



Kanton Glarus

Gemeinde Glarus Nord

---

Ortsplanungsrevision

**Grossgruppenkonferenz Glarus Nord vom 29.09.2012**

Dokumentation

Datum: 19.10.2012  
Objekt: 21091  
Status: Konsolidiert

## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort der Moderatoren	3
2.	Zusammenfassung	3
2.1	Thema Arbeitsplatzgebiete	4
2.2	Thema Wohngebiete	4
2.3	Thema Lebensraum Strasse	5
2.4	Plenum	6
3.	Ablauf des Workshops	6
4.	Einzelne Prozessschritte	7
4.1	Organisatorisches	7
4.1.1	Diskussionsblock A (Arbeitsplatzgebiete)	7
4.2	Diskussionsblock B (Wohngebiete)	15
4.3	Diskussionsblock C (Lebensraum Strasse)	23
4.4	Synthese, Fragen und Plenumsdiskussion	30
4.5	Schlusswort und Abschluss der Veranstaltung	30

## 1. Vorwort der Moderatoren

Gerne erinnern wir uns an den Workshop Glarus Nord vom 29. September 2012. Bei dieser Gelegenheit bedanken wir uns bei allen Teilnehmenden recht herzlich. Eine grundlegende Voraussetzung während dem ganzen Prozess der Ortsplanungsrevision ist der Einbezug der Bedürfnisse der Bevölkerung. Dies konnte mit der durchgeführten Konferenz sichergestellt werden.

Diese Dokumentation bezweckt die lückenlose Darstellung der ungefilterten Ergebnisse dieses Anlasses. Die Chronologie der Grossgruppenkonferenz gibt die Struktur der vorliegenden Dokumentation wieder. Damit ist es auch Personen, die nicht am diesem Anlass teilgenommen haben, möglich, sich über den Ablauf zu informieren.

## 2. Zusammenfassung

Etwa 80 Teilnehmende folgten der Einladung der Gemeinde Glarus Nord und bearbeiteten am 29. September 2012 in der Lintharena gemeinsam drei verschiedene Themen zum Gemeinderichtplan (GRIP) welcher zur künftigen Entwicklung der Gemeinde beiträgt.

Nach der Begrüssung präsentierte Christoph Zindel (Geschäftsführer der STW AG für Raumplanung und Projektleiter) den Zwischenstand der Bearbeitung des Gemeinderichtplans. Er machte zudem Aussagen über den Aufbau sowie die wichtigsten Inhalte des GRIP, welcher ab November 2012 öffentlich aufliegen soll.

Danach wurden im Rahmen von drei Diskussionsblöcken drei zentrale Fragestellungen zu den Themen Arbeitsplatzgebiete, Wohngebiete und Lebensraum Strasse herausgegriffen und in den Kleingruppen diskutiert und bearbeitet. Anschliessend wurden die Resultate im Plenum vorgestellt.

## 2.1 Thema Arbeitsplatzgebiete

Die Mehrheit der Kleingruppen unterstützte grundsätzlich die vorgeschlagenen Standorte der zukünftigen Arbeitsplatzgebiete. Der Standort Flugplatz Mollis wurde insbesondere bezüglich Erschliessung und Nutzung kritischer beurteilt als die Standorte Bilten und Biäsche. Mehrere Gruppen betonten die Wichtigkeit einer guten Erschliessung durch Eisenbahn und / oder Strasse. Mehrere Gruppen kritisierten das Arbeitsplatzgebiet Bilten bezüglich seiner Grösse und den Konflikten mit den Fruchtfolgeflächen (FFF).

Mehrheitlich wurde die Freihaltung der Linthebene gestützt. Einzelne Teilnehmende teilten jedoch diese Auffassung nicht oder nur bedingt. Über die Grenzen (der freizuhaltenden Linthebene) bestanden unterschiedliche Ansichten.

Alternative Standorte wurden, mit Ausnahme des Standortes „Fennen“, nicht vorgeschlagen. Mehrmals wurde angeregt, dass Dienstleistungsbetriebe in der Nähe des ÖV und in Siedlungsnähe angesiedelt werden sollen (kurze Arbeitswege). Weiter wurde beispielsweise auf Umnutzungspotenziale von Industriebrachen und die Verwendung der Abwärme der KVA in der Industrie hingewiesen.

## 2.2 Thema Wohngebiete

Die von der Kommission im Richtplan vorgeschlagene Strategie zum Umgang mit den Wohnbaugebieten wurde eher befürwortet. Einige Gruppen plädierten für Szenario 3, welches eine massive Reduktion der Wohnbaugebiete vorsieht. Einzelne Gruppen schätzten die Stossrichtung als unrealistisch ein oder konnten der Reduktion der Wohnbaureserven um rund 1/3 nicht zustimmen. Mehrfach wurde auf weitere Aspekte wie beispielsweise mögliche Entschädigungspflichten bei Auszonungen verwiesen.

Die Mehrheit der Teilnehmenden kam zum Schluss, dass verdichtetes Bauen unterstützt werden soll. Es wurde jedoch angemerkt, dass klare Regeln notwendig und die Anreize zu konkretisieren sind. Einzelne Kleingruppen lehnten in ihren Voten Restriktionen explizit ab. Andere wiesen

darauf hin, dass flexible Regelungen bezüglich Bauordnung und Gebührenregelungen notwendig seien. Weiter wurde vorgeschlagen, die Ausnutzungsziffern zu streichen oder Abbruchprämien auszurichten.

Einzelne Kleingruppen kamen zum Schluss, dass Einfamilienhausquartiere weiterhin möglich sein sollen. Eine Gruppe verwies in diesem Zusammenhang auf den Begriff „Steuersubstrat“. Andere Gruppen sind der Auffassung, dass Einfamilienhäuser nur in bestimmten Gebieten möglich sein sollten (z.B. Kerenzberg). Es gab jedoch auch Gruppen, welche den Bau von neuen Einfamilienhäusern ablehnten. Stattdessen wurde z.B. vorgeschlagen, überall verdichtet zu bauen, bzw. nach innen zu verdichten. Eine Gruppe schlug vor, dass pro gebautes Einfamilienhaus auch ein Mehrfamilienhaus erstellt werden müsse (Mechanismus).

### 2.3 Thema Lebensraum Strasse

Rund die Hälfte der Gruppen unterstützte die vorgeschlagene Stossrichtung der Aufwertung der Strassenräume zu Lebensräumen. Zwei Gruppen erwähnten die Gemeinde Köniz, die als Vorbild dienen könne. Mehrere Gruppen verwiesen darauf, dass die Fragen bezüglich der Hauptverkehrsachse (Umfahrung Näfels) zu klären seien, bevor über die gestellte Frage diskutiert werden könne. Weitere Gruppen lehnten die vorgeschlagene Stossrichtung ab oder verlangten eine Differenzierung zwischen Quartier- und Hauptstrassen.

Einige Gruppen waren der Ansicht, dass gute Langsamverkehrsverbindungen den Umstieg weg vom Auto fördern. Andere Gruppen bezweifelten diesen Effekt. Trotzdem stützten einige dieser Gruppen die Förderung des Langsamverkehrs, da dies aus ihrer Sicht eine Steigerung der Lebensqualität zur Folge haben kann. Mehrmals wurde auf das positive Beispiel Mollis verwiesen (Fusswege). Eine Gruppe wies darauf hin, dass bereits ein hinreichendes Netz für den Langsamverkehr vorhanden sei. Eine andere Gruppe forderte, dass die vorhandenen Wegenetze besser signalisiert werden müssten.

