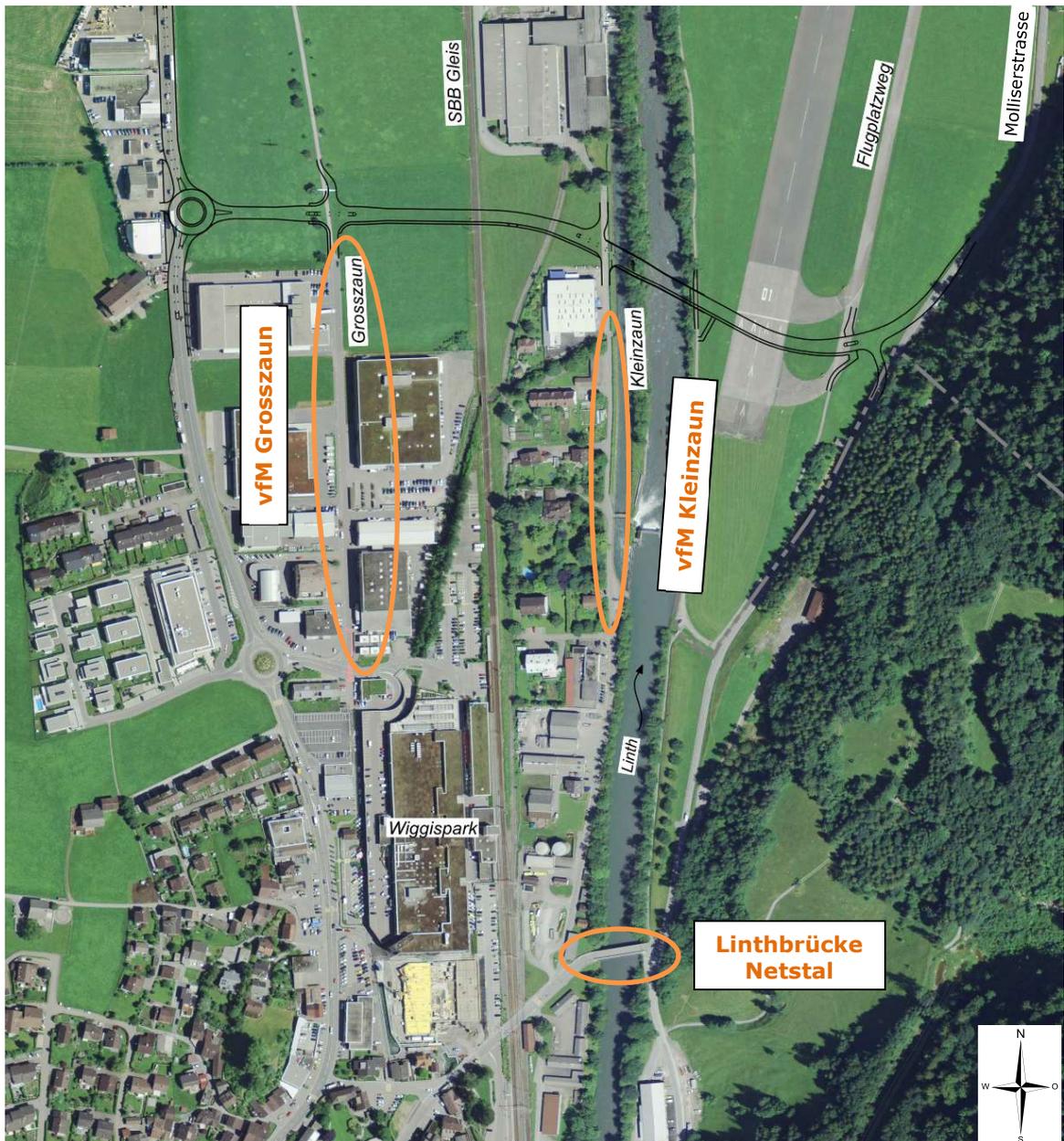


Abbildung 7: Übersicht der verkehrlich flankierenden Massnahmen

##### 4.1 Beschrieb

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen bei Gross- und Kleinzaun sowie bei der Linthbrücke in Netstal sollen die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs (MIV) vollständig unterbinden. Für den Velo- und Fussverkehr bleibt die Durchgängigkeit gewährleistet, damit das Fusswege- und Radverkehrsnetz erhalten bleibt. Die betroffenen Strassenzüge sind als Sackgasse mit Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr (4.09.1) respektive mit einem zweigeteilten Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder (2.13) zu signalisieren. Bei Benützung der bestehenden Linthbrücke als temporäre Ausweichroute ist das Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder vorübergehend aufzuheben. Der öffentliche Verkehr ist von den verkehrlich flankierenden Mass-

nahmen nicht betroffen, da keine Buslinien auf den unterbrochenen Strassenabschnitten verkehren. Der Bahnübergang der Molliserstrasse beim Bahnhof Netstal wird durch die Unterbindung der Durchfahrt bei der Linthbrücke deutlich von motorisiertem Verkehr entlastet.

Die gewählten Varianten für die Lage der Unterbrechung der Durchfahrtsmöglichkeiten und deren Ausgestaltung fliessen in das Projekt der Querspange ein, sind so integrierender Projektbestandteil und werden zusammen mit dem Projekt der Querspange durch den Regierungsrat genehmigt. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen werden im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Querspange realisiert.

#### **4.2 Schliessung der Linthbrücke**

In einem ersten Schritt werden auf beiden Seiten der bestehenden Brücke abschliessbare Pfosten eingebaut, die die Durchfahrt für den MIV verhindern sollen. Die Signalisation sowie die Markierung in Richtung Langgüetli ist entsprechend anzupassen.

