



Gemeinde Glarus Nord

Verkehrsdaten Glarus Nord

Entwurf

Planungsbericht

Impressum

Projekt

Glarus Nord, Verkehrsdaten
Projektnummer: 25091
Dokument: Planungsbericht

Auftraggeber

Gemeinde Glarus Nord

Bearbeitungsstand

Stand: Entwurf
Bearbeitungsdatum: 6. Juli 2015
Druckdatum: 6. Juli 2015

Bearbeitung



Hartmann & Sauter

Verkehringenieur, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur



Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Grundlagen	1
3. Heutiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord	2
3.1 Verkehr im übergeordneten Strassennetz	2
3.2 Verkehr im sekundären Strassennetz	4
3.3 Verkehr nach Bezugsgebieten	5
3.4 Heutiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord	5
4. Zukünftiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord	11
4.1 Allgemeine Verkehrszunahme	11
4.2 Verkehrserzeugung der Überbauungsplangebiete	12
5. Auswirkungen der Überbauungsplangebiete	15
5.1 Mit heutigem Strassennetz	16
5.2 Bei Realisierung der "Stichstrasse"	18
5.3 Bei Realisierung von "Stichstrasse" und "Netstaler Spange"	20
5.4 Ortsumfahrung Näfels	22
6. Auswirkungen Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis	23
6.1 Mit heutigem Strassennetz	24
6.2 Bei Realisierung der "Stichstrasse"	26
6.3 Bei Realisierung von "Stichstrasse" und "Netstaler Spange"	28
7. Strategie zur Verkehrsbewältigung	31

Anhang

- I Querschnitte mit Werten der Verkehrszählungen
- II Ergebnisse der Verkehrszählungen ASTRA und GLN
- III Überbauungsplangebiete mit Nutzungen und Parkierung

1. Ausgangslage

Um im Rahmen der Revision der Ortsplanung Glarus Nord Aussagen über die Auswirkungen der weiteren Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen auf dem Gemeindegebiet machen zu können, werden einerseits Angaben über die heutige Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung in Glarus Nord und andererseits Angaben über das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen infolge der möglichen Siedlungsentwicklung im Talboden und zur Diskussion stehenden Ergänzungen des Strassennetzes benötigt. Mit den entsprechenden Abklärungen beauftragte der Gemeinderat Glarus Nord die Planergemeinschaft Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure, Chur und STW AG für Raumplanung, Chur.

Der vorliegende Bericht hat die Ergebnisse dieser Arbeiten zum Inhalt. Es sind dies im Wesentlichen: Die heutige Belastung des Strassennetzes zu verschiedenen Zeiten, die heutige Verkehrserzeugung nach Siedlungen / Quartieren, die Aufteilung des heutigen Verkehrs nach Bezugsgebieten, die zu erwartende Verkehrserzeugung zusätzlicher Nutzungen in zur Diskussion stehenden Überbauungsplangebieten und deren Auswirkungen auf die Belastung des Strassennetzes sowie Ansätze für eine Strategie zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs auf der Strasse.

2. Grundlagen

Die wichtigsten in dieser Arbeit verwendeten Unterlagen sind die Folgenden:

- Zählwerte der automatischen Verkehrszähler des ASTRA im Kanton GL und auf der A 3
- Ergebnisse von Verkehrszählungen im Strassennetz von Glarus Nord 2014/2015
- Vorliegende Projektideen betreffend mögliche Ergänzungen des Strassennetzes
- Heutige Verteilung der Einwohner / Arbeitsplätze in den Siedlungen von Glarus Nord
- Annahmen über zusätzliche Einwohner / Arbeitsplätze und Parkplätze in Glarus Nord
- Richtwerte der VSS Normen betreffend die Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung
- Erkenntnisse des Mikrozensus 2010 betreffend das Verkehrsverhalten in der Schweiz

3. Heutiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord

3.1 Verkehr im übergeordneten Strassennetz

Die Angaben der automatischen Verkehrszähler des ASTRA und die Ergebnisse der 2014/2015 durchgeführten Verkehrszählungen in verschiedenen Strassenquerschnitten auf dem Gemeindegebiet Glarus Nord gemäss Anhang I ermöglichen mit Hilfe einschlägiger Richtwerte und Ganglinien eine plausible Abbildung des heutigen Verkehrsaufkommens im übergeordneten Strassennetz von Glarus Nord.

