



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

---

# Kantonaler Richtplan 2018; Kanton Glarus

## Ergänzung Genehmigungseingabe (Kapitel Verkehr und Tourismus)

### **Prüfungsbericht**

25. Juni 2022

---



**Autor(en)**

Martin Lenhard, Sektion Richtplanung (ARE)

**Zitierweise**

Bundesamt für Raumentwicklung (2021), Prüfungsbericht des Bundes zur Ergänzung Genehmigungseingabe (Kapitel Verkehr und Tourismus) Richtplan Kanton Glarus

**Bezugsquelle**

Elektronische Version unter [www.aren.admin.ch](http://www.aren.admin.ch)

**Aktenzeichen**

ARE-211-08-14/5

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gesamtbeurteilung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Genehmigungsantrag Kanton</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Prüfungsprozess Bund</b> .....	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Stellenwert des Prüfungsberichts</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Inhalt des Richtplans und Beurteilung</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>Verkehr</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1.1</b>	<b>V1.1 Konzept Gesamtverkehr</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1.2</b>	<b>V1.2 Intermodale Schnittstellen</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1.3</b>	<b>V2 Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1.4</b>	<b>V3 Strassenverkehr</b> .....	<b>8</b>
<b>3.1.5</b>	<b>V4 Fuss- und Veloverkehr</b> .....	<b>9</b>
<b>3.1.6</b>	<b>V5 Zivilluftfahrt</b> .....	<b>9</b>
<b>3.2</b>	<b>Tourismus</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2.1</b>	<b>T2 Touristische Intensiverholungsgebiete (anlagenorientiert)</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2.2</b>	<b>T3 Naturnaher Tourismus (nicht anlagenorientiert)</b> .....	<b>12</b>
<b>3.2.3</b>	<b>T4 Golfsport</b> .....	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Anträge an die Genehmigungsbehörde</b> .....	<b>16</b>

## 1 Gesamtbeurteilung

Mit den eingereichten Kapiteln Verkehr und Tourismus wird die Gesamtüberarbeitung des Richtplans Glarus abgeschlossen, und der Kanton Glarus wird nach erfolgter Genehmigung damit inskünftig über ein aktuelles Steuerungsinstrument in allen Themenbereichen des Richtplans verfügen.

Die vom Kanton Glarus vorgelegte Gesamtüberarbeitung im Teil Verkehr bildet die Anforderungen bezüglich Gesamtverkehrsplanung und Mobilität im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung gut ab. Die vorliegende Gesamtverkehrsbetrachtung des Kantons Glarus beinhaltet dabei eine Priorisierung der verkehrspolitischen Ziele. Der Kanton legt den Fokus auf den Erhalt und die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen. Dazu gehören insbesondere die Stärkung der Bahnverbindung zwischen Ziegelbrücke und Linthal als Rückgrat der ÖV-Erschliessung sowie die Lenkung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen sowie die Weiterentwicklung multimodaler Umsteigepunkte. Ein wichtiges Ziel ist die Abstimmung des Verkehrssystems mit der angestrebten Siedlungsentwicklung. Diese Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems decken sich mit den Hauptaussagen des vom Bundesrat am 20.10.2021 beschlossenen Programmteils des Sachplans Verkehr (SPV).

Allerdings werden ein Strassenbauvorhaben sowie eine Veloroute – beide im Koordinationsstand Festsetzung – vom Bund nur im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis genommen, da diese bereits realisiert sind. Für zukünftige Richtplananpassungen muss der Kanton Glarus die räumliche Abstimmung noch besser darlegen, da Vorhaben gemäss Artikel 8 Absatz 2 RPG über eine ausreichende Grundlage im Richtplan für die nachfolgenden Entscheide verfügen müssen.

Im Tourismuskonzept des Kantons Glarus werden drei touristische Gebiete Elm, Braunwald und Kerenzerberg in den richtungweisenden Beschlüssen T1-B/1 Konzept Tourismus des Richtplans festgelegt. Diese bilden die bestehenden Strukturen ab. Der Kanton vertritt die Meinung, dass der Tourismus im Glarnerland heute einen im Vergleich zu anderen Alpenregionen eher geringen Stellenwert aufweist. Mit verschiedenen Massnahmen und Vorhaben soll daher die Attraktivität gesteigert werden, entsprechende Handlungsanweisungen und Festlegungen werden im Richtplan getroffen, so sind u.a. eine Erweiterung des Erholungsgebiets Braunwald und neue Verbindungen bzw. Verbindungsbahnen zwischen Berg und Tal vorgesehen.

Es sind gerade die Verbindungsbahnen, die teilweise aus Bundessicht kritisch zu betrachten sind: Die Verbindungsbahn Gäsi-Filzbach wird aufgrund der noch ungenügenden räumlichen Abstimmung zurückgestuft. Aber auch die Verbindungsbahn Elm–Vorab weist grosses Konfliktpotenzial auf. Hierbei handelt es sich um die Erschliessung einer neuen Geländekammer, sprich der Bergflanke des Vorab südlich von Elm. Aus Bundessicht bestehen grösste Bedenken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit und der Bundesrechtskonformität des Vorhabens; es sollte durch den Kanton nicht weiterverfolgt werden.

## 2 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtpläne mit dem Bundesrecht vereinbar sind und wie sie mit den Bundesinteressen abgestimmt sind. Der Bund richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichtes und eines Genehmigungsbeschlusses an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst die Vorsteherin oder der Vorsteher des UVEK über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

### 2.1 Genehmigungsantrag Kanton

An seiner Sitzung vom 3. Dezember 2021 hat der Bundesrat die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans Glarus «Richtplan 2018» für die Kapitel A Aufbau/Inhalte, R Raumentwicklungsstrategie/-konzept, S Siedlung, N Natur und Landschaft und E Übrige Raumnutzungen sowie für die entsprechenden Karteninhalte genehmigt. Die gesamten Richtplankapitel V Verkehr und T Tourismus waren nicht Teil der entsprechenden Genehmigungseingabe, da in der Landratsitzung vom 24. April 2019 verschiedene Abschnitte des Richtplans zur Überarbeitung an die Regierung zurückgewiesen worden waren (vgl. Landratsprotokoll vom 24. April 2019).