Die Linthbrücke ist am Ende der Lebensdauer und wird durch den Kanton ersetzt. Sie dient zukünftig vor allem dem Langsamverkehr, soll jedoch weiterhin als Notfallroute auch für den MIV genutzt werden können. Entsprechend wird die Ausgestaltung der definitiven Massnahme zur Verhinderung der MIV Durchfahrt im Rahmen des Brückenprojektes aufgearbeitet. Der Ersatz der Brücke ist nicht Bestandteil des Projektes der Querspange und wird nach Inbetriebnahme der Querspange, vorbehältlich der entsprechenden Projekt- und Kreditgenehmigungen in Form eines separaten Projektes durch den Kanton Glarus umgesetzt:

#### **4.3 Schliessung Durchfahrt Gross- und Kleinzaun**

Mit der vorliegenden Variantenevaluation werden die möglichen Lösungsoptionen für eine Unterbindung der Durchfahrt in Gross- und Kleinzaun aufgezeigt (Lage, Gestaltung), bewertet und miteinander verglichen. Die daraus resultierenden Bestvarianten wurden mit der Gemeinde abgesprochen und im Grosszaun mit den am stärksten betroffenen Anstössern diskutiert.

##### **4.3.1 Zielsetzungen**

Zur Bewertung der einzelnen Varianten wird das Ziel der Verhinderung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr konkretisiert und mit Kriterien, die zur Erreichung einer bewilligungsfähigen Lösung beitragen, ergänzt. Für die Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen werden folgende Kriterien definiert:

### Kriterien

- Vermeidung von Schleichverkehr
- Keine Durchfahrt für MIV
- Keine Umfahrung der Sperre über Privatareale
- Verkehrsverlagerung MIV auf Querspange
- Anbindung Schwerverkehr an Querspange
- Akzeptanz
  - Erschliessung für Anstösser (Werkverkehr)
  - Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter
  - Verständlichkeit, Lesbarkeit der Massnahmen

### 4.3.2 Variantenfächer

Zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf den beiden Achsen Kleinzaun und Grosszaun werden verschiedene Standorte für die Anordnung einer Sperre für den MIV betrachtet. Die Varianten sind in der folgenden Grafik dargestellt.

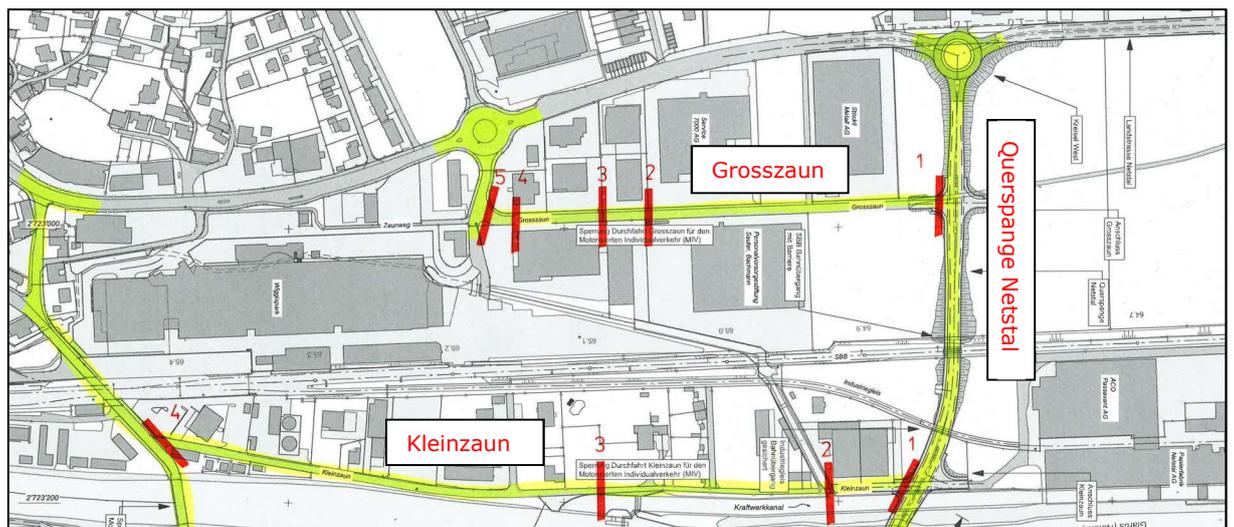


Abbildung 8: Übersicht Variantenfächer

Im Folgenden werden die einzelnen Varianten näher erläutert.