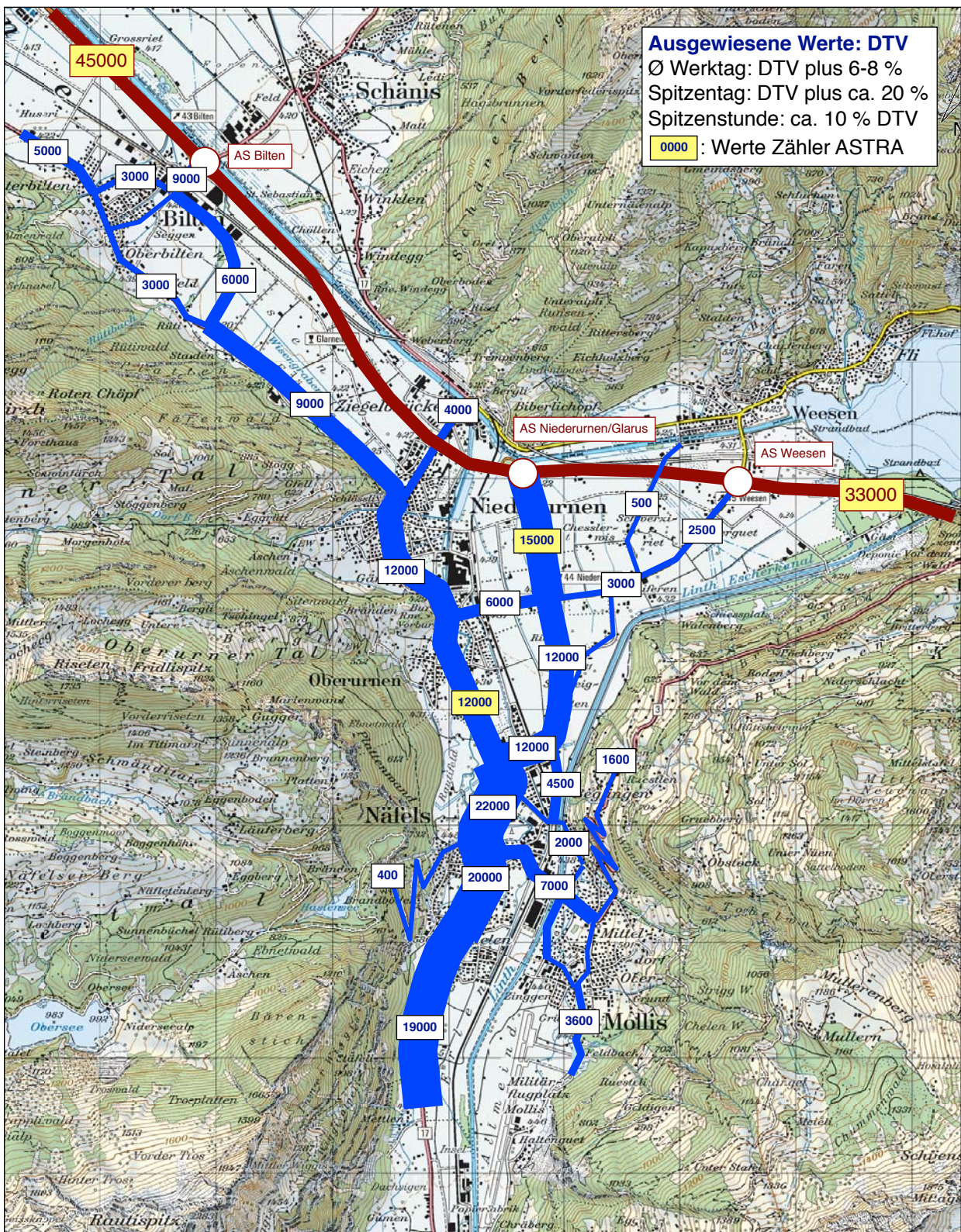
Demnach beträgt im Norden das mittlere tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) zwischen der Gemeinde Glarus Nord einerseits sowie der Nationalstrasse A 3 und den benachbarten Gemeinden der Kantone SG und SZ andererseits insgesamt ca. 36'000 Fahrzeuge DTV. Im Süden sind es zwischen den Gemeinden Glarus Nord und Glarus knapp 23'000 Fahrzeuge und nach/vom Kerenzerberg ca. 1'600 Fahrzeuge.