Die Rückmeldungen zeigen, dass der Verkehr in der Gemeinde Glarus Nord ein wichtiges Thema ist. Eine Gruppe schlug vor, ein „Zwei Regelprinzipien“ einzuführen (Rechtsvortritt und „Wer stört, wird abge-

schleppt“). Zweimal wurden autofreie Zonen vorgeschlagen. Mehrmals genannt wurden Parkplätze bei den Nahtstellen zum ÖV und MIV. Weiter wurde das Stichwort Parkplatzbewirtschaftung genannt. Zudem wurde auch an dieser Stelle angemerkt, dass Fragen im Verkehrsbereich von der zukünftigen Lösung bezüglich Hauptverkehrsachse abhängig seien. So verwiesen mehrere Gruppen darauf, dass die Thematik Verkehr umfassend und neu beurteilt werden müsse.

## 2.4 Plenum

Abschliessend fasste Christoph Zindel die Resultate aus den drei Diskussionsblöcken zusammen und eröffnete anschliessend die Plenumsdiskussion. Diese wurde zur Klärung einzelner Fragestellungen und zur Abgabe verschiedenster Statements zur Planung und zur Organisation der Konferenz rege genutzt.

## 3. Ablauf des Workshops

<i>ab 08.30</i>	<i>Begrüssungskaffee</i>
09.00	Begrüssung
09.10	Präsentation Stand der Arbeit und Einführung zum Gemeinderichtplan
09.50	Organisatorisches zur Konferenz
10.00	Diskussionsblock A (Arbeitsplatzgebiete)
10.45	Diskussionsblock B (Wohngebiete)
<i>11.30</i>	<i>Pause</i>
11.45	Diskussionsblock C (Lebensraum Strasse)
12.30	Synthese, Fragen und Plenumsdiskussion
12.50	Schlusswort durch die Gemeinde Glarus Nord
13.00	Schluss

## 4. Einzelne Prozessschritte

### 4.1 Organisatorisches

Der Workshop wurde von Christoph Zindel (Geschäftsführer der STW AG für Raumplanung, Projektleiter) und Anna Fässler (Mitarbeiterin STW AG für Raumplanung) moderiert.

Der Kommissionspräsident Hans Leuzinger begrüßte die Teilnehmenden und erläuterte Ziel und Zweck der Konferenz.

Es fanden drei Diskussionsrunden in Kleingruppen statt, in welchen die Themen rege diskutiert wurden. Jede Gruppe bestimmte einen Gesprächsleiter, einen Schreiber und einen Sprecher. Der Sprecher trug das Ergebnis der Kleingruppe im Plenum vor.

Der Gemeindepräsident Martin Laupper schloss den Anlass mit seiner Würdigung und seinem Dank an die Teilnehmenden ab.

#### 4.1.1 Diskussionsblock A (Arbeitsplatzgebiete)

Im ersten Diskussionsblock ging es um die von den Kommissionen vorgeschlagene Umsetzung der Konzentration der künftigen Arbeitsplatzgebiete an den Standorten Bilten, Biäsche und Flugplatz Mollis. Die Teilnehmenden wurden gefragt, ob sie den Vorschlag der Kommissionen stützen. Weiter stand die damit einhergehende Freihaltung der Linthebene zur Diskussion. Ferner erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ganz andere Ansätze zur Lokalisierung der Arbeitsplatzgebiete vorzuschlagen. Um die Fragestellung bearbeiten zu können, stand den Teilnehmenden für jedes Gebiet eine Kurzzusammenfassung mit den wichtigsten Informationen und Eckdaten zur Verfügung.

Aus der Diskussion ergaben sich folgende Resultate:

Obwohl ein Grossteil der Gruppen eher zu einem Ausbau von Bilten und der Biäsche tendierten, blieben doch einige offene Fragen wie: Ist es überhaupt nötig, weitere Arbeitsplatzgebiete auszuscheiden, oder könnte man die bestehenden Arbeitsplätzonen bzw. Industriezonen besser ausnützen?

In diesem Zusammenhang besteht der Wunsch von einer dieser Gruppen nach einer Betriebsverlegung der Eternit AG ins Riet - auf die andere Seite der Gleise. Wichtig ist in der Diskussion die Frage nach der Art der Arbeitsplätze, die in den bestehenden sowohl neuen Zonen entstehen sollten.

Mehrmals wurde angesprochen, dass in der jetzigen Planung vor allem von Industrie und Gewerbe die Rede sei, während von Einwohnerseite auch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich wünschenswert wäre. Unter anderem wurde auf den Dienstleistungsstandort Bahnhof Ziegelbrücke verwiesen, der auch verkehrstechnisch gut erschlossen sei.

Mehr als die Hälfte der Gruppen fragte sich, ob es sinnvoll sei, das Flugplatzareal Mollis ebenfalls zum Arbeitsplatzgebiet auszubauen. Als Nachteil von Mollis wurde insbesondere die mangelnde Verkehrsanbindung hervorgehoben: Das Flugplatzareal ist schlecht mit dem ÖV erschlossen, ausserdem befürchtet man, sofern dort eine grössere Industrie- oder Gewerbenutzung entstehen soll, eine massive Zunahme des Lastwagenverkehrs durch den Ortskern von Mollis.

Ein Gruppensprecher merkte an, wenn in Mollis Arbeitsplätze entstehen sollten, dann sollten diese sich auf (wie bisher) flugnahe Betriebe beschränken.

Ein Konflikt, der mehrmals genannt wurde, betrifft die Fruchtfolgeflächen (FFF) in Bilten, die aufgegeben werden müssten, falls der Arbeitsplatzstandort ausgebaut werden sollte. Hier treffen die Interessen landwirtschaftsnaher Kreise auf die Ausbauwünsche der Industrie. In Bezug auf Bilten äusserten sich Einzelne auch dahingehend, dass es schade sei, alles nach Bilten zu verschieben: In Bilten gibt es schon so viele Fabriken, es muss auch Platz für anderes sein.

Nach Meinung der meisten sollte das Riet frei bleiben, d.h. das Gebiet Biäsche sollte nur zwischen Linthkanal und Autobahn, auf der Seite der Autobahnspur nach Zürich, ausgebaut werden. Ein zusätzliches Problem sahen Einzelne in der Biäsche im Zusammenhang mit der ungenügenden ÖV-Erschliessung.

Zwei Gruppen erwähnten Minimalstandards für Betriebe bezüglich Lärm, Energienutzung, Abgasen und Arbeitsplätzen/m<sup>2</sup>, die festzusetzen und dann auch einzuhalten seien. Die Betriebe sollten sich ausserdem an Orten befinden, die gut mit dem ÖV erschlossen sind.