### Kleinzaun Variante 1

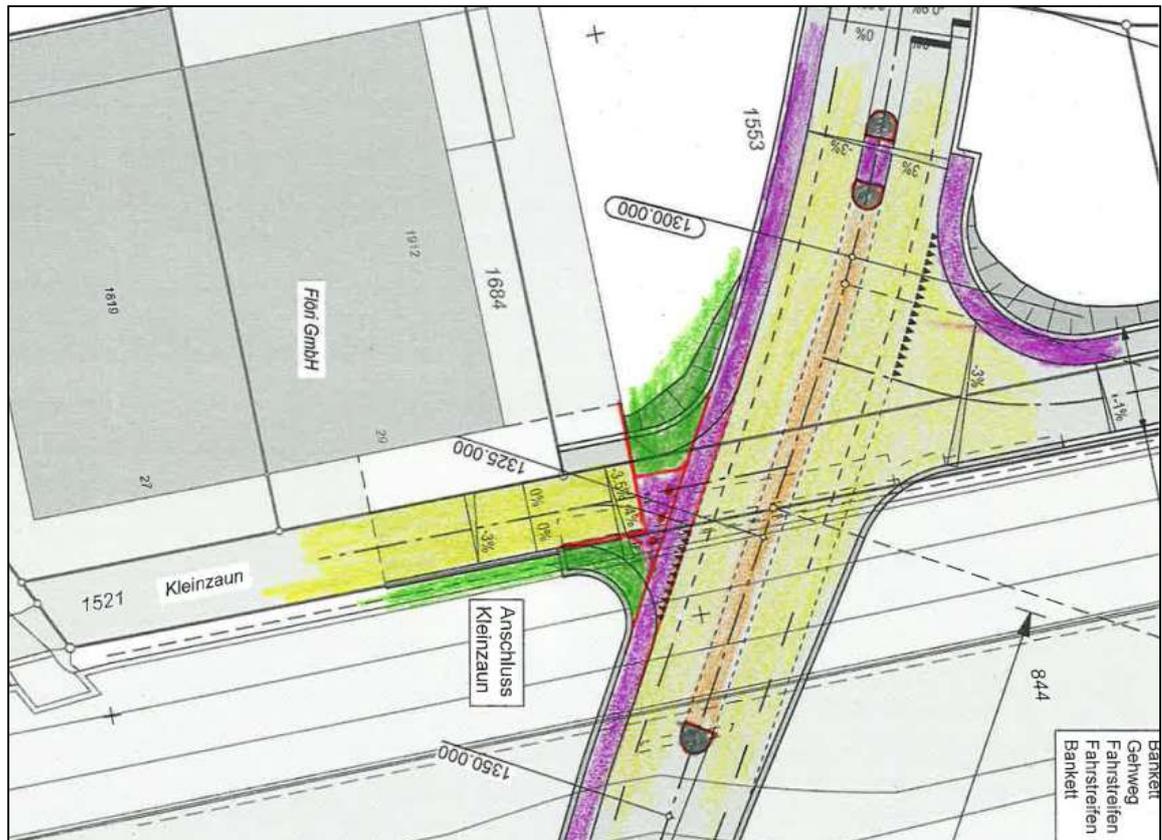


Abbildung 9: Situation Kleinzaun Variante 1

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der Kleinzaun nur für den Fuss- und Veloverkehr, aber nicht für den motorisierten Verkehr an die Querspange angebunden. Das Verkehrsaufkommen wird gegenüber dem Ist-Zustand reduziert, da ACO und Papierfabrik nicht mehr über den Kleinzaun erschlossen werden. Über die abgehenden Querstrassen sowie den Ausstellplatz oberhalb des Wehrs bestehen eingeschränkte Wendemöglichkeiten

### Vorteile

- Keine Veränderung der Zu- und Wegfahrten
- Reduktion der Verkehrsmenge (ohne Papierfabrik und ACO)

### Nachteile

- Keine direkte Anbindung an Querspange

## Kleinzaun Variante 2

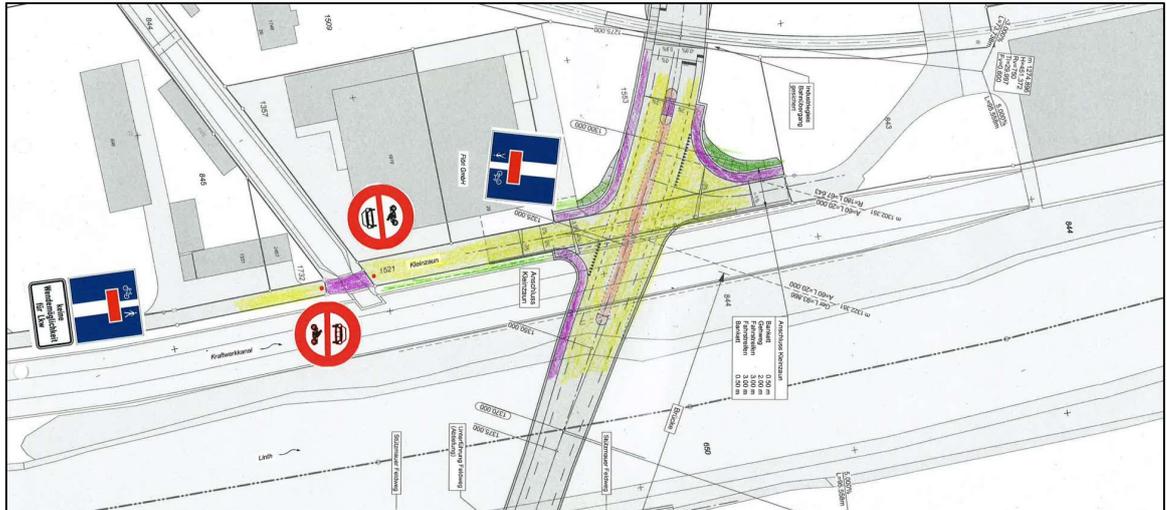


Abbildung 10: Situation Kleinzaun Variante 2

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der nördliche Kleinzaun an die Querspanne angebunden. Das Verkehrsaufkommen wird gegenüber dem Ist-Zustand reduziert, da ACO und Papierfabrik sowie das Gewerbeobjekt (u.a. Flöri GmbH) nicht mehr über den Kleinzaun erschlossen werden. Über die abgehenden Querstrassen sowie den Ausstellplatz oberhalb des Wehrs bestehen eingeschränkte Wendemöglichkeiten. Durch die Sperrung der Durchfahrt mit abschliessbaren Pfosten könnten z.B. Unterhaltsfahrzeuge und Notfallfahrzeuge weiterhin durchfahren.