Die vom Landrat in einer ersten Version zurückgewiesenen Kapitel V1.2, V3 und T wurden am 23. Juni 2020 vom Regierungsrat in überarbeiteter Form erneut erlassen. Am 4. November 2020 hat der Landrat des Kantons Glarus die Ergänzung Genehmigungseingabe (Kapitel Verkehr und Tourismus) des Richtplans beschlossen. Mit Schreiben vom 11. Mai 2021 reichte der Regierungsrat des Kantons Glarus diese zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Glarus lagen folgende Dokumente bei:

- Titelblatt und Inhaltsverzeichnis Richtplan 2018 (Stand 4.11.2020)
- Richtplankarte (Stand 4.11.2020)
- Kapitel Verkehr (Stand 4.11.2020)
- Kapitel Tourismus (Stand 4.11.2020)
- Erläuterungstext (Stand 4.11.2020)
- Beschluss Regierungsrat (23.6.2020)
- Beschluss Landrat (4.11.2020)

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung und insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung und über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens vom November 2017 bis Mitte Januar 2018 hatten Nachbarkantone, Gemeinden, Organisationen, Parteien, Verbände und Private die Gelegenheit, ihre Bemerkungen zum Richtplan anzubringen. Der Vernehmlassungsbericht (im Anhang der mit der Gesamtüberarbeitung 2019 eingereichten Richtplanunterlagen enthalten) enthält Hinweise zur Berücksichtigung der Eingaben und gibt Aufschluss über die nicht berücksichtigten Einwendungen. Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 RPV nach.

Der Kanton hatte die Gesamtüberarbeitung des Richtplans dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Diese wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 6. Juli 2018 abgeschlossen.

## 2.2 Prüfungsprozess Bund

Das ARE hat mit elektronischem Schreiben vom 20. Mai 2021 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) um Stellungnahme zu den ergänzten Kapiteln der Gesamtüberarbeitung gebeten. Materiell geäußert haben sich das Bundesamt für Umwelt BAFU, das Bundesamt für Verkehr BAV, das Bundesamt für Verteidigung und Sport VBS, die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK und die SBB. Die Stellungnahmen wurden grösstenteils in den vorliegenden Bericht integriert.

Mit Schreiben 10. Juni 2021 wurden die betroffenen Nachbarkantone darum ersucht, zu den ergänzten Kapiteln des kantonalen Richtplans Glarus Stellung zu nehmen. Die Kantone St. Gallen, Uri, Schwyz stellen fest, dass ihre Interessen und raumwirksamen Aufgaben berücksichtigt wurden. Der Kanton Schwyz hat allerdings bezüglich der Entwicklung des Gebiets Klöntal/Pragel/Muothatal eine unterschiedliche Sichtweise signalisiert.

Mit Schreiben vom 8. Februar 2022 wurde die kantonale Fachstelle angehört. Diese führt in ihrer Antwort vom 31. März 2022 aus, dass das Objekt V4.01 «Route von Linthal bis Bilten und Niederurnen bis Mühlehorn» seit langem gebaut und in Betrieb ist. Aufgrund der Analyse von 2017 (siehe Beilage) sollen die identifizierten (lokalen) Schwachstellen sukzessiv behoben werden. Auf die Rückstufung des Koordinationsstands des Objektes V4.01 auf Zwischenergebnis solle verzichtet werden. Als Alternative zu einer Festsetzung könnte der Bund in Analogie zum Objekt V3.02 «Verbindungsstrasse zwischen A3-Zubringer und der Molliserstrasse» im Sinne einer Ausgangslage davon Kenntnis nehmen. Der Bund nimmt in der Folge das Vorhaben im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis.

Mit Schreiben vom 09.05.2022 wurde der Regierungsrat gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPV angehört. Mit Schreiben vom 21.06.2022 hat der Regierungsrat zu den Inhalten des Prüfberichts Stellung genommen und zeigt sich mit dem Ergebnis der Prüfung mehrheitlich einverstanden. Im Gegensatz zur Auffassung des Bundes beurteilt der Regierungsrat eine Aufhebung der zwei Gebirgslandeplätze ohne gleichwertige Alternativstandorte aufgrund von Notwendigkeits- und Lärmschutzüberlegungen (Tourismus und Wildtiere) als gerechtfertigt. Im vorliegenden Prüfungsbericht wird die Haltung des Bundes dargelegt und aufgezeigt, in welchem Verfahren der Kanton sein Anliegen zur Entscheidung bringen könnte.

### Stellenwert des Prüfungsberichts

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob der Richtplan als solcher mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700), der Raumplanungsverordnung sowie der Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Ergänzung des Leitfadens Richtplanung.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümerverbindlichen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

## 3 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

### 3.1 Verkehr

#### 3.1.1 V1.1 Konzept Gesamtverkehr

Der Kanton setzt sich zum Ziel, die verkehrliche Entwicklung im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung zu planen. Dazu gehören insbesondere die Stärkung der Bahnverbindung zwischen Ziegelbrücke und Linthal als Rückgrat der ÖV-Erschliessung, die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen sowie die Weiterentwicklung multimodaler Umsteigepunkte. Aus Bundessicht sind dies zweckmässige Grundsätze im Verkehrsbereich.

Die unter *D Objekte* aufgeführten Objekte bzw. Vorhaben im Koordinationsstand Festsetzung - Bahnhof Ziegelbrücke, Autobahnanschlüsse Niederurnen, Bilten, Weesen - sind bestehende Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz. Aus Sicht des Bundes sind es daher keine eigentlichen Vorhaben resp. Infrastrukturausbauten. Der Bund kann die Objekte im Sinne der jeweils aufgeführten Funktionen (Hauptanschlusspunkte) genehmigen.

#### 3.1.2 V1.2 Intermodale Schnittstellen

Der Kanton Glarus verfolgt eine Strategie der intermodalen Schnittstellen als Umsteigeknoten. Die Bahnhöfe Näfels-Mollis, Glarus, Schwanden und der ausserkantonale Bahnhof Ziegelbrücke sind als multimodale Umsteigepunkte nach Ansicht des Kantons weiter auszubauen.