Aus den gestellten Fragen gingen folgende, konkrete Antworten hervor:

*Die Antworten wurden Eins zu Eins aus den Präsentationen übernommen. Die Aussagen wurden in der Auflistung weder gewichtet noch rangiert. Sie stellen ein Abbild der nachfolgenden Fotoprotokolle dar.*

*Frage 1: Stützen Sie die von den Kommissionen vorgeschlagene Umsetzung der Konzentration der künftigen Arbeitsplatzgebiete an den drei Standorten Bilten, Biäsche, Flugplatz Mollis?*

Ja, aber ...
Konzentration positiv aber Flugplatz und Verkehr ... Bilten schon genug?
Arbeitsplatzgebiete Bilten, Biäsche und Flugplatz Mollis sind unbestritten. - Biäsche mit Schwerpunkt Areal „Glaruspark“ - Flugplatz für „flugnahe Betriebe“ (kein Schwerverkehr) - Bilten unbestritten
Bilten, Biäsche, Flugplatz + B, B: gut erschlossen (Strasse, Bahn) für Industrie und Handel, Bilten zu gross? Flugplatz: Konflikte? Freizeitnutzung, Anbindung über Spange, Grossindustrie; Mitreden
Brauchen wir Neue? Bilten Ja -> gute Erschliessung (Grösse hinterfragen) Flugplatz Mollis -> ausgeschlossen! Biäsche
Biäsche unbestritten
Bilten ✓ , ÖV ?, FFF ?
Bilten, ja aber FFF Biäsche ja Flugplatz ja, aber Erschliessung (Konflikt FF?)
Erschliessungsfragen klären „Flugplatz“ Qual. Wachstum!
Biäsche + Bilten: Erschliessung gut, auf vorhandene eingezonte Projekte konzentrieren! Unter Einhaltung FFF! Flugplatz eher nein -> Erschliessung! FFF! Ausnützungsziffer! Kein Ausbau Flugplatz Mollis
Erschliessung ÖV ungenügend -> mehr MIV FFF tangiert Wohnqualität
Nur wenn klare Randbedingungen definiert werden

Arbeitsplätze / m <sup>2</sup> Energieverbrauch (fossil/erneuerbar) / m <sup>2</sup> Emissionen (Lärm, Abgase) / Arbeitsplatz oder m <sup>2</sup> usw.
Verkehrsanbindung / Erschliessung Bilten +++, Biäsche +++, Mollis ?

*Frage 2: Stützen Sie die damit einhergehende Freihaltung der Linthebene?*

Ja, stützen wir!
Mehrheitlich Ja
Ja
Ja, Freihaltung der Linthebene
Ja (Riet)
Ja FFF, Naherholung, extensiver Tourismus
2 P: Ja 1 P: Nein 2 P: Ja, aber
Die Bahnlinie soll als Siedlungsgrenze nicht sakrosankt sein. Für die bestehende Industrie (Eternit) soll eine Entwicklung im Riet möglich sein, unter der Voraussetzung, dass damit Platz für Wohnraum im Siedlungsraum frei wird.
Riet erhalten, schützen? -> Abgrenzung ?? (Uneinigkeit)
Riet freihalten. Ja! Über Grenze streiten sich die Geister

*Frage 3: Erachten Sie ganz andere Ansätze für die Lokalisierung der Arbeitsplatzgebiete als vorteilhafter und prüfenswert?*

Nein
Nein, die unter den Fragen 1 und 2 definierten Gebiete reichen.
Andere Ansätze: - Wertschöpfende Industrie - Was ist gefragt? Dienstleistungsarbeitsplätze -> gut angebunden ÖV -> Ziegelbrücke - Nutzung Prozesswärme KVA? - 4. Standort Fennen
Dort wo der ÖV zentral ist.

Was, wenn Konflikt nicht gelöst werden kann? -> KVA/Eternit? Dienstleistungen nicht in Industriezonen
Konzentration ja möglichst viele Arbeitsplätze pro m <sup>2</sup>
Ja, bedingt! Was ist mit bestehenden Betrieben, wie - Näfels „Netstal AG“? - Niederurnen „Eternit“?
Ja, Alternativen mit Abwärmepotenzial (Fennen) bestehende Strukturen umnutzen (Carlsberg)
Kurze Arbeitswege anstreben - Erschliessung vorhanden - Energie vorhanden - Bestehende Altliegenschaften aufwerten
Siedlungsnähe für Büros nutzen