### Vorteile

- Reduktion der Verkehrsbelastungen
- Anbindung Teile des Gewerbegebietes an die Querspanne

### Nachteile

- keine

### Kleinzaun Variante 3

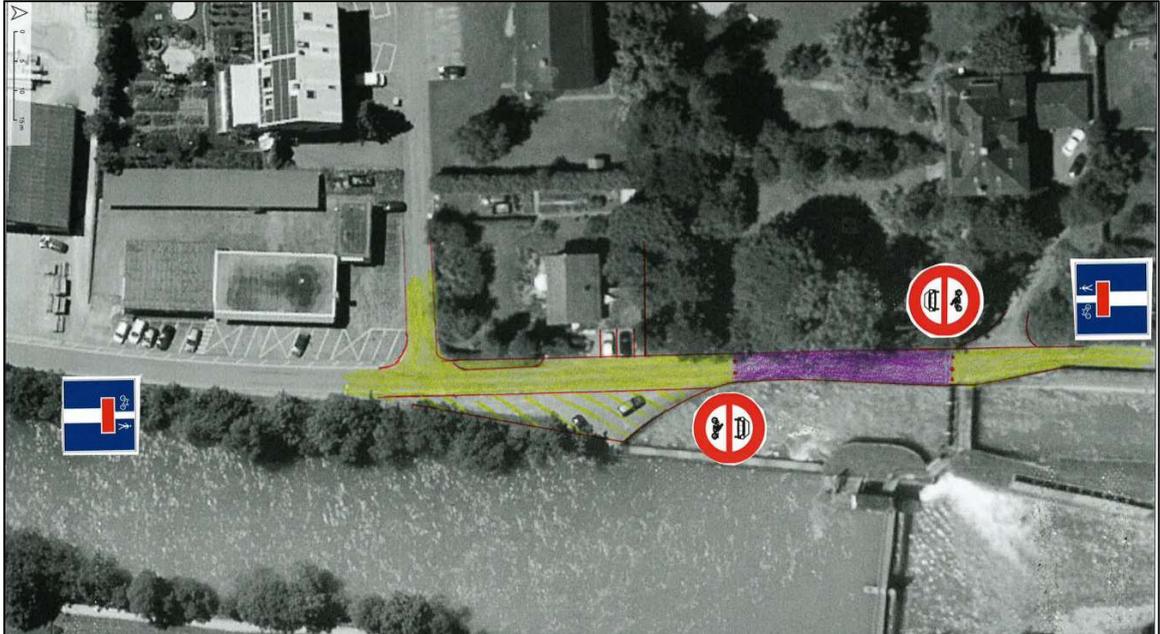


Abbildung 11: Situation Kleinzaun Variante 3

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der nördliche Kleinzaun an die Querspange angebunden. Das Verkehrsaufkommen reduziert sich gegenüber dem Ist-Zustand. Über die abgehenden Querstrassen sowie den Ausstellplatz oberhalb des Wehrs bestehen eingeschränkte Wendemöglichkeiten. Der nördliche Gewerbeverkehr und auch der Verkehr der nördlichen Wohnareale wird direkt zur Querspange geführt. Durch die Sperrung der Durchfahrt mit Pfosten, könnten z.B. Müllfahrzeug und Feuerwehr weiterhin durchfahren.

### Vorteile

- Reduktion der Verkehrsbelastungen
- Anbindung Teile des Gewerbegebietes an die Querspange

### Nachteile

- Nördliche Wohnareale müssen mit motorisiertem Verkehr über die Spange fahren

### Kleinzaun Variante 4

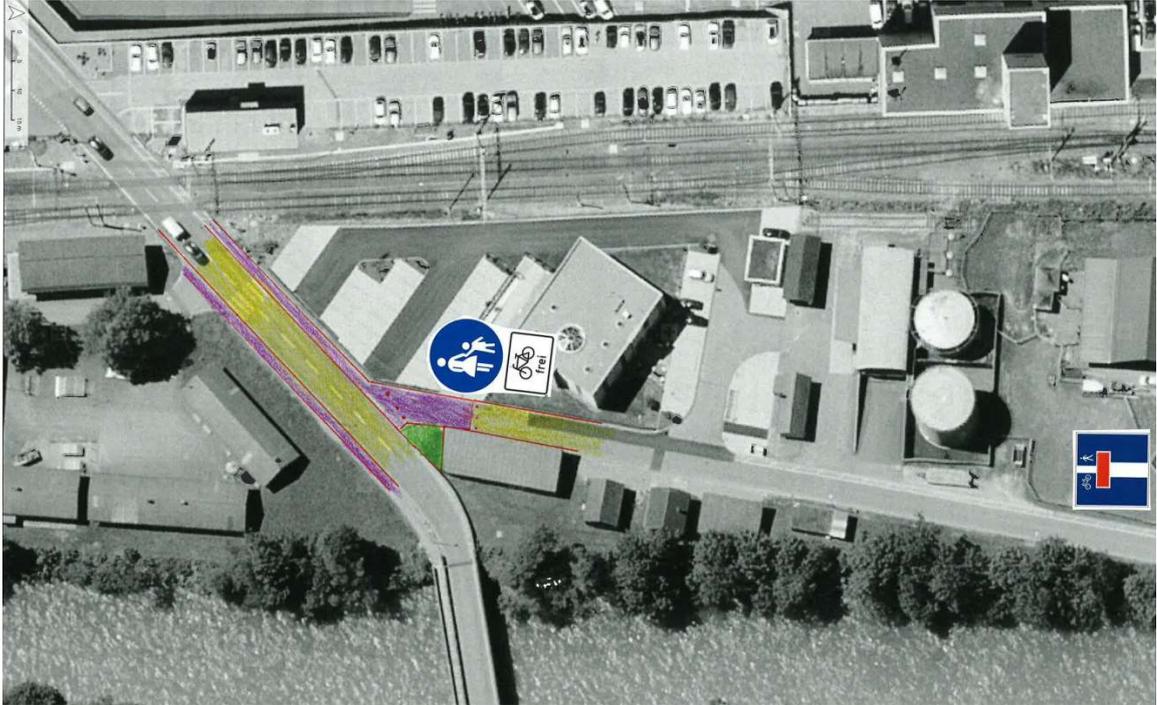


Abbildung 12: Situation Kleinzaun Variante 4

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der gesamte Kleinzaun an die Querspanne angebunden und von der Molliserstrasse abgetrennt. Der gesamte Verkehr, d.h. auch der Verkehr der Wohn- und Gewerbeareale sowie der Moschee muss über die Spange Netstal fahren, eine direkte Zufahrt aus dem Ortskern ist nicht mehr möglich. Über die abgehenden Querstrassen sowie den Ausstellplatz oberhalb des Wehrs bestehen eingeschränkte Wendemöglichkeiten.