Innerhalb der Gemeinde Glarus Nord ist mit einem DTV von ca. 12'000 - ca. 22'000 Fahrzeugen die Verbindung Zubringer A 3 - Hauptstrasse H 17 zwischen der A 3 und der Gemeindegrenze zu Glarus am stärksten belastet, gefolgt von der Kantonsstrasse Näfels - Oberurnen - Niederurnen - Bilten mit ca. 9'000 - ca. 12'000 Fahrzeugen. Zwischen Näfels und Mollis sind es ca. 7'000 Fahrzeuge DTV.

Der durchschnittliche Werktagsverkehr Mo-Fr (DWV) liegt im ganzen Strassennetz ca. 6-8 % und der Verkehr an einem Spitzentag ca. 20 % höher als der DTV. In der Spitzenstunde beträgt das Verkehrsaufkommen ca. 10 % des DTV bzw. ca. 8 % des Verkehrs am entsprechenden Spitzentag. Da der Kanton Glarus weder ein besonders touristischer Kanton ist noch von einer Transitachse durchquert wird (der Klausenpass hat Wintersperre), verteilt sich das Verkehrsaufkommen in ihm über das Jahr ziemlich ausgeglichen ohne ausgeprägte Spitzen im Sommer und/oder Winter.

Das heutige Verkehrsaufkommen im übergeordneten Strassennetz von Glarus Nord ist auf Seite 3 dargestellt und im Anhang II tabellarisch zusammengestellt.

Heutiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord



3.2 Verkehr im sekundären Strassennetz

Ziel der Überlegungen ist es, das Verkehrsaufkommen im innerörtlichen sekundären Strassennetz, d.h. insbesondere in den wichtigsten Sammelstrassen, mit Hilfe einer sehr groben Abschätzung der quartierbezogenen Verkehrserzeugung, mit beschränktem Aufwand plausibel abzubilden. Die Alternative zu diesem Vorgehen wäre die Etablierung und Anwendung eines sehr aufwändigen Verkehrsmodells mit kleinräumiger Bestimmung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzwecken, Berechnung der Fahrtenverteilung (Verkehrsmatrix), Festlegung der Verkehrsmittelwahl und Umlenkung des resultierenden Strassenverkehrs auf das Strassennetz.

Grundsätzlich beginnt und endet jede Autofahrt auf einem Parkplatz. Wären demnach die Anzahl und Verteilung sämtlicher öffentlicher und privater Parkplätze und deren Zweckbestimmung bekannt, liesse sich mit entsprechenden Richtwerten über die spezifische Verkehrserzeugung unterschiedlicher Parkplatzarten die quartierbezogene Verkehrserzeugung direkt von den Parkplätzen ableiten. Da im vorliegenden Fall diese Angaben über die Parkplätze nur teilweise vorliegen, wird die Verkehrserzeugung quartierbezogen unter Beizug der drei (bekannten) Grössen Einwohner bzw. Haushalte, Arbeitsplätze und allgemein zugängliche Parkieranlagen abgeschätzt. Entsprechend einschlägigen Richtlinien bzw. den Erkenntnissen des Mikrozensus über das Verkehrsverhalten in der Schweiz 2010 gilt folgendes:

- Jeder Haushalt weist im Mittel 2.2 Personen auf und verursacht seitens der Bewohner, ihrer Besucher und von Dienstleistungserbringern im Mittel 5.0 Autofahrten DTV.
- Jeder Arbeitsplatz (ausgenommen Detailhandel) verursacht seitens der Angestellten und ihrer Besucher und Kunden im Mittel 4.0 Autofahrten DTV.
- Die allgemein zugänglichen öffentlichen und privaten Parkplätze verursachen ein Verkehrsaufkommen gemäss ihrer Zweckbestimmung und Lage. Die Bandbreite reicht dabei von lediglich 2 Autofahrten DTV seitens der Langzeitparkplätze für Pendler bis zu 5 - 10 Autofahrten DTV seitens der Kurzzeitparkplätze für Kunden von Läden und Besucher von öffentlichen Einrichtungen.