Hinsichtlich des festgelegten Ausbaus des Bahnhofs Schwanden gemäss der Handlungsanweisung V1.2-C/1 und dem Objekt V1.2.04 «Glarus Süd Bahnhof Schwanden» macht das VBS darauf aufmerksam, dass beim Ausbau des Bahnhofs die Infrastrukturen der Armee zu berücksichtigen sind. Die Verladerampe in Schwanden sichert die Nutzung des Schiessplatzes Wichlen. Die heutige Nutzung ist uneingeschränkt sicherzustellen. Deswegen ist das VBS frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

<p><b>Auftrag für die nachgeordnete Planung:</b> Im Rahmen der nachgeordneten Planung zum Ausbau des Bahnhofs Schwanden ist das VBS zwingend einzubeziehen.</p>
---

#### 3.1.3 V2 Öffentlicher Verkehr

Die Bahnstrecke Ziegelbrücke - Linthal ist laut dem Kanton das Rückgrat der ÖV-Erschliessung. Das Busangebot sowie die Standseilbahn Braunwald sollen das Bahnangebot ergänzen und verbinden die Siedlungen mit dem Bahnnetz.

Der Kanton setzt sich für die Aufnahme des Doppelspurausbaus zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel in den Sachplan Verkehr ein (Handlungsanweisung V2.1-C/2). Den Erläuterungen des Kantons folgend, wird das Vorhaben nicht zuletzt auch aufgrund seiner Bedeutung für den Glarner Regionalverkehr mit dem Koordinationsstand "Vororientierung" in den Richtplan aufgenommen. Hinsichtlich des Objekts V2.1.03 «Doppelspurausbau zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel (VO)» weist das BAV darauf hin, dass diese Massnahme derzeit weder im STEP noch im Sachplan Verkehr enthalten ist. Der Kanton kann sie in seinen Richtplan aufnehmen und in den nächsten Planungsprozess zu STEP einbringen, letztlich entscheidet aber der Bund über ihre Aufnahme in den Sachplan.

##### V2.3 Erschliessung Braunwald

Die Braunwaldbahn muss erneuert werden. Im Zusammenhang mit der Ortsentwicklung Braunwald stellen sich dabei grundsätzliche Fragen zur Ortschafterschliessung. Der Kanton prüft zusammen mit

der Braunwald-Standseilbahn AG eine Neuerschliessung von Braunwald, unter anderem wegen der Hangrutschung im Bereich des bestehenden Trassees. Das Vorhaben wird im Richtplan im Vergleich zur Vorprüfung neu als Zwischenergebnis festgelegt, allerdings wurde noch kein Variantenentscheid getroffen. Insofern bleibt die Sachlage unverändert: Die genaue Linienführung der zukünftigen Erschliessungsbahn Braunwald durch eine neue Standseilbahn ist noch nicht bekannt. Ein Variantenstudium wird erst noch durchgeführt. Beim Variantenstudium ist zu beachten, dass sich in unmittelbarer Umgebung der bestehenden Standseilbahn das Objekt Nr. 1915 «Bergguet» des Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) befindet. Das TWW-Objekt darf durch die neue Erschliessungsbahn nicht beeinträchtigt werden.

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Beim Variantenentscheid für die Erschliessung Braunwald (Standseilbahn) ist das TWW-Objekt Nr. 1915 «Bergguet» zu berücksichtigen.

### 3.1.4 V3 Strassenverkehr

#### *Weitere Strassenbauvorhaben*

Im Richtplankapitel V3 Strassenverkehr sind unter *Objekte* drei kantonale Strassenvorhaben festgelegt. Der Bund hatte im Rahmen der Vorprüfung den Kanton aufgefordert, für das Objekt V3.02 «*Verbindungsstrasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse*» (Festsetzung) den Nachweis der erfolgten räumlichen Abstimmung zu erbringen - als Voraussetzung für eine Genehmigung. Ein solcher ist in den eingereichten Unterlagen nicht erfolgt. Vielmehr führt der Kanton in der Objekttafel unter Bemerkungen aus, dass die räumliche Abstimmung mit Landschafts-, Naturschutz sowie landwirtschaftlichen Vorranggebieten und FFF erfolgt sei. Ein rechtskräftig genehmigtes Projekt läge vor. Zudem sei der Baubeginn erfolgt. Aufgrund der fehlenden Informationen zur räumlichen Abstimmung ist eine Beurteilung auf Richtplanstufe und damit Genehmigung nicht möglich; angesichts der Tatsache, dass die Verbindungsstrasse offenbar bereits in Bau ist, nimmt der Bund dieses Vorhaben im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis.

**Vorbehalt im Rahmen der Genehmigung:** Das Objekt V3.02 «*Verbindungsstrasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse*» wird im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis genommen.

Der Bund macht in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass Vorhaben gemäss Artikel 8 Absatz 2 RPG über eine ausreichende Grundlage im Richtplan für die nachfolgenden Entscheide verfügen müssen. Nach Auffassung des Bundes bedeutet dies ein durch den Bund genehmigter Koordinationsstand Festsetzung. Der Bund betont, dass der Richtplan vor dem Hintergrund von Artikel 8 Absatz 2 RPG nicht als Nachführungsinstrument benutzt werden sollte: Dies bedeutet, dass die räumliche Abstimmung auf Richtplanstufe im Sinne einer gesamtkantonalen Betrachtung vor der eigentlichen Projektplanung erfolgen muss. Der Bund weist bezüglich Artikel 8 Absatz 2 RPG auf die Ergänzung des Leitfadens Richtplanung vom März 2014 und insbesondere auf das Kapitel 3 Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen. Für die Genehmigung von Vorhaben im Koordinationsstand Festsetzung durch den Bund muss der Kanton jeweils Erläuterungen über die erfolgte räumliche Abstimmung auf Richtplanstufe sowie Karten mit dem Perimeter und den wichtigen betroffenen Interessen und weitere stufengerechte Standortinformationen zur Verfügung stellen.

Die Orte Näfels und Glarus, die beide als ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft sind, sollen mit neuen Umfahrungsstrassen entlastet werden (Objekte V3.01 als Festsetzung, V3.04 als Vororientierung). Die ENHK geht davon aus, dass die Ortsbilder von Näfels und Glarus durch die Entlastung der Ortszentren vom Durchgangsverkehr aufgewertet werden können. Damit dies erreicht wird, müssen nach Ansicht der ENHK sämtliche baulichen Eingriffe für die Umfahrungsstrasse sowie für einen allfälligen Rückbau und die Gestaltung von bestehenden Strassenräume an den im ISOS definierten Schutzziele gemessen werden.