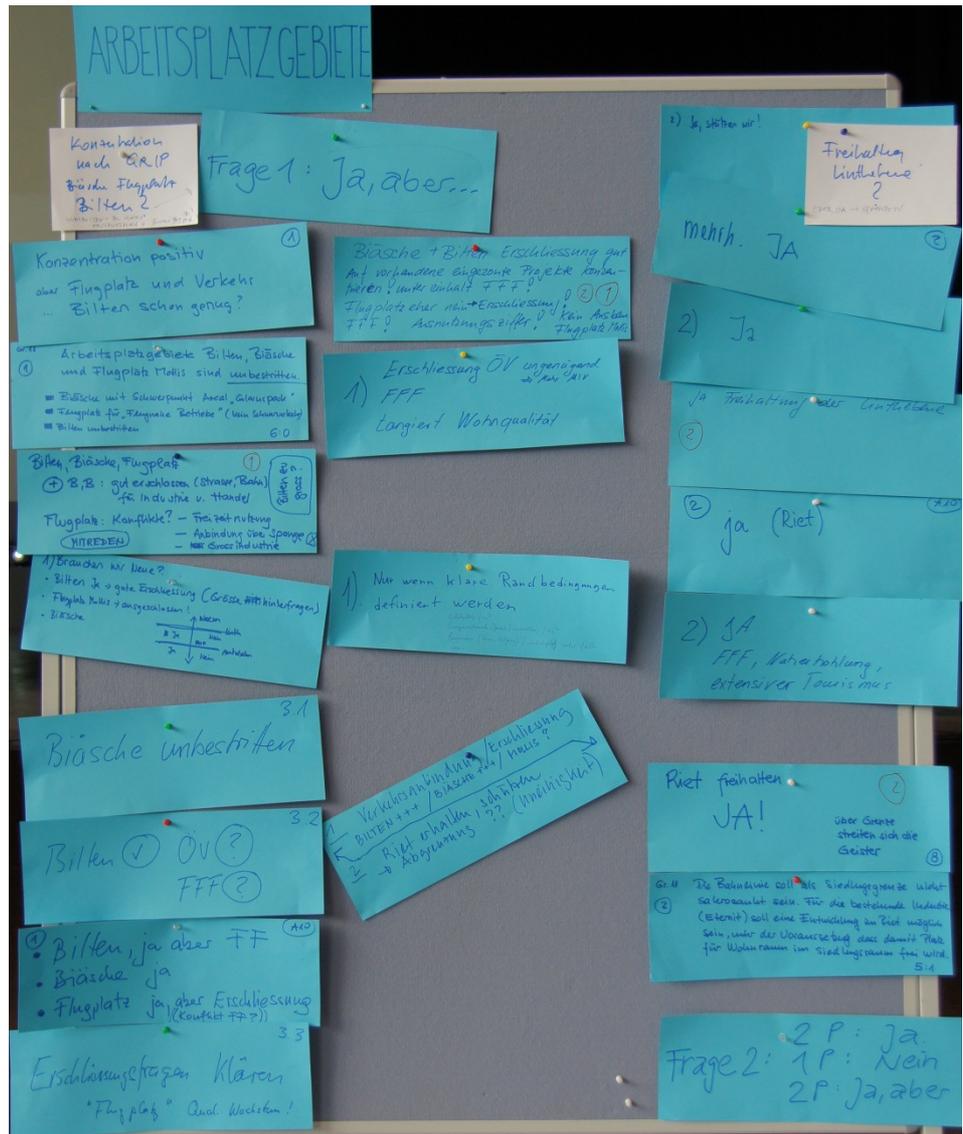


Abbildung 1: Illustration Antworten Diskussionsblock A, Fragen 1 und 2

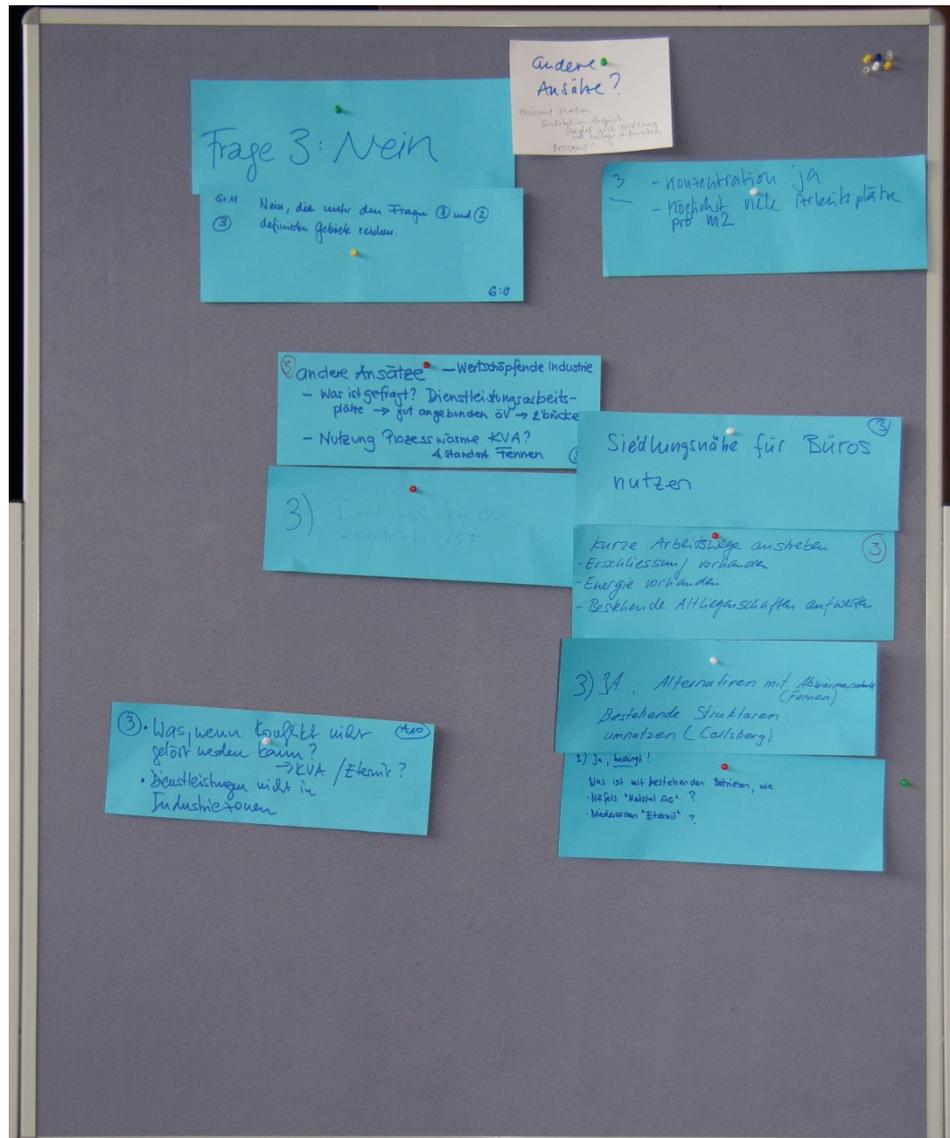


Abbildung 2: Illustration Antworten Diskussionsblock A, Frage 3

## 4.2 Diskussionsblock B (Wohngebiete)

Im zweiten Diskussionsblock wurden Fragen bezüglich Reserven und Verdichtung bearbeitet.

Im Entwurf des GRIP wird vorgeschlagen, dass zukünftig weitgehend im bestehenden Siedlungsgebiet gebaut und damit eine Verdichtung in den bestehenden Bauzonen angestrebt werden soll. Reihen- und Mehrfamilienhäuser sollen gefördert werden. Bereits in der Konzeption wurde festgehalten, dass die Ortschaften nicht zu einer Stadt zusammenwachsen sollen.

Die Gemeinde Glarus Nord legt der vorliegenden Perspektive ein jährliches Bevölkerungswachstum von ca. 300 Einwohnern pro Jahr während den nächsten 10 Jahren zugrunde; dies entspricht in etwa einem Wachstum von 1,8% / Jahr. Im Jahr 2022 würden folglich ca. 20'000 Einwohner in Glarus Nord leben.

Bei einer durchschnittlichen Belegung von 2,5 Personen / Haushalt wären innert dieser Frist bis 2022 somit rund 1'200 zusätzliche Wohnungen nötig. Bei einem mittleren Bruttogeschossflächenverbrauch von 45 m<sup>2</sup> / Person wären dementsprechend Wohnflächen von rund 135'000 m<sup>2</sup> BGF nötig, um den entstehenden Bedarf abzudecken.

Gemäss Erhebungen zum Überbauungsstand in den Wohnnutzungsgebieten wurden gemäss der geltenden Zonenplanung in den ehemaligen Gemeinden Reserveflächen von rund 89 ha ermittelt; dies entspricht 890'000 m<sup>2</sup> Landfläche. Hochgerechnet mit einer mittleren Ausnützung von 0,45 ergibt sich daraus 400'500 m<sup>2</sup> BGF. Die mögliche BGF in den freien Bauzonen umfasst nach dieser Hochrechnung das 3-fache des nach dem gewünschten Entwicklungsszenario ausgewiesenen Bedarfs. Dabei sind die Nutzungsreserven in den bereits weitgehend überbauten Gebieten noch nicht mit einbezogen.

Aus der Diskussion ergaben sich folgende Resultate:

*Die Antworten wurden Eins zu Eins aus den Präsentationen übernommen. Die Aussagen wurden in der Auflistung weder gewichtet noch rangiert. Sie stellen ein Abbild der nachfolgenden Fotoprotokolle dar.*

Die Meinungen der Gruppen zur Reduktion oder der Beibehaltung der Bauzonen (Szenarien 1-3) gingen auseinander. Manche plädierten dafür, die Bauzonen beizubehalten, aber nichts mehr einzuzonen, andere setzten sich für eine starke Reduktion der Bauzonen ein und konnten sich sogar eine weitergehende Reduktion vorstellen als die in Szenario 3 vorgestellte. Die Auszonung sollte an den Standorten stattfinden, die schlecht erschlossen sind. Man fürchtete ausserdem einen starken Anstieg der Bodenpreise in den verbleibenden Bauzonen, wenn viel ausgezont wird.

Die Verdichtung wurde von den meisten grundsätzlich als positiv bewertet, sofern dabei nicht der dörfliche Charakter der Siedlungen verloren ginge. Verdichtetes Bauen, d.h. mehr Mehrfamilienhäuser, wurde unterstützt, allerdings möchten die meisten Gruppen die Möglichkeit zum Einfamilienhausbau beibehalten, insbesondere am Kerenzberg.

Die Dorfzentren sollten sich (neben den neu zu bebauenden Gebieten) auch entwickeln, allenthalben wird der zunehmende Leerstand von Läden beklagt (so geschehen in Mollis nach dem Umbau der Hauptstrasse, ebenso in Näfels).

Vorschläge, wie die Bebauungsdichte innerorts erhöht werden könnte, gehen von erleichterten Baubewilligungen für Ausbauten (Dachstöcke etc.) bis zu „Abbruchprämien“ für Ersatzneubauten (analog zu Regelungen im Kanton St. Gallen).

In den Diskussionen zu den Wohngebieten wurden verschiedene Interessen sichtbar. So unterschieden sich die Vorstellungen derer, die (vermutlich) Land besitzen, von den Vorstellungen anderer.