Auf der Grundlage der Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze sowie den Angaben des Parkierungskonzepts wurde in Anwendung obiger Richtwerte das Verkehrsaufkommen im sekundären Strassennetz der einzelnen Siedlungen von Glarus Nord grob geschätzt und mittels einer Sensitivitätsanalyse plausibilisiert. Die Ergebnisse dieser Schätzungen finden sich in den entsprechenden Darstellungen ab Seite 6.

3.3 Verkehr nach Bezugsgebieten

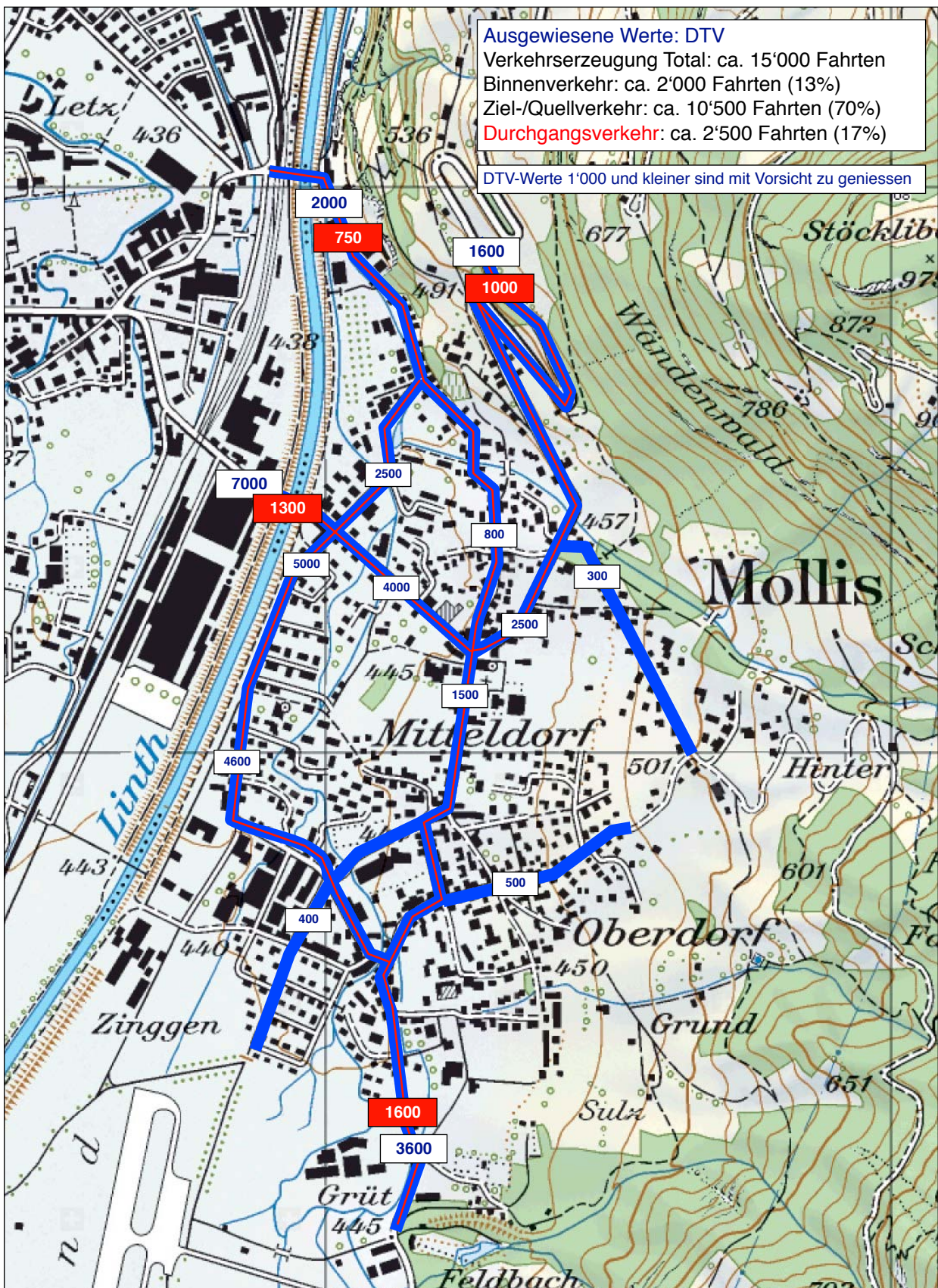
Das Verkehrsaufkommen, das einen definierten und abgegrenzten Raum belastet, setzt sich zusammen aus dem internen Binnenverkehr, dem Ziel- und Quellverkehr zwischen dem betrachteten Raum und den umliegenden Räumen sowie dem Durchgangsverkehr ohne Bezug zum betrachteten Raum. Für den Siedlungsraum Näfels-Mollis wurde im Rahmen einer Verkehrszählung mit Nummernerhebung der Durchgangsverkehr während den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen (06.30 - 08.30 und 16.30 - 18.30 Uhr mit knapp 30% des Tagesverkehrs) im Detail ermittelt.