**Auftrag für die nachgeordnete Planung:** Die Auswirkungen der geplanten baulichen Eingriffe für die Umfahrungsstrassen (Objekte V3.01 und V3.04) sowie für einen allfälligen Rückbau und die Gestaltung der bestehenden Strassenräume auf die besonderen und generellen Schutzziele der ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung Näfels und Glarus sind im Rahmen der weiteren Planung abzuklären und zu berücksichtigen.

### 3.1.5 V4 Fuss- und Veloverkehr

Die richtungweisenden Festlegungen und Handlungsanweisungen zum Fuss- und Veloverkehr sind aus Sicht des Bundes zweckmässig. Im Rahmen der Vorprüfung hatte der Bund den Kanton aufgefordert, die Erläuterungen in Bezug auf das Vorhaben «V4.01 Route von Linthal bis Bilten und Niederurnen bis Mühlehorn» zu ergänzen. Dieser Aufforderung ist der Kanton nicht nachgekommen. Für den Bund ist die nötige räumliche Abstimmung für den Koordinationsstand Festsetzung nicht ersichtlich. Die kantonale Fachstelle führt im Rahmen der Anhörung dazu aus, dass das Objekt V4.01 «Route von Linthal bis Bilten und Niederurnen bis Mühlehorn» bereits seit langem gebaut und in Betrieb sei. Daher nimmt der Bund dieses Vorhaben im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis.

**Vorbehalt im Rahmen der Genehmigung:** Das Objekt V4.01 «Route von Linthal bis Bilten und Niederurnen bis Mühlehorn» wird im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis genommen..

### 3.1.6 V5 Zivilluftfahrt

#### V5.1 Flugplatz Mollis

Gemäss Objekt S4.2.03 «Flugplatz Mollis» sind auf dem Flugplatz Mollis neben der zivilaviatischen Nutzung auch «Arbeitsnutzungen mit Bezug zur Aviatik» geplant. Der Bundesrat hat mit seinem Beschluss vom 03.12.2021 den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) «Flugplatz Mollis» im Koordinationsstand Zwischenergebnis genehmigt anstelle von Festsetzung, da dieser die Voraussetzungen für den Koordinationsstand Festsetzung nicht erfüllt (insbesondere Erläuterungen zur Einordnung ins Siedlungsgefüge und in die Landschaft, zur Erschliessung und zum Umgang mit den Fruchtfolgefächern).

Wie bereits im Prüfungsbericht vom 10. November 2021 zu o.g. Genehmigung dargestellt, führt der Wildtierkorridor GL04 quer über das Flugplatzareal Mollis. Gemäss dem Objektblatt Mollis vom 28. Juni 2017 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) muss er funktionsfähig erhalten und mit geeigneten landschaftlichen Leitstrukturen aufgewertet werden. Die Handlungsanweisungen zur Durchlässigkeit der interkantonalen Wildtierkorridore und die Festlegung der Wildtierkorridore im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinden werden im Kapitel N4 des Richtplans behandelt und sind zu berücksichtigen.

Das BAZL weist darauf hin, dass die raumplanerische Grundlage für die Umnutzung des Flugplatzes Mollis und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die zivile Nutzung des Flugplatzes Mollis mit dem SIL-Objektblatt Mollis vom 28.6.2017 resp. 2.9.2020 geschaffen wurden. Die in der Handlungsanweisung in diesem Zusammenhang genannten Festlegungen im Zonenplan der Gemeinde Glarus Nord sind (gemäss Art. 29 VIL, SR 748.131.1) lediglich für sog. «Nebenanlagen» verbindlich. Nebenanlagen sind Bauten und Anlagen im Flugplatzperimeter (gemäss SIL-Objektblatt), die nicht vorrangig der Luftfahrt dienen.

#### V5.2 Gebirgslandeplätze

Der Kanton führt in der Ausgangslage zum Kapitel zu den vier auf dem Kantonsgebiet befindlichen Gebirgslandeplätzen (GLP) folgendes aus: «Während die Landeplätze Vorabgletscher und Clariden-Hüfifirm touristische Potenziale aufweisen, ist für die Landeplätze Glärnischfirm und Limmerenfirm mittel-

*fristig eine Stilllegung in Betracht zu ziehen.*». In der Handlungsanweisung V5.2-C/1 legt der Kanton eine Überprüfung der Landebewegungen der beiden Gebirgslandeplätze fest. In seiner Stellungnahme vom 21.06.2022 hat der Regierungsrat sein Anliegen einer Aufhebung der beiden Landplätze bekräftigt. Der Bund weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Netz der GLP im SIL Konzeptteil festgesetzt ist (siehe Kap. 4.7 Gebirgslandeplätze, SIL, Konzeptteil). Falls diese Stilllegung und damit Aufhebung der erwähnten Gebirgslandeplätze tatsächlich mittelfristig in Betracht gezogen werden sollte, müsste das UVEK dafür angegangen und die dazu notwendigen Verfahren eingeleitet werden (vgl. Art. 54 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL; SR 748.131.1]). Inhaltlich betrachtet der Bund das bestehende Netz der Gebirgslandeplätze jedoch als zweckmässig. In der Folge unterstützt der Bund eine mittelfristige Stilllegung der beiden GLP Glärnisch- und Limmerenfirn nicht; es sei denn es stünden gleichwertige Alternativstandorte zur Verfügung.

**Hinweis:** Der Bund unterstützt eine mittelfristige Stilllegung der beiden GLP Glärnisch- und Limmerenfirn nicht; es sei denn es stünden gleichwertige Alternativstandorte zur Verfügung.