### Vorteile

- Ableitung Schwerverkehr direkt auf Querspanne

### Nachteile

- Alle Wohn- und Gewerbeareale Kleinzaun sind mit motorisiertem Verkehr nur noch über die Spange erschlossen

### Grosszaun Variante 1

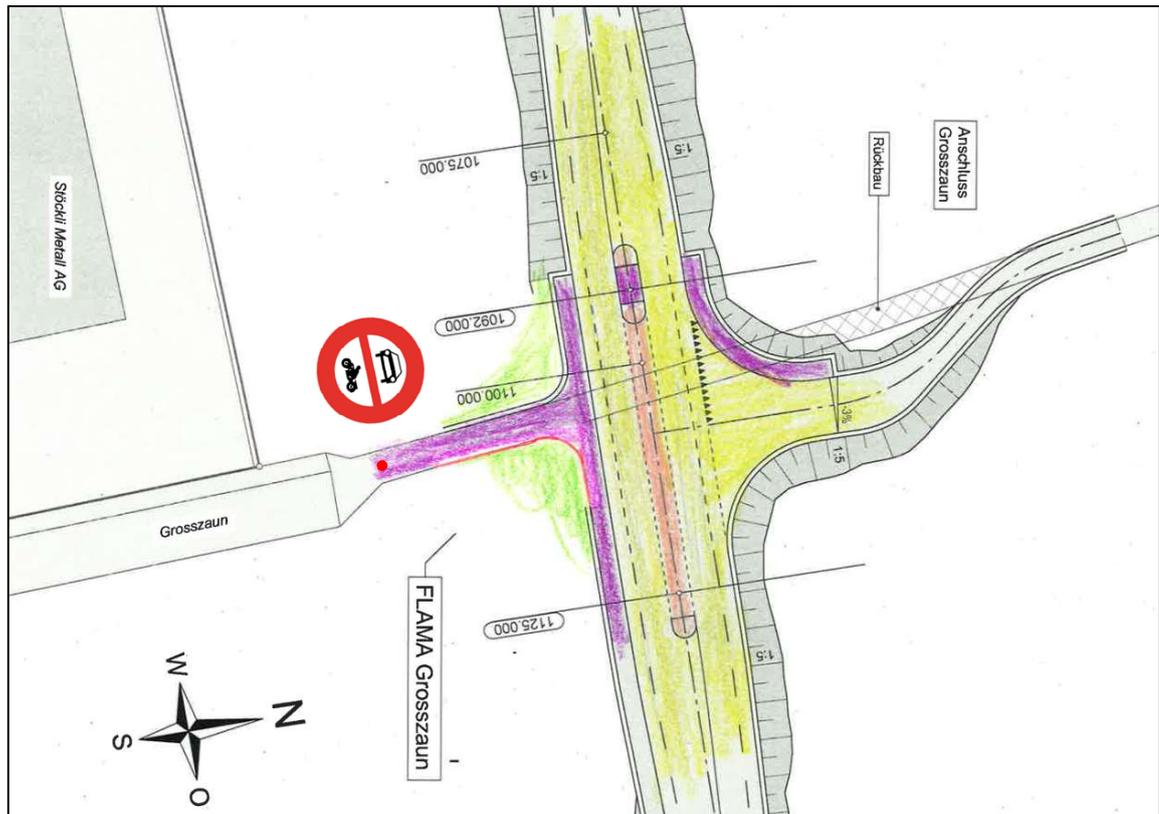


Abbildung 13: Situation Grosszaun Variante 1

#### Erläuterungen

In dieser Variante ist der Grosszaun (Zaunweg) nur für den Fuss- und Veloverkehr, aber nicht für den motorisierten Verkehr an die Querspanne angebunden. Die Erschliessungssituation und das Verkehrsaufkommen im Grosszaun bleiben gegenüber dem Ist-Zustand unverändert. Die Anstösser können auf ihren Grundstücken wie heute wenden.

#### Vorteile

- Keine Veränderung gegenüber heute

#### Nachteile

- Kein direkter Anschluss für den bestehenden Gewerbe- und Industrieverkehr an die Querspanne