Die nachstehende Tabelle diene den Teilnehmenden als Orientierungshilfe zur Fragestellung.

Sz.	Beschrieb	Konsequenz Einwohnerkapazität	Weitere relevante Aspekte
1.	Wohnbaugebiete bleiben im Umfang und in der Lage praktisch unverändert gemäss geltenden Ortsplanungen und entsprechen einem Bedarf von rund 30 Jahren.	Die Reserven ermöglichen auch bei geringer bis mittlerer Dichte eine Bevölkerungszunahme von 9'000 Personen (> 50% Zunahme)	Auf Gemeindeebene keine Rückzonediskussion; kaum kontrollierbare bauliche Entwicklung; Rückkoppelungen auf Infrastrukturbedarf (Erschliessungen, Schulen, etc.)
2.	Wohnbaugebiete werden auf den Bedarf von rund 20 Jahren ausgerichtet, d.h. gegenüber heute entsprechend reduziert.	Die Reserven ermöglichen auch bei geringer bis mittlerer Dichte eine Bevölkerungszunahme von 6'000 Personen (ca. 35% Zunahme)	Teilweise Rückzonediskussion auf Gemeindeebene; beschränkt kontrollierbare bauliche Entwicklung; teilweise Rückkoppelungen auf Infrastrukturbedarf.
3.	Wohnbaugebiete werden auf den Bedarf der nächsten 10 Jahre ausgerichtet, d.h. massiv reduziert.	Die Reserven ermöglichen auch bei geringer bis mittlerer Dichte eine Bevölkerungszunahme von 3'000 Personen (ca. 18 % Zunahme)	Intensive Rückzonediskussionen auf Gemeindeebene; weitgehend kontrollierbare bauliche Entwicklung; beschränkte Rückkoppelungen auf Infrastrukturbedarf.

Aus den gestellten Fragen gingen folgende Antworten hervor:

Die Antworten wurden Eins zu Eins aus den Präsentationen übernommen. Die Aussagen wurden in der Auflistung weder gewichtet noch rangiert. Sie stellen ein Abbild der nachfolgenden Fotoprotokolle dar.

*Frage 1: Stützen Sie die im vorliegenden Vorschlag des GRIP enthaltene Stossrichtung von den vorhandenen Wohnbauzonenreserven rund 1/3 auszuzonen? (Grundsatz Reduktion Flächenreserven)*

Szenario 3, wenn möglich weniger
Ja, Mittelweg
Ja
15 Jahre Planungshorizont 3 (60%) -> 2'000 2 (40%) -> 4'500
Geteilte Meinungen (60%) 40% Konflikte: - Abgeltung / Eigentumsrechte - Grundlage Mehrwertabschöpfung, - Druck auf eingezonte Flächen (Rest) steigt - Verlust von DZL -> Kosten
Stossrichtung richtig Szenario 2 (20 J., Steuerung)
Reduktion der Flächenreserven ist unbestritten! -> 50% Konzentration statt Zersiedlung + best. Infrastruktur, Erschliessung - Gefahr „Verslumung“
Ja Auszonung von Randgebieten Problematik von erschlossenem Land Problematik nach ausgezontem Land bei Wiedereinzonung
Auszonen ja, wenn es Sinn macht (Ort, Erschliessung, Qualität)
Unrealistisch - Preise steigen zu stark - Interessen der Eigentümer zu sehr tangiert
Nein, Vorbehalt Limit

*Frage 2: Sind Sie der Auffassung, dass es richtig ist, die Verdichtung in den bestehenden Wohn- und Mischgebieten mit einerseits Restriktionen und andererseits Anreizen anzustossen? (Grundsatz Verdichtung)*

Ja
Ja klare Regeln
Grundsätzlich Ja Anreize konkretisieren
Ja, Zwangsmassnahmen Nein Anreize JA
Ja ausnützen allenfalls Streichung Ausnützungsziffer
Wir sind uns nicht einig In speziellen Gebieten soll Verdichtung möglich sein
Grundsätzlich ja
Verdichtung ja, ohne Anreizsysteme Augenmerk: - Qualität - Nachhaltigkeit
Ja, (z.B. KEBE-Vorbehalt) Region bezogen
Anreize für Erneuerung in Zentren Abriss -> Neubau: Rahmenbedingungen schaffen
Verdichtung ist richtig! - Je mehr diese im Zentrum stattfindet, umso höher müssen die Anreize sein - flexible Bauordnung, Gebühren, Abbruchprämien - Anreize schaffen, Dorfzentrum aufwerten + attraktiver machen

*Frage 3: Soll die Verdichtung in allen Wohn- und Mischgebieten stattfinden oder soll die Verdichtung auf bestimmte Gebiete konzentriert werden? Sollen auch lockere Einfamilienhausquartiere möglich sein? (Grundsatz Angebotsmix)*

Ja Nachhaltiges Wachstum (Steuersubstrat)
Einfamilienhausquartiere sollen auf jeden Fall möglich sein!
Sollten gebietsweise möglich sein
Nur in bestimmten Gebieten lockere EFH-Quartiere -> JA locker = relativ
Ja klare Regeln z.Bsp. Kerenzen
Grundsatz keine EFH ev. Kerzenberg
Kerzenberg mit Anspruch an eine einh. Architektur keine weiteren EFH-Weiden nur innerhalb der best. Siedlungsgrenzen
Keine neuen
(leer)
Verdichtung überall ✓ Angebotsmix ✓ Verdichtung auch bei bestehenden Bauten
Nach innen verdichten EFH müssen möglich bleiben (z.B. Mechanismus)