### 3.2 Tourismus

Im Tourismuskonzept des Kantons werden drei touristische Gebiete Elm, Braunwald und Kerenzerberg in den richtungsweisenden Beschlüssen T1-B/1 *Konzept Tourismus* des Richtplans festgelegt. Im Vergleich zur Vorprüfung soll nun neu auch das Klöntal als touristischer Attraktionspunkt mit Ausstrahlung in Richtung Glarus und in den Kanton Schwyz (Pragel / Muothatal) positioniert werden. Der Kanton Glarus legt in T1-B (Konzept Tourismus) u.a. folgendes Handlungsfeld zur Schärfung des touristischen Profils ab: *«Das Klöntal wird als touristischer Attraktionspunkt mit Ausstrahlung in Richtung Glarus und in den Kanton Schwyz (Pragel / Muothatal) positioniert»*. Eine aktive touristische Entwicklung des Pragelgebiets seitens des Kantons Schwyz ist aber nicht beabsichtigt. Nach Auffassung des Kantons Schwyz zeichne sich das Gebiet heute durch seine Naturbelassenheit und extensive touristische Nutzung aus. So gelte es zu bemerken, dass der Pragelpass in Schwyz kein kantonaler Tourismusschwerpunkt darstellt. Auch sieht der touristische Masterplan Stoos-Muotatal keine aktive touristische Entwicklung des Pragelgebiets auf Schwyzer Seite vor. Und letztlich fehlt eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, was eine nachhaltige touristische Entwicklung kaum möglich mache.

Aufgrund dieser Haltung des Kantons Schwyz sieht der Bund eine interkantonale Abstimmung zum Klöntal als notwendig an.

**Auftrag für die Weiterentwicklung:** Der Kanton Glarus wird aufgefordert, bei der Entwicklung des Klöntals als touristischen Attraktionspunkt eine Abstimmung mit dem Kanton Schwyz durchzuführen.

#### 3.2.1 T2 Touristische Intensiverholungsgebiete (anlagenorientiert)

Der Kanton Glarus hat im Richtplan zwei touristische Intensiverholungsgebiete festgelegt. Touristische Infrastrukturanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sollen auf die beiden bestehenden Intensiverholungsgebiete Braunwald und Elm konzentriert werden. Darunter ist die Erweiterung des Intensiverholungsgebiets Braunwald festgelegt sowie sind zwei neue Erschliessungen vorgesehen, welche nicht Gegenstand der Vorprüfung waren (touristische Erschliessung Gebiet Orenplatte ab Talboden, Verbindung Elm – Gebiet Weisse Arena).

Gemäss der richtungsweisenden Festlegung T2-8/2 sollen Touristische Bauten und Anlagen unter Berücksichtigung des für den Tourismus wichtigen Orts- und Landschaftsbildes und allfälliger Schutzgebiete in die Landschaft eingeordnet werden (Standortwahl, Gestaltung der Bauten und Anlagen).

### *T2.01.2 Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald (ZE)*

Hinsichtlich der Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald stellt der Bund fest, dass sich im geplanten Erweiterungsgebiet gemäss kantonalem GIS (map.geo.gl.ch) kantonale Flachmoore, sowie eine kantonal geschützte Magerwiese (Nr. 287, «Schluchen») befinden.

Durch die Umsetzung des in Kapitel T4 geplanten Golfplatzes im Erweiterungsgebiet wäre ein Qualitätsverlust dieser Schutzgebiete ausserdem wahrscheinlich. Es besteht deshalb ein räumlicher Konflikt zwischen Schutzinteressen und dem Interesse an der Erweiterung, welcher vor der Festsetzung der Erweiterung im Richtplan bereinigt werden muss. Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der Schutzinteressen zu erfolgen.

Für die Erweiterung des Intensiverholungsgebiets Braunwald bzw. für den Golfplatzstandort Orenplatte fehlt in den Unterlagen eine Analyse zu den Naturgefahren. Gemäss der Naturgefahrenkarte des Kantons Glarus (map.geo.gl.ch) beinhaltet das Gebiet gelbe und blaue Gefahrenzonen. Ausserdem weist die nationale Gefahrenhinweiskarte (SilvaProtect.CH, map.geo.admin.ch) im betreffenden Gebiet auf Rutschphänomene (Hangmuren) und Lawinen hin.

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Beim Objekt *T2.01.2 Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald* sind im Hinblick auf eine Genehmigung im Koordinationsstand Festsetzung die Konflikte mit den kantonalen Schutzgebieten (Flachmoore, Magerwiesen) sowie die Naturgefahren zu analysieren und aufzuzeigen.

Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der Schutzinteressen zu erfolgen. Die Interessenabwägung ist nachvollziehbar darzulegen.

### *T2.03 Verbindung Diesbach / Betschwanden – Braunwald (ZE)*

Es besteht ein Konflikt zwischen der geplanten Transportanlage Diesbach-Betschwanden nach Orenberg und der schützenswerten Waldgesellschaft von kantonaler Bedeutung «Durlai», Objekt Nr. 3361. Die Erstellung einer touristischen Transportanlage ohne Rodungen in diesem Bereich wird nach Ansicht des BAFU kaum möglich sein. Eine Rodungsbewilligung kann nur dann erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass sämtliche Voraussetzungen gemäss Art. 5 des Waldgesetzes (WaG; SR 921.0) erfüllt sind. Erste Abklärungen diesbezüglich haben bereits auf Stufe Richtplanung zu erfolgen. Auch wenn die Rodung erst im Rahmen der nachgelagerten Planung abschliessend zu beurteilen ist, kann einer Objektfestsetzung im Richtplan ohne konkrete Angaben bzw. Abklärungen zur Auswirkung des Objekts auf Natur und Umwelt aus waldrechtlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Vor Festsetzung sind die räumlichen Konflikte zu bereinigen. Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der Schutzinteressen zu erfolgen.

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Beim Objekt *T2.03 Verbindung Diesbach / Betschwanden–Braunwald* sind im Hinblick auf eine Genehmigung im Koordinationsstand Festsetzung die Konflikte mit der Waldgesellschaft von kantonaler Bedeutung «Durlai» aufzuzeigen.

Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der Schutzinteressen zu erfolgen. Die Interessenabwägung ist nachvollziehbar darzulegen.