## Grosszaun Variante 2

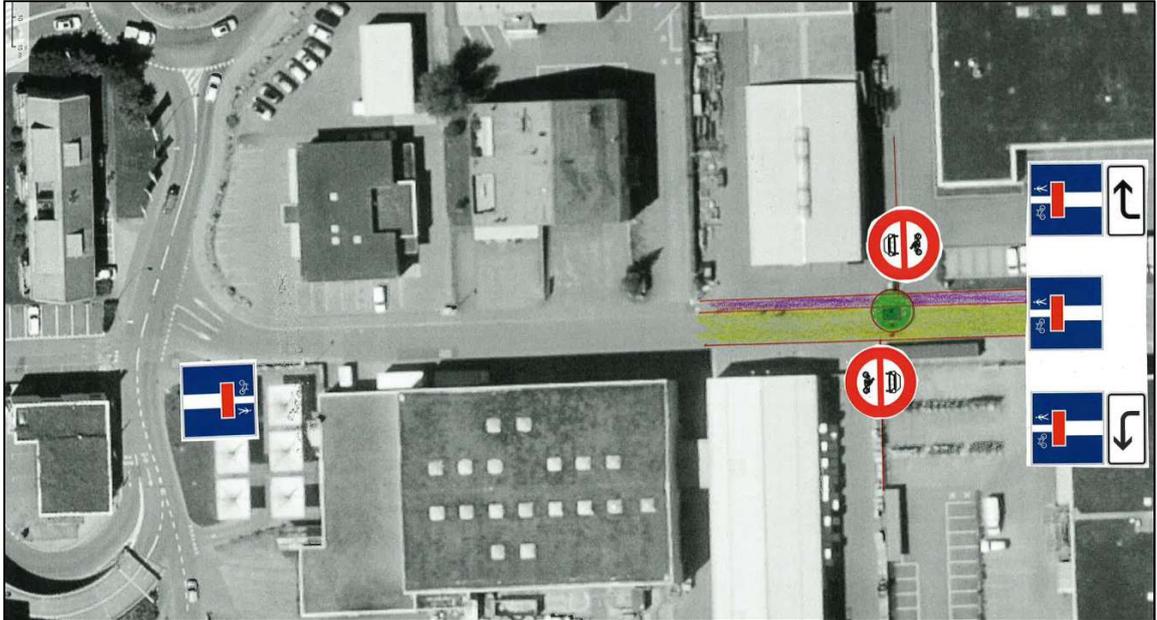


Abbildung 14: Situation Grosszaun Variante 2

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der Grosszaun für den grösseren Industrie- und Gewerbebetrieben an die Spange Netstal angebunden. Es gibt in beiden Abschnitten keine Wendemöglichkeit für Lastwagen auf öffentlichem Grund. Die Anstösser können auf ihren Grundstücken wie heute wenden. Die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten und damit die betriebliche Erschliessung müssen bei einzelnen Betrieben angepasst werden.

### Vorteile

- Nutzung der Querspanne für Teile der Anstösser

### Nachteile

- Fehlende öffentliche Wendemöglichkeiten
- Anpassungen bei Betriebserschliessungen erforderlich
- Erschwerte Grundstückzufahrten bei Sperren
- Umfahrungsmöglichkeit auf Privatareal

### Grosszaun Variante 3

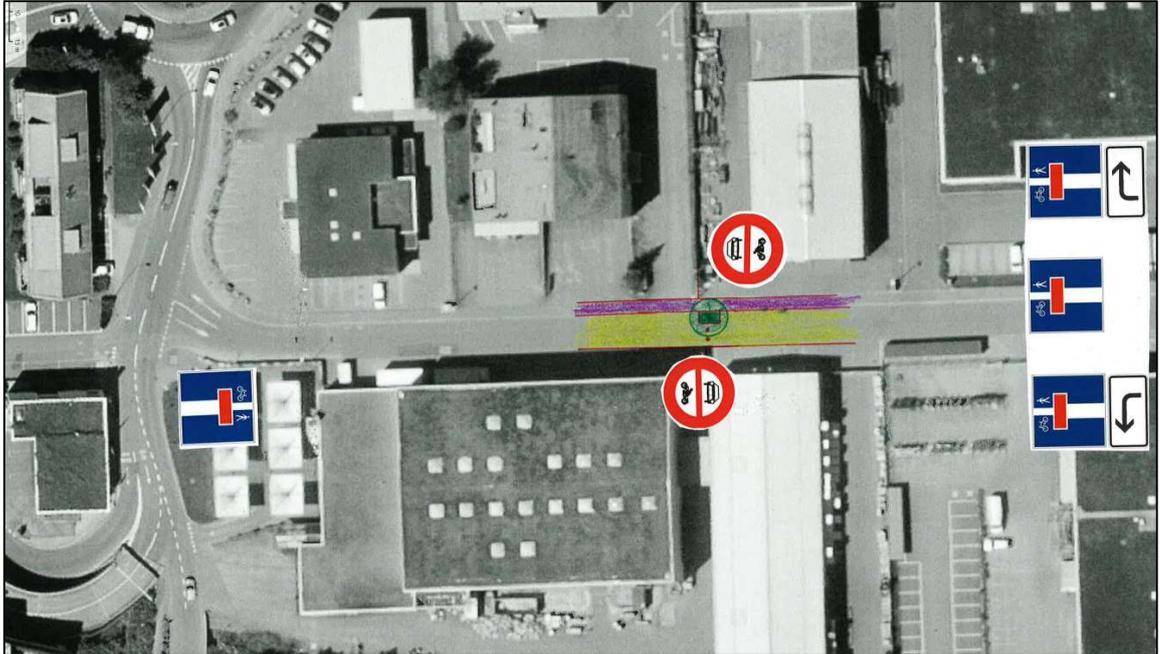


Abbildung 15: Situation Grosszaun Variante 3

### Erläuterungen

In dieser Variante ist der Grosszaun für den nördlichen Teil mit grossflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben an die Spange Netstal angebunden. Es gibt in beiden Abschnitten keine Wendemöglichkeit für Lastwagen auf öffentlichem Grund. Die Anstösser können auf ihren Grundstücken wie bis anhin wenden. Die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten und damit die betriebliche Erschliessung müssen bei einzelnen Betrieben angepasst werden.

### Vorteile

- Nutzung der Querspange für Teile der Anstösser

### Nachteile

- Fehlende öffentliche Wendemöglichkeiten
- Anpassungen bei Betriebserschliessungen erforderlich
- Erschwerte Grundstückzufahrten bei Sperren