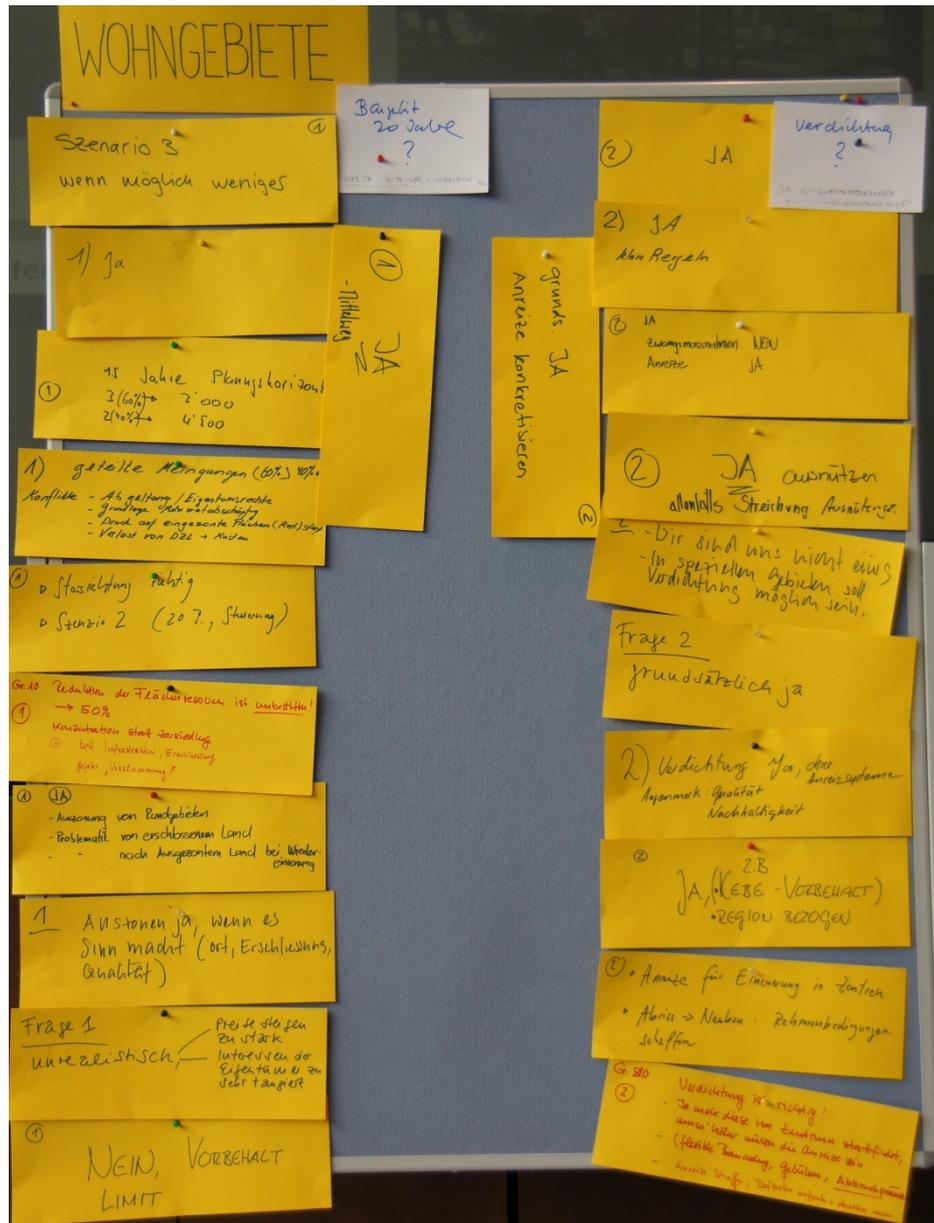


Abbildung 3: Illustration Antworten Diskussionsblock B, Fragen 1 und 2

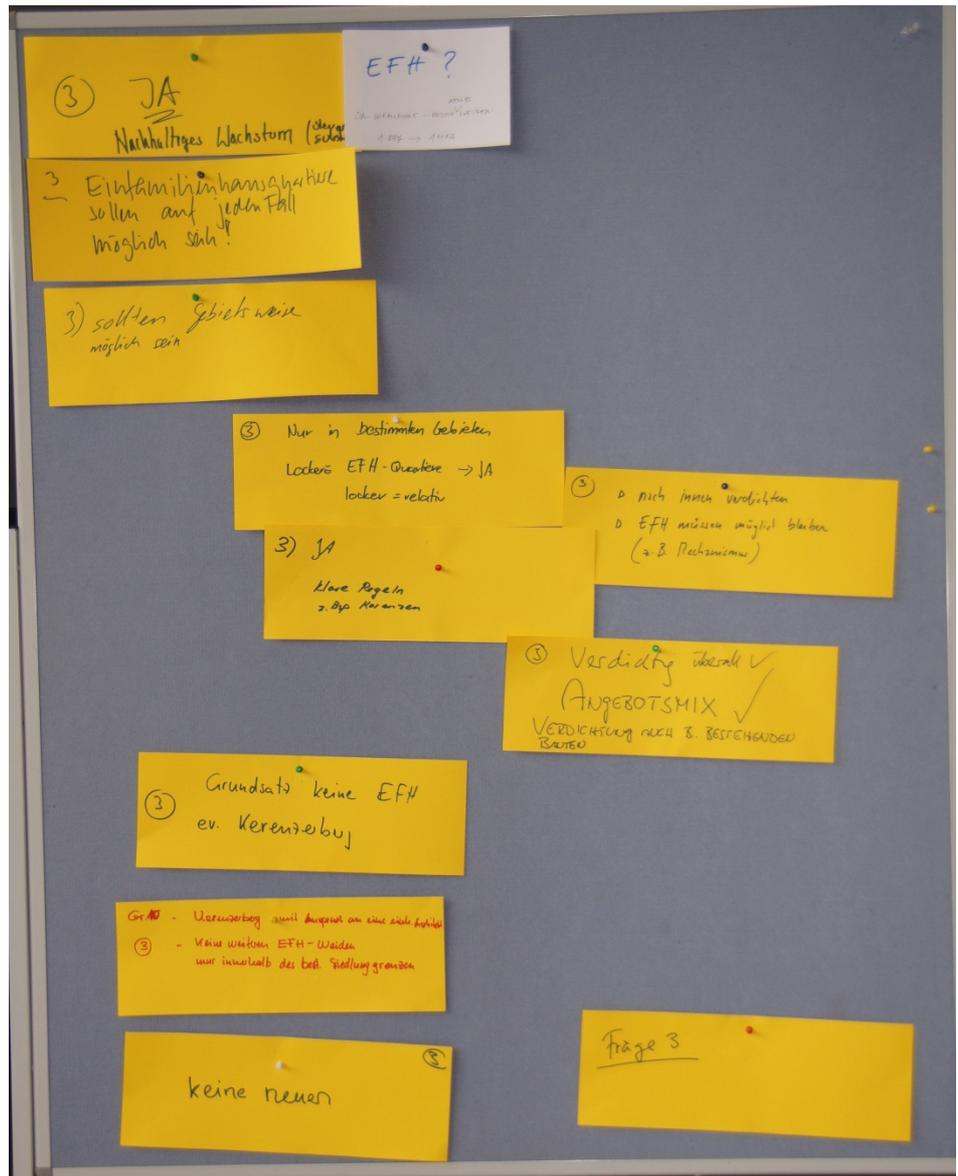


Abbildung 4: Illustration Antworten Diskussionsblock B, Frage 3

#### 4.3 Diskussionsblock C (Lebensraum Strasse)

Im letzten Diskussionsblock standen Fragestellungen zum Thema Lebensraum Strasse zur Debatte. Im Entwurf des Gemeinderichtplans ist vorgesehen, die Strassenräume aufzuwerten und somit eine Belebung zu fördern. Weiter sollen die Verbindungen für den Langsamverkehr zu durchgängigen und sicheren Netzen ausgebaut werden. Insbesondere die Dorfkerne sollen für den Langsamverkehr gut erreichbar sein. Die für die Gemeinde Glarus Nord typischen Gewässer (Bäche, Kanäle, Becken) sollen in die Gestaltung der Siedlungsräume mit einbezogen werden.

Aus der Diskussion ergaben sich folgende Resultate:

*Die Antworten wurden Eins zu Eins aus den Präsentationen übernommen. Die Aussagen wurden in der Auflistung weder gewichtet noch rangiert. Sie stellen ein Abbild der nachfolgenden Fotoprotokolle dar.*

Im Verlauf der Diskussion über die Verkehrsplanung wurde häufig das Modell Köniz (Berner Vorortsgemeinde) genannt. Die Dörfer von Glarus Nord sollten sich an Köniz orientieren. Als es jedoch konkret um die Neugestaltung der Hauptstrasse in Mollis ging – ein Projekt, das von vielen als vorbildlich genannt wurde –, sagte ein Gruppensprecher, dass es dort jetzt zwar schön sei, aber wegen der Verkehrsberuhigung die Kundschaft nicht mehr zu den Läden komme. Das heisst, bei der Neugestaltung von Durchgangsstrassen innerorts scheint, dass das Gewerbe um Kundschaft zu fürchten habe.

Forderungen an die Organisation des Verkehrs waren unter anderem ein durchgehender Halbstundentakt des ÖV (überall oder nur in den Zentren?), die Parkplatzbewirtschaftung sowie autofreie Zentren für mehr Verkehrssicherheit der Fussgänger (wenig Befürworter).

Andere Diskussionsteilnehmer waren jedoch der Meinung, das ÖV-Angebot sei gut ausgebaut. Durchgehende 30er-Zonen wurden von den meisten als unrealistisch abgelehnt, vereinzelt aber auch für gut befunden.

Eine Exponentin erwähnte die Ortszentren-Verkehrsplanungen, bei denen mit einer radikalen Reduktion der Verkehrsvorschriften und Markierun-

gen mehr Sicherheit und eine angenehmere Strassenraumgestaltungen innerorts erreicht werden könnte (nur noch Rechtsvortritte; wer stört, wird abgeschleppt).

Bezüglich der Förderung des Langsamverkehrs plädierten einige für einen Ausbau des Velowegnetzes, während andere dieses für genügend ausgebaut betrachteten.

Keine Gruppe hatte den Eindruck, dass ein Ausbau des Langsamverkehrsnetzes Autopendler dazu bringen kann, für den Arbeitsweg das Velo zu benutzen. Ein Exponent sagte, der Langsamverkehr sei vor allem geeignet für den Tourismus und die Freizeit. Ausserdem wurde bemängelt, dass es in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete wenig Spazierwege gebe.

Als Hauptproblem der Verkehrssituation wurden die Durchgangsstrassen genannt, durch die sich auch der gesamte Verkehr nach Glarus Mitte und Süd wälzen muss.

Obwohl nicht Thema der GGK, kam die Diskussion im Zusammenhang mit den Themen Verkehr und Strassen auf die Umfahrungsstrasse für Näfels. Diese Strasse habe einen wichtigen Einfluss auf die Ortsplanung und Verkehrsplanung von Näfels. Nach Meinung vieler könne man schlecht über Verkehrsplanung diskutieren, wenn diese (kantonale) Strasse und die „grossen Verkehrsfragen“ nicht miteinbezogen würden.

Aus den gestellten Fragen gingen folgende Antworten hervor:

Die Antworten wurden Eins zu Eins aus den Präsentationen übernommen. Die Aussagen wurden in der Auflistung weder gewichtet noch rangiert. Sie stellen ein Abbild der nachfolgenden Fotoprotokolle dar.

*Frage 1: Teilen Sie die im GRIP Entwurf enthaltene Stossrichtung, welche die Strassenräume zu Lebens- und Bewegungsräumen entwickeln und soweit möglich allen Nutzern attraktive und sichere Aufenthaltsbereiche und Verbindungen sicherstellen möchte?*

Ja, Stossrichtung für attraktive Zentren richtig
Ja Modell „Köniz“
Strassengestaltung wie Köniz
Ja
Ja Bäume, Tempored., Plätze -> attraktive Gestaltung
Stossrichtung wunderbar ... aber? Hauptverkehrsachse fehlt (keine Effizienz, Emotionen, verschiedene Meinungen, keine Einigung)
Tempo 30 ja im Wohn- und Kernzonen ohne Schikanen Auf Hauptstrassen von Umfahrung abhängig
Abhängig von Umfahrungsstrasse nur in grösseren Orten Angebot im Dorf spielt mit (gegenseitige Beeinflussung)
Nein! Differenzieren zwischen Quartier- und Hauptstrasse
Grundsätzlich Nein Ja, aber: das gilt für Haupt- und Kantonsstrassen mit Neubeurteilungen im Bereich Umfahrungen (z.B. Stichstrasse)
Widersprüchlich? kann nicht für alle attraktiv sein Konzessionen von allen nötig

*Frage 2: Sind Sie der Auffassung, dass gute und direkte Langsamverkehrsverbindungen den Umstieg weg vom Auto fördern und dass es sich deshalb lohnt ein möglichst optimales Netz an Langsamverkehrsverbindungen zu realisieren?*

Ja
Attraktives Verkehrsnetz für Velo + Fussgänger im Dorf nötig für Arbeiten, Schulweg, Einkäufen
Ja, wir sind überzeugt davon Wegnetze, die vorhanden sind, aufzeigen kantonale Koordination
Lebensqualität ++ Reduktion Individualverkehr fraglich Mollis als Muster (kommunal) Vernetzung unter Dörfern
Unterstützungswert, vermutlich kleine Wirkung Netz vorhanden -> ausbaubar Parkplätze für Detaillisten
Mollis Winterweg (Jahreszeitenweg)
Ja prior. Radweg (Planung) PP-Gebühren, Anreize
ÖV attraktiv und effizient
Ein Umstieg ist unrealistisch. Bessere Nutzung des bestehenden Netzes.
Grundsätzlich Nein, aber man darf es nicht verpassen, Langsamverkehr für Tourismus und Benutzer zu schaffen
Bringt nichts! Nur für Lebensqualität

*Frage 3: Erachten Sie ganz andere Ansätze als vorteilhafter und prüfungswert? Oder sind sie ganz anderer Auffassung?*

2-Regelprinzip: - Rechtsvortritt - Wer stört wird abgeschleppt
Autofreie Zonen Parkplätze + ÖV-Anschlüsse gleichwertig oder besser
z.B. Verbindung / Gäsi-Verbindung mit Linthsteg Verkehrsberuhigung sind auf praktische Zweckmässigkeit zu hinterfragen! Kleines Linthli
Wieso nur Langsamverkehr diskutieren? Umfahrung Berg zu wenig Nutzen Verkehr muss neu + umfassend beurteilt werden
Weitere Massnahmen für attraktive Zentren (ev. sogar autofrei!)

- ÖV Halbstundentakt - Parkplatzbewirtschaftung
Parkplatzbewirtschaftung Einbezug der „Betroffenen“ in die Prozesse (Mütter, Kinder, Ältere, ...) Anreize schaffen
ÖV Hubfunktionen
ÖV fördern, Bahn u. Bus ergänzend Park&Ride (auch zu Bus)
Neue Hauptverkehrsachse
?
(leer)