#### T2.04 Verbindung Elm–Vorab (Flims Laax Falera) (VO)

Bei der geplanten Verbindungsbahn Elm–Vorab (ca. 4 km lang) handelt es sich um die Erschliessung einer neuen Geländekammer, sprich der Bergflanke südlich von Elm. Die Erschliessung befindet sich ausserhalb des im Richtplan bezeichneten Intensiverholungsgebiets Elm, dies obwohl im gleichen Kapitel festgehalten ist, dass neue Infrastrukturanlagen auf die Intensiverholungsgebiete konzentriert werden sollen. Das Vorhaben war in der Vorprüfung im Richtplan nicht enthalten.

Der Bund genehmigt Erschliessungen von neuen Gebieten mit touristischen Transportanlagen restriktiv. Dabei sind die Bestimmungen von Artikel 7 der Seilbahnverordnung (SebV; SR 743.011) zu berücksichtigen:

- Hochgebirge und Gletscher dürfen nur erschlossen werden, wenn sie sich im Bereich grösserer Tourismusorte befinden und überdurchschnittlich geeignet sind (Abs. 1).
- Neue Gebiete dürfen nur erschlossen werden, wenn sie überdurchschnittliche Standortvorteile aufweisen (Abs. 2).
- Besonders wertvolle Landschaften sollen nicht erschlossen werden (Abs. 3).

Das bestehende Intensiverholungsgebiet Elm beschränkt sich aktuell noch auf die andere Talseite, nördlich von Elm. Die Bergflanke, welche erschlossen werden soll, ist aktuell noch praktisch komplett infrastrukturfrei. Laut Richtplankarte handelt es sich ausserdem um eine Landschaft von regionaler Bedeutung. Östlich von der geplanten Bahn befindet sich das UNESCO-Welterbe «Tektonikarena Sardona». Im oberen Bereich würde die Bahn durch das alpine Auengebiet «Glatscher dil Vorab» führen. Aufgrund der Unversehrtheit der Geländekammer und des Landschaftsinventars handelt es sich bei Elm nicht um einen grösseren Tourismusort, weshalb die Anforderungen des Artikel 7 Absatz 1 SebV nicht erfüllt sind.

Sollte das Projekt entgegen der Auffassung des Bundes durch den Kanton weiterverfolgt werden, so ist darauf zu achten, dass, obschon ausserhalb des UNESCO-Welterbes, der Einfluss der Besucherströme und die Nutzung des Welterbe-Gebietes in Betracht gezogen werden müssen. Mit der Aufnahme des Welterbes «Schweizer Alpen Tektonikarena Sardona» haben sich die zuständigen Behörden auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene dazu verpflichtet, den aussergewöhnlichen universellen Wert (Outstanding Universal Value OUV, wie im Entscheid 32 COM 8B.14 des Welterbekomitees festgehalten) langfristig zu erhalten. Alle potenziellen Auswirkungen der allfälligen Projekte auf den OUV müssen vor der Festsetzung eindeutig bewertet werden. Das BAFU weist ebenso darauf hin, dass bei einer erheblichen Beeinträchtigung des OUV eine Streichung des Objekts aus der UNESCO-Weltnaturerbe Liste erfolgen kann.

**Genehmigungsvorbehalt/ Auftrag für die Weiterentwicklung:** Der Bund weist darauf hin, dass das Objekt T2.04 «Verbindungsbahn Elm – Gebiet Weisse Arena (Gebiet Vorab)» unter den jetzigen Verhältnissen die Vorgaben von Artikel 7 der Seilbahnverordnung vom 21. Dezember 2006 (SR 743.011) SebV nicht erfüllt.

#### 3.2.2 T3 Naturnaher Tourismus (nicht anlagenorientiert)

Laut den Ausführungen im Richtplan bildet der naturnahe Tourismus mit seinen vielfältigen Facetten und Formen einen wichtigen Bestandteil der kantonalen Tourismusstrategie. Im Erläuterungstext wird dargelegt welche Gebiete im Sinne des Richtplans als nicht-anlagenorientiert eingeordnet werden: Kerenzerberg, Klöntal, Weissenberge, Niederurner Täli, Garichti-Stausee und Skigebiet Schilt. Aus Sicht des Bundes ist es nicht nachvollziehbar, warum die Verbindungsbahn Gäsi-Filzbach im Gebiet Kerenzerberg sowie das Skigebiet Schilt als «nicht anlagenorientierter naturnaher Tourismus» aufgeführt werden.

Des Weiteren trifft der Kanton in Kapitel *T3 Naturnaher Tourismus (nicht anlagenorientiert)* mit den Beschlüssen *T3-B/2* und *T3-C/2* Festlegungen und Handlungsanweisungen zum Agrotourismus bzw. zur Umnutzung von Alpgebäuden bzw. Landwirtschaftsbetrieben. Soweit diese Festlegungen und Handlungsanweisungen Bauten und Anlagen *ausserhalb der Bauzonen* betreffen, macht der Bund auf Folgendes aufmerksam:

Die Voraussetzungen zur Errichtung oder Änderung solcher Bauten und Anlagen sind abschliessend im Bundesrecht geregelt (s. insbes. Art. 16 ff. und 24 ff. RPG). Die Kantone dürfen nicht mehr oder Anderes ermöglichen. Sie können einzig einschränkende Bestimmungen erlassen (s. Art. 27a RPG).

Was speziell die Umnutzung von Alpgebäuden für touristische Zwecke betrifft, weist der Bund sodann auf Folgendes hin:

Für den Agrotourismus im Bereich der Alpwirtschaft wurde 2007 in Artikel 24b RPG (nichtlandwirtschaftliche Nebenbetriebe) der Absatz 1<sup>ter</sup> (temporäre Betriebszentren) eingefügt. Danach können bei temporären Betriebszentren bauliche Massnahmen für gastwirtschaftliche Angebote (Bewirtung, Beherbergung) innerhalb des bestehenden Gebäudevolumens (ohne Möglichkeit von Anbauten) bewilligt werden.