#### Grosszaun Variante 4

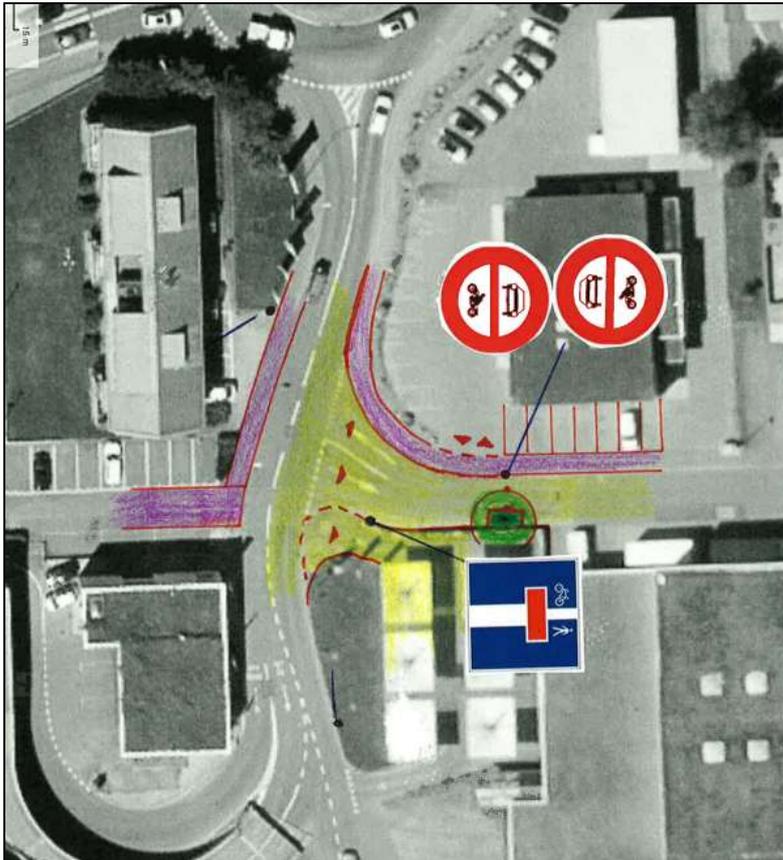


Abbildung 16: Situation Grosszaun Variante 4

#### Erläuterungen

In dieser Variante ist der gesamte Abschnitt Grosszaun an die Spange Netstal angebunden. Die zwei südlichen Grundstücke können über bestehende Grundstückszufahrten weiterhin von Süden her angefahren werden. Dies führt dazu, dass die beiden südlichsten Grundstücke zwei getrennte Zufahrten haben, eine von Norden ab der Querspange und eine von Süden. Auf dem Grosszaun gibt es keine öffentlichen Wendemöglichkeit für Lastwagen. Die Anstösser können auf ihren Grundstücken wie bis anhin wenden. Die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten und damit die betriebliche Erschliessung müssen bei einzelnen Betrieben angepasst werden

#### Vorteile

- Nutzung der Querspange

#### Nachteile

- Zwei Liegenschaften werden in der Erschliessung «durchtrennt»
- Fehlende Wendemöglichkeiten
- Anpassungen bei Betriebserschliessungen erforderlich
- Umfahrungsmöglichkeit über Privatreal

### Grosszaun Variante 5

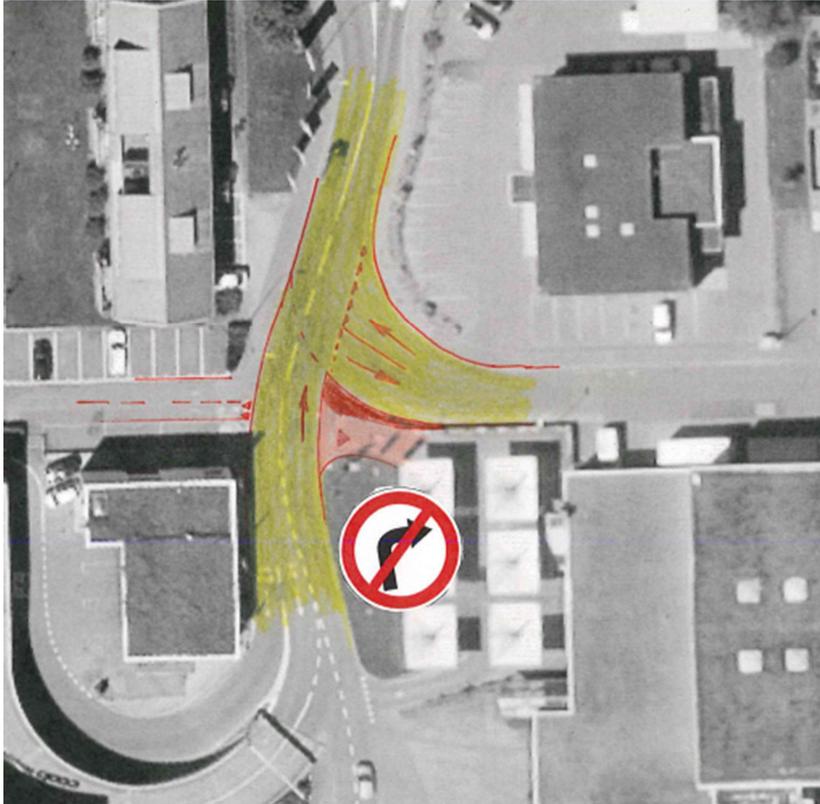


Abbildung 17: Situation Grosszaun Variante 5

### Erläuterungen

In dieser Variante wird das Abbiegen vom Wiggispark kommend nach rechts mittels Signal und Anpassungen in der Strassenraumgestaltung unterbunden. Es wird auch verhindert, dass via Querspange über den Grosszaun direkt zum Wiggispark gefahren werden kann.

### Vorteile

- Bisherige Zu- und Wegfahrten Grosszaun weiterhin möglich
- Direktanschlusses an die Querspange

### Nachteile

- Ziele zur Verkehrsentlastung **können nicht erreicht werden**



## Grosszaun

Die Variante 1 erfüllt die aktuellen Ziele am besten. Die übrigen Varianten führen bei den Anstössern teilweise zu grösseren Beeinträchtigungen ihrer Erschliessungen und damit ihrer betrieblichen Abläufe. Einzelne Liegenschaften würden in ihrer Erschliessung getrennt, sodass getrennte Zufahrten von Norden und von Süden her erforderlich wären, zB. Walhalla und Omikron. Zudem könnten die Umfahrung der baulichen Trennung auf privatem Grund nicht verhindert werden. Mit der Variante 1 erfolgt für den MIV keine direkte Anbindung an die Querspange. Die Erschliessung dieses Gebietes wird wie bis anhin über den Kreisel Wiggispark gewährleistet. Die Entlastung des Kreisels Wiggispark, die mit einem potenziellen Anschluss des Grosszaun an die Querspange realisiert werden könnte, ist im Vergleich zur ohnehin vorhanden Verkehrsmenge marginal und kann entsprechend vernachlässigt werden. Die Variante 1 weist eine hohe Verständlichkeit und Akzeptanz auf.

Tabelle 2: Variantenbeurteilung Grosszaun

Flankierende Massnahmen Grosszaun	Variante	Indikatoren	Grosszaun 1					Grosszaun 2					Grosszaun 3					Grosszaun 4					Grosszaun 5				
			--	-	+ / -	+	++	--	-	+ / -	+	++	--	-	+ / -	+	++	--	-	+ / -	+	++	--	-	+ / -	+	++
1 Vermeidung von Schleichverkehr	Keine Durchfahrt	Keine Umfahrungsmöglichkeit	[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				
			[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				
3 Verkehrsverlagerung MIV auf Querspange Netstal		Anbindung Schwerverkehr an Spange	[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				
4		Erschliessungsbedingungen für Anstösser	[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				
5		Erreichbarkeit Kunden und Mitarbeiter	[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				
6		Verständlichkeit, Lesbarkeit der Massnahmen	[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]					[Red, Yellow, Yellow, Green, Green]				

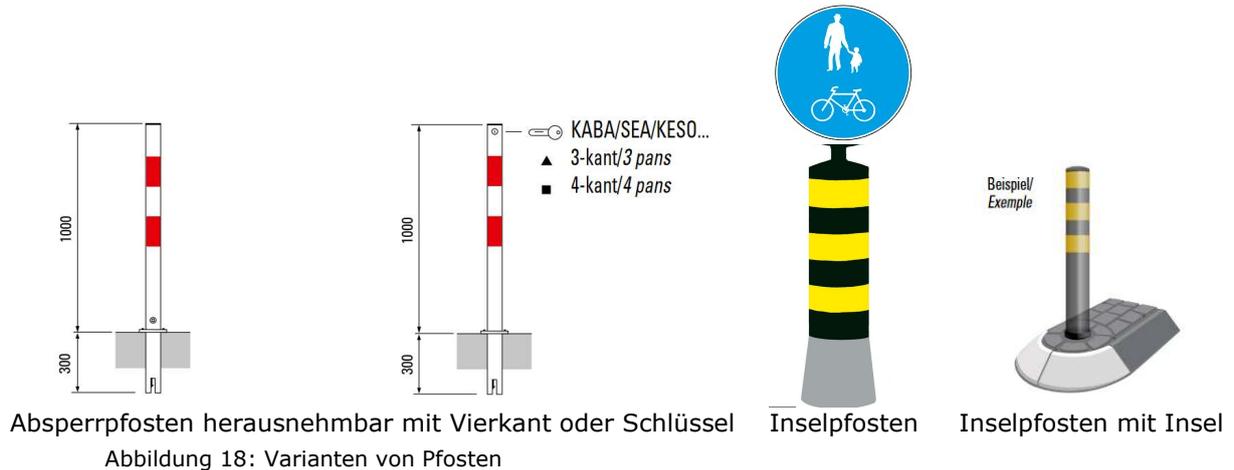
Die Variante 1 ist mit den am stärksten betroffenen Anstössern besprochen und wird von diesen mehrheitlich unterstützt.

- Als **Bestvariante** ergibt sich die **Variante 1** mit der Beibehaltung des bisherigen Verkehrsregimes im Grosszaun und einem Anschluss des Grosszaun an die Querspange beschränkt auf den Langsamverkehr.

#### 4.3.4 Gestaltung und Signalisation

Zur Ausgestaltung einer Durchfahrtssperre stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Die Durchfahrtssperre besteht aus einer Kombination von einem Signal und, zur Sicherstellung der Wirksamkeit, einer baulichen Massnahme.

Bei den baulichen Massnahmen steht eine Durchfahrtssperre mit abschliessbaren Pfosten im Vordergrund. Sie soll die Befahrbarkeit für Notfall- und Unterhaltsfahrzeuge ermöglichen.



Bei einer Durchfahrtssperre mit Posten und Signalen ist besonderer Wert auf die Erkennbarkeit der Pfosten zu legen. Zur besseren Lesbarkeit können die einzelnen Massnahmen z.B. mit lokaler Umgestaltung der Verkehrsfläche, sichtbaren Hindernissen, einer Bodenmarkierung oder einer Bepflanzung unterstützt werden. Diese sind so zu gestalten, dass von ihnen keine Gefährdung z.B. für den Veloverkehr ausgeht. Nachfolgend einige Beispiele, wie dies gestaltet werden kann.



Abbildung 19: Beispiele für Durchfahrtssperren

Immer zugehörig ist eine gute, grossräumige Signalisation, damit Lastwagen, Lastzüge und Sattelzüge die gesperrten Strassen nicht irrtümlich befahren. Im Notfall stehen Wendemöglichkeiten auf den privaten Grundstücken oder mit Querstrassen zur Verfügung.

#### 4.4 Kosten

Für die Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen wird im Budget der Querspanne Netstal ein zusätzlicher Betrag von CHF 50'000.- eingerechnet. Die Kosten beinhalten einfache physische Sperren sowie die erforderlichen Signalisations- und Markierungsmassnahmen. Die Ausgestaltung des Anschlusses Grosszaun an die Querspanne ist in den Strassenbaukosten bereits enthalten.

#### **4.5 Weiteres Vorgehen**

Das vorliegende Konzept der verkehrlich flankierenden Massnahmen ist integraler Bestandteil des Auflageprojektes und wird zusammen mit der Projektgenehmigung der Querspange Netstal durch den Regierungsrat genehmigt. Die weitere Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen wird in der nächsten Projektphase in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde erfolgen. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen werden im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Querspange als Teil des Projektes der Querspange realisiert.