In Berücksichtigung der Erkenntnisse des Mikrozensus 2010 betreffend die Verkehrsmittelwahl und die Wegdistanzen bei den unterschiedlichen Verkehrszwecken sowie der Belastung des übergeordneten Strassennetzes gemäss Kapitel 3.1 lässt sich für jede Siedlung die Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens nach Bezugsgebieten grob abschätzen. Dabei wird angenommen, dass in der ganzen restlichen Tageszeit nochmals gleich viel Durchgangsverkehr anfällt wie während den zwei Verkehrsspitzen. Die Resultate finden sich ebenfalls ab Seite 6.

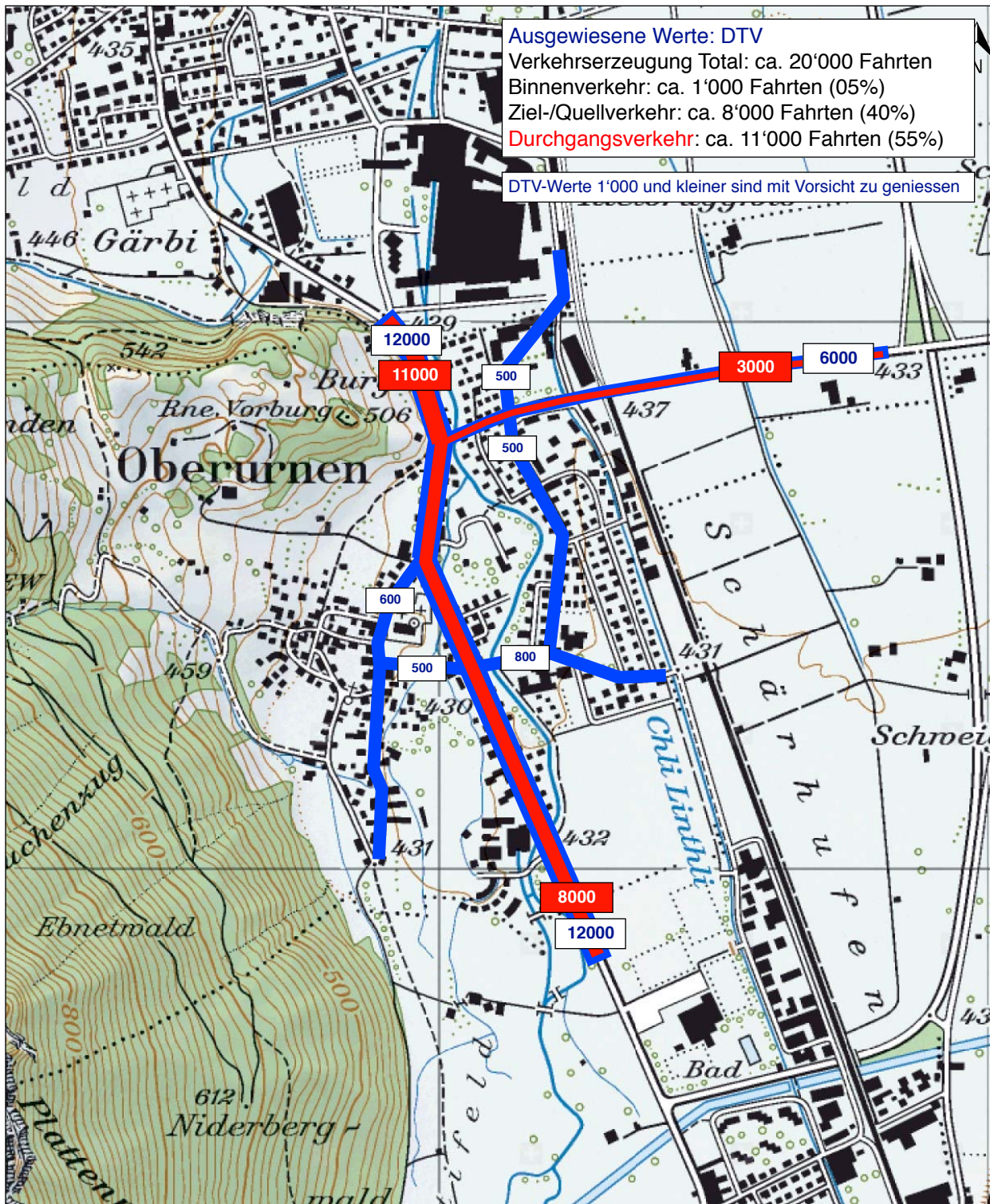
3.4 Heutiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord

Entsprechend obigen Ausführungen finden sich auf den folgenden Seiten für jede berücksichtigte Siedlung eine Darstellung des geschätzten heutigen Verkehrsaufkommens DTV im übergeordneten und sekundären Strassennetz und ergänzende Angaben zur Aufteilung des Verkehrs nach Bezugsgebieten.

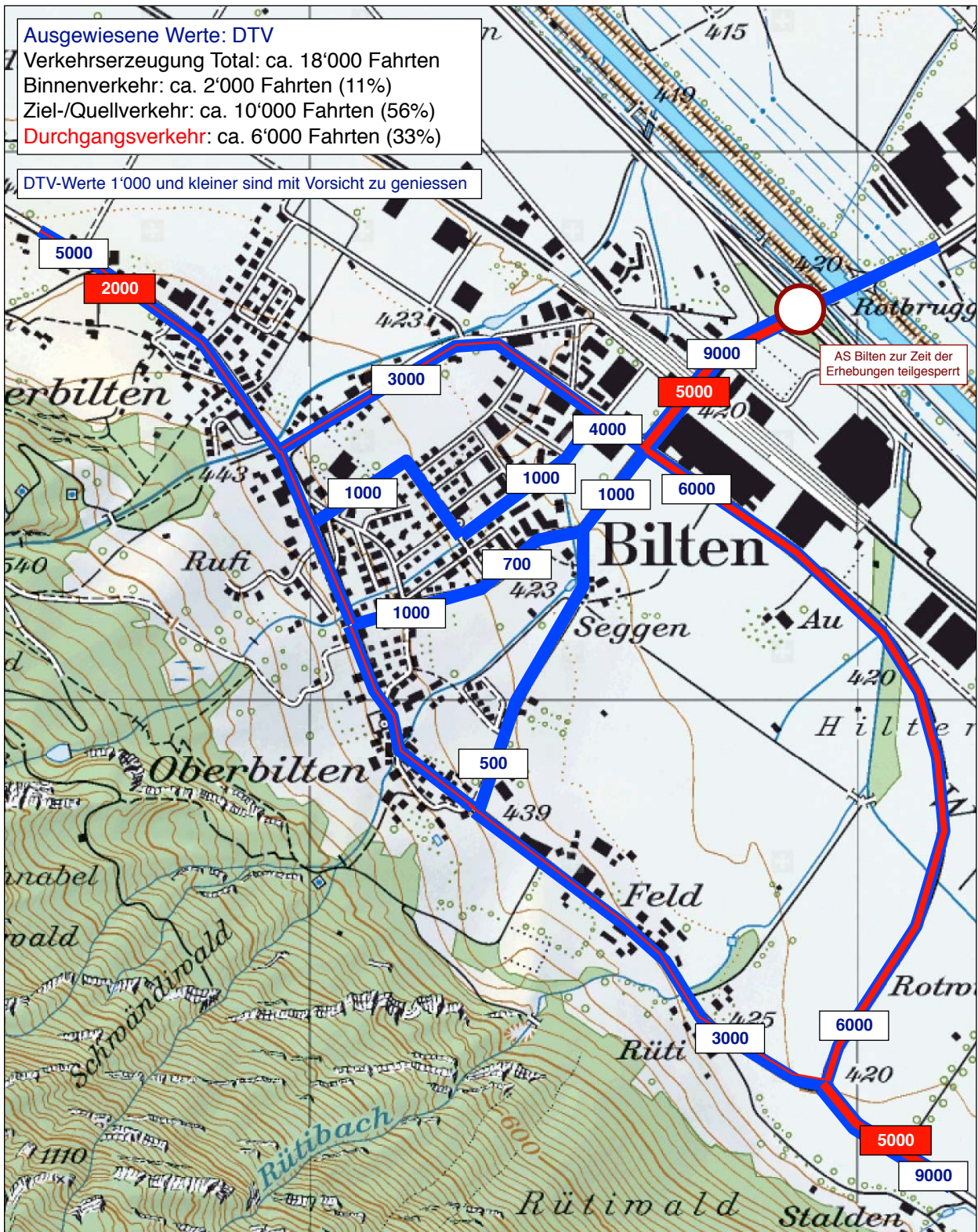
Heutiges Verkehrsaufkommen in Mollis



Heutiges Verkehrsaufkommen in Oberurnen



Heutiges Verkehrsaufkommen in Bilten



4. Zukünftiges Verkehrsaufkommen in Glarus Nord

4.1 Allgemeine Verkehrszunahme

Bei der Abschätzung der Auswirkungen der zur Diskussion stehenden Überbauungsplangebiete stellen sich insbesondere die Fragen nach dem zu berücksichtigenden Zeithorizont mit zwischenzeitlicher "allgemeiner Verkehrszunahme", den bis dann umgesetzten Überbauungsplänen und allfälligen zwischenzeitlich realisierten Strassenausbauten. Die weiteren Überlegungen gehen von einem Zeithorizont 2025 aus. Da gemäss nationalem Personenverkehrsmodell (NPVM) mit einer allgemeinen jährlichen Verkehrszunahme von ca. 0.75 % zu rechnen ist, wird bis ins Jahr 2025 von einer allgemeinen Verkehrszunahme von max. 10 % ausgegangen.

Diese allgemeine Verkehrszunahme von 10 % berücksichtigt einerseits die (schweizweite) trendmässige Zunahme von Bevölkerung und Siedlungen und andererseits die ebenfalls trendmässige Zunahme des Motorisierungsgrads. Mit der Siedlungsentwicklung sind streng genommen zumindest Teile der zur Diskussion stehenden Überbauungsplangebiete schon berücksichtigt. Um in Bezug auf ihre Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen "auf der sicheren Seite" zu liegen, sind sie trotzdem ganzheitlich in die Berechnungen eingeflossen.

Was den Motorisierungsgrad betrifft, ist zu berücksichtigen, dass die Zunahme der Anzahl Personenwagen seit einigen Jahren kaum noch über der Bevölkerungszunahme liegt. Während in den 90er Jahren schweizweit die Anzahl Personenwagen noch um 10 % stärker zunahm als die Anzahl Einwohner, waren es in den Jahren 2000 bis 2009 nur noch knapp 6 % mehr Personenwagen als Einwohner und sind es heute noch ca. 2 % mehr Personenwagen als Einwohner.

4.2 Verkehrserzeugung der Überbauungsplangebiete

Die zur Diskussion stehenden 13 Überbauungspläne (12 im Talboden und einer in Obstallden) weisen