Unter dem Titel «Agrotourismus» werden in Kapitel T3-B/2, zweites Lemma, Anforderungen an Vorhaben im Zusammenhang mit der touristischen Nutzung von *aufgegebenen* Land- bzw. Alpwirtschaftsbetrieben festgelegt. In dieser Hinsicht ist Folgendes zu beachten:

- Agrotouristische Angebote setzen einen *bestehenden* Land- bzw. Alpwirtschaftsbetrieb voraus. Die touristische Nutzung von *aufgegebenen* Land- bzw. Alpwirtschaftsbetrieben fällt nicht unter den Begriff des Agrotourismus. Namentlich Artikel 24b Absatz 1<sup>ter</sup> RPG (temporäre Betriebszentren) ist bei Aufgabe des Betriebs nicht mehr anwendbar.
- Die in Artikel 39 Absatz 1 RPV (Bauten in Streusiedlungsgebieten) vorgesehene Möglichkeit, die Umnutzung ehemals alp- bzw. landwirtschaftlich genutzter Bauten zu Zwecken des örtlichen Kleingewerbes (worunter auch Bewirtung und Beherbergung fallen können) zu bewilligen, ist auf das Dauersiedlungsgebiet beschränkt und setzt eine räumliche Festlegung im Richtplan voraus, woran es im Kanton zurzeit fehlt.
- Auf die in Artikel 39 Absatz 2 RPV (landschaftsprägende Bauten) vorgesehene Möglichkeit hat der Kanton ebenfalls vorläufig verzichtet. In diesem Zusammenhang bekräftigen wir den Hinweis im Prüfungsbericht zur Gesamtüberarbeitung (Teil RPG1) vom 10. November 2021, wonach Umnutzungen landschaftsprägender Bauten gestützt auf Artikel 24d RPG (schützenswerte Bauten) nicht zulässig bzw. höchstens in strengen Ausnahmefällen möglich sind (vgl. BGE 147 II 465).
- Sollte die touristische Nutzung einer land- bzw. alpwirtschaftlichen Baute nach einem der im 6. Abschnitt der Raumplanungsverordnung genannten Bewilligungstatbestände grundsätzlich zulässig sein, wären die Anforderungen nach Artikel 43a RPV zu beachten. Hinzuweisen ist namentlich auf das in Buchstabe c von Artikel 43a RPV genannte Erfordernis, wonach höchstens eine *geringfügige Erweiterung der bestehenden Erschliessung notwendig* sein darf. Diese Bewilligungsvoraussetzung ist strenger als die im zweiten Lemma von Kapitel T3-B/2 erwähnte Anforderung, wonach *«kein wesentlicher Ausbau»* der Erschliessung erforderlich sein darf.

**Genehmigungsvorbehalt:** Festlegungen im zweiten Lemma des Kapitels *T3-B/2 (Agrotourismus)*, die im Widerspruch zu den bundesrechtlichen Bestimmungen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen stehen (nämlich betreffend agrotouristische Angebote ohne Land- bzw. Alpwirtschaftsbetrieb, Umnutzung ehemals alp- bzw. landwirtschaftlich genutzter Bauten zu Zwecken des örtlichen Kleingewerbes, Umnutzung landschaftsprägender Bauten, kein wesentlicher Ausbau der Erschliessung bei touristischer Nutzung einer land- bzw. alpwirtschaftlichen Baute), sind nicht anzuwenden.

### *T3.01 Verbindungsbahn Gäsi–Filzbach (FS)*

Für eine bessere Erschliessung des Tourismusraumes Kerenzerberg sieht die Gemeinde Glarus Nord im kommunalen Richtplan zwecks Verknüpfung touristischer Angebote «am Berg und am See» die Erstellung einer Verbindungsbahn vom Gäsi nach Filzbach vor. Das Vorhaben «*Verbindungsbahn Gäsi – Filzbach*» (Objekt *T3.01*) war in der Vorprüfung im Koordinationsstand Vororientierung ausgewiesen. Das ARE hat dem Kanton Glarus im Vorprüfungsbericht vom 6. Juli 2018 mitgeteilt, dass der Bund grosse Bedenken hat, ob für diese Verbindungsbahn die gesetzlichen Vorgaben im Bereich Raum und Umwelt eingehalten werden könnten. Das Objekt ist vom Kanton nun als Festsetzung in den Richtplan festgelegt worden.

Gemäss Erläuterungsbericht soll das Gebiet Gäsi nicht als touristisches Intensiverholungsgebiet ausgedehnt werden, da die Nutzungsmöglichkeiten und damit eine Nutzungsintensivierung im Gebiet Gäsi heute sehr beschränkt sind. Aus Sicht des Bundes ist dies, wie weiter oben bereits dargelegt, nicht nachvollziehbar. Auch wenn räumlich begrenzt, können touristische Transportanlagen zu einem erheblichen Besucheraufkommen führen und sind entsprechend im Richtplan zu deklarieren. Wird kein erhöhtes Besucheraufkommen angestrebt, ist die Sinnhaftigkeit der Neuerschliessung einer Geländekammer mit einer Verbindungsbahn äusserst fraglich und kaum vereinbar mit einem naturnahen, sanften Tourismus.

Das Vorhaben grenzt zudem unmittelbar an das Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 348 «Linth Delta» und liegt im Waldreservat Nr. 160-GL\_S6N6 «Gäsi-Kunderriet-Delta». Die Aue von nationaler Bedeutung darf aber durch die Bahn nicht beeinträchtigt werden (ungeschmälerte Erhaltung gemäss Art. 4 Abs. 1 der Auenverordnung [SR 451.31]). Darüber hinaus ist aus Sicht des Bundes die nötige räumliche Abstimmung gem. Artikel 8 Absatz 2 für den Koordinationsstand Festsetzung noch nicht erfolgt bzw. ausreichend dargelegt: Der Kanton führt selber im Richtplan aus, dass Bedürfnisabklärungen und Konzeptionen noch auszuarbeiten seien. Dies ist insbesondere auch bei der Beanspruchung von Waldareal bzw. im Hinblick auf eine allenfalls erforderliche Rodungsbewilligung nötig. Vor diesem Hintergrund ist – sofern die o.g. gesetzlichen Vorgaben vom Kanton ignoriert würden – der Koordinationsstand Zwischenergebnis angebracht.

**Änderung im Rahmen der Genehmigung:** Das Objekt *T3.01* «*Verbindungsbahn Gäsi–Filzbach*» wird im Koordinationsstand Zwischenergebnis anstelle von Festsetzung genehmigt, da die nötige räumliche Abstimmung noch nicht erfolgt ist.