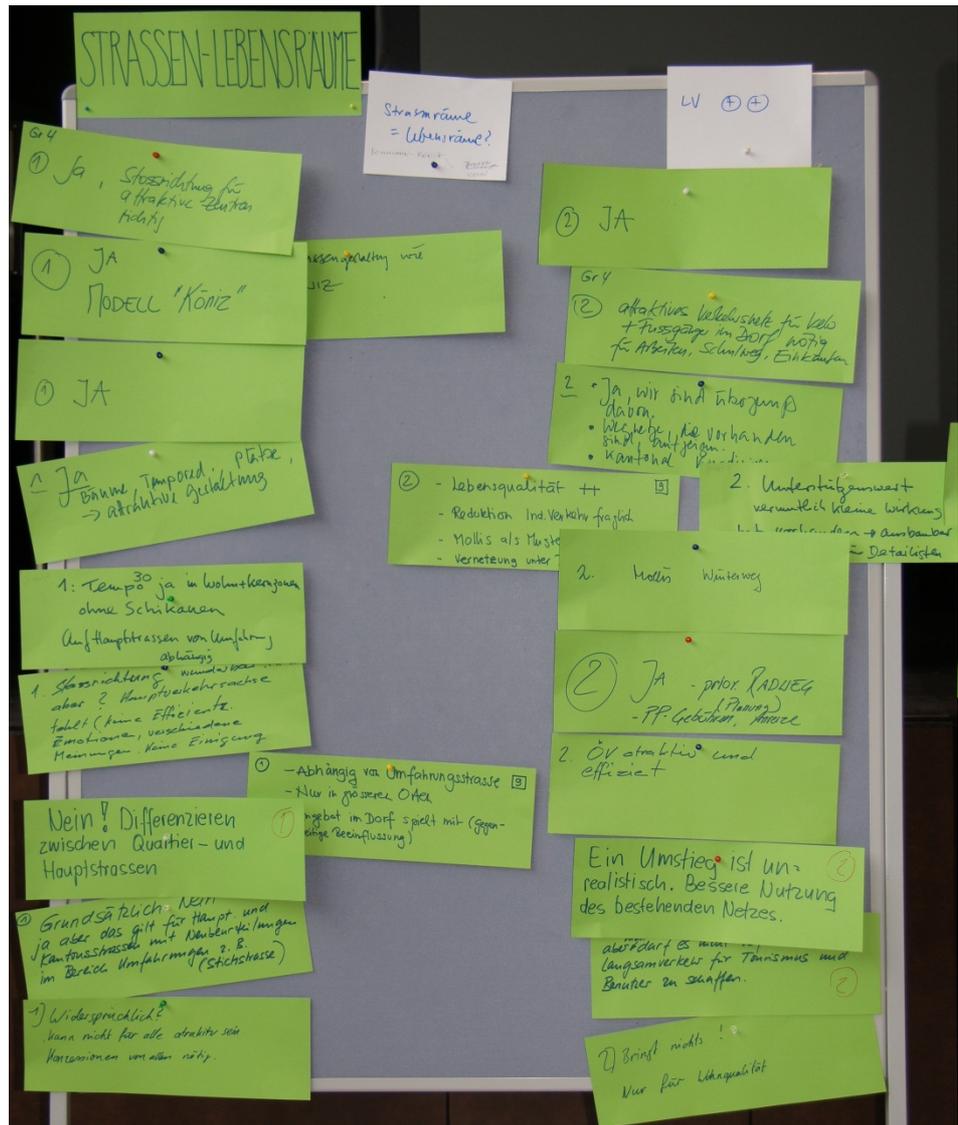


Abbildung 5: Illustration Antworten Diskussionsblock C, Fragen 1 und 2

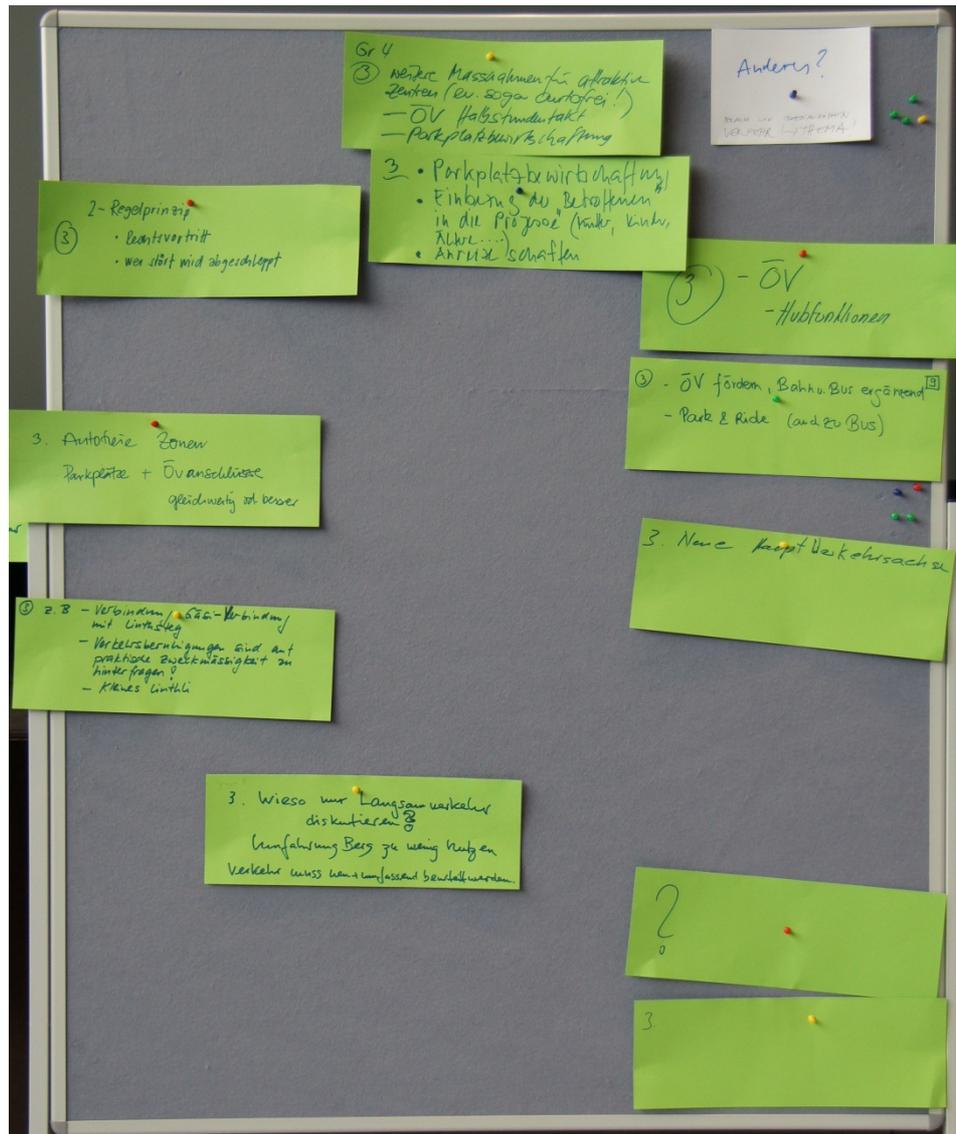


Abbildung 6: Illustration Antworten Diskussionsblock C, Frage 3

#### 4.4 Synthese, Fragen und Plenumsdiskussion

Christoph Zindel fasste die Resultate der Diskussionsblöcke A, B und C kurz zusammen. Anschliessend eröffnete er die Plenumsdiskussion, welche zur Beantwortung von Fragen genutzt wurde. Weiter konnten an dieser Stelle auch Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge zu den laufenden Prozessen geäussert werden.

In der Schlussdiskussion wird nochmals kurz das Thema Umfahrungsstrasse erwähnt, welches einigen Exponenten äusserst wichtig erscheint. Umgekehrt wurde die Thematik Strassenraum – Lebensraum als weniger bedeutend erachtet. Des Weiteren dreht sich die Diskussion um das Windenergieprojekt in der Linthebene und die Fruchtfolgeflächen.

Bemängelt wurde, dass die Konferenz am gleichen Tag stattfindet wie der Alpbazug, und es sei demgemäss schwierig für Bauern, an der Veranstaltung teilzunehmen. Der Gemeindepräsident gibt dazu eine Entschuldigung ab und versicherte, dass dies nicht mit Absicht geschah, sondern mit dem engen Terminplan der Ortsplanung und den anstehenden Herbstferien zusammenhing.

#### 4.5 Schlusswort und Abschluss der Veranstaltung

Der Gemeindepräsident Martin Laupper hielt das Schlusswort. Er bedankte sich herzlich bei allen Teilnehmern für ihren Einsatz und ihr Engagement und erklärte, dass die Ideen, Vorschläge und Inputs in die weitere Bearbeitung der Ortsplanungsrevision mit einbezogen werden.

Chur, 19.10.2012 / Martin Reich, Stephan Banzer, Christoph Zindel,

sowie weitere MitarbeiterInnen der STW AG für Raumplanung und zwei Teilnehmende der eidgenössischen Forschungsanstalt WSL in Birmensdorf.