### **3.2.3 T4 Golfsport**

Gemäss der Richtungsweisenden Festlegung *T4-B/1* unterstützt der Kanton die Bestrebungen zur Schaffung einer attraktiven Golfanlage auf dem Kantonsgebiet, dabei soll sich der Golfplatz landschaftlich und ökologisch in die Umgebung einbetten und zur Stärkung des Sommertourismus beitragen. Die Festlegung ist für den Bund nachvollziehbar.

#### *T4.01 Braunwald – Gebiet Orenplatte (ZE)*

Der Bund verweist auf seine Ausführungen in diesem Bericht zum Objekt *T2.01.2* «*Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald*» (Kapitel 3.2.1).

Das BAFU stellt fest, dass für den Golfplatzstandort Orenplatte bzw. für die Erweiterung des Intensiverholungsgebiets Braunwald in den Unterlagen eine Analyse zu den Naturgefahren fehlt. Gemäss der Naturgefahrenkarte des Kantons Glarus ([map.geo.gl.ch](http://map.geo.gl.ch)) beinhaltet das Gebiet gelbe und blaue Gefahrenzonen. Ausserdem weist die nationale Gefahrenhinweiskarte (SilvaProtect.CH, [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)) im betreffenden Gebiet auf Rutschphänomene (Hangmuren) und Lawinen hin.

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Beim Objekt *T4.01 «Braunwald – Gebiet Orenplatte»* und beim Objekt *T2.01.2 «Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald»* sind im Hinblick auf eine Genehmigung im Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan die Konflikte mit den kantonalen Schutzgebieten (Flachmoore, Magerwiesen) und die Naturgefahren aufzuzeigen und zu analysieren.

## 4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz [1 oder 2] der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) zuhanden des Bundesrates folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 25. Juli 2022 werden die Richtplananpassungen des Kantons Glarus 2018, Ergänzung Genehmigungseingabe (Kapitel Verkehr und Tourismus) unter Vorbehalt von Ziffer 2 – 6 und mit den Aufträgen gemäss den Ziffern 7 und 8 genehmigt.
2. Das Objekt V3.02 «*Verbindungsstrasse zwischen A3-Zubringer und Molliserstrasse*» wird vom Bund im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis genommen.
3. Das Objekt V4.01 «*Route von Linthal bis Bilten und Niederurnen bis Mühlehorn*» wird vom Bund im Sinne einer Ausgangslage zur Kenntnis genommen.
4. Der Bund weist darauf hin, dass das Objekt T2.04 «*Verbindungsbahn Elm – Gebiet Weisse Arena (Gebiet Vorab)*» unter den jetzigen Verhältnissen die Vorgaben von Artikel 7 der Seilbahnverordnung vom 21. Dezember 2006 (SR 743.011) SebV nicht erfüllt.
5. Festlegungen im zweiten Lemma des Kapitels T3-B/2 *Agrotourismus*, die im Widerspruch zu den bundesrechtlichen Bestimmungen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen stehen (nämlich betreffend agrotouristische Angebote ohne Land- bzw. Alpwirtschaftsbetrieb, Umnutzung ehemals alp- bzw. landwirtschaftlich genutzter Bauten zu Zwecken des örtlichen Kleingewerbes, Umnutzung landschaftsprägender Bauten, kein wesentlicher Ausbau der Erschliessung bei touristischer Nutzung einer land- bzw. alpwirtschaftlichen Baute), sind nicht anzuwenden.
6. Das Objekt T3.01 «*Verbindungsbahn Gäsi – Filzbach*» wird im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» (anstelle von «Festsetzung») genehmigt, da die nötige räumliche Abstimmung noch nicht erfolgt ist. Der Kanton Glarus wird aufgefordert, im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung die räumliche Abstimmung in geeigneter Weise darzulegen.
7. Der Kanton Glarus wird im Rahmen der Weiterentwicklung seines Richtplans aufgefordert,
  - bei der Entwicklung des Klöntals als touristischen Attraktionspunkt eine räumliche Abstimmung mit dem Kanton Schwyz durchzuführen;
  - beim Variantenentscheid für die Erschliessung Braunwald (Standseilbahn) das TWW-Objekt Nr. 1915 «Bergguet» zu berücksichtigen;
  - beim Objekt T2.01.2 «*Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald*» im Hinblick auf eine Genehmigung im Koordinationsstand «Festsetzung» die Konflikte mit den kantonalen Schutzgebieten (Flachmoore, Magerwiesen) aufzuzeigen. Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der entsprechenden Schutzinteressen zu erfolgen. Die Interessenabwägung ist nachvollziehbar darzulegen;
  - beim Objekt T2.03 «*Verbindung Diesbach / Betschwanden – Braunwald*» sind im Hinblick auf eine Genehmigung im Koordinationsstand «Festsetzung» die Konflikte mit der Waldgesellschaft von kantonomer Bedeutung «Durlau» aufzuzeigen. Die raumplanerische Interessenabwägung hat unter Berücksichtigung der entsprechenden Schutzinteressen zu erfolgen. Die Interessenabwägung ist nachvollziehbar darzulegen;
  - beim Objekt T4.01 «*Braunwald – Gebiet Orenplatte*» und beim Objekt T2.01.2 «*Erweiterung Intensiverholungsgebiet Braunwald*» sind im Hinblick auf eine Genehmigung im

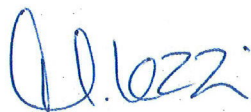


Koordinationsstand «Festsetzung» die Konflikte mit den kantonalen Schutzgebieten und die Naturgefahren aufzuzeigen.

8. Der Kanton Glarus wird aufgefordert, im Rahmen der nachgeordneten Planung:

- die Auswirkungen der Umfahrungsstrassen Objekte V3.01 «*Umfahrungsstrasse Näfels*» und V3.04 «*Umfahrungsstrasse Glarus*» auf die besonderen und generellen Schutzziele der Objekte «Näfels» und «Glarus» gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz abzuklären und zu berücksichtigen;
- beim Ausbau des Bahnhofs Schwanden gemäss Handlungsanweisung V1.2-C/1 und dem Objekt V1.2.04 «*Glarus Süd Bahnhof Schwanden*» das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport zwingend einzubeziehen.

Bundesamt für Raumentwicklung  
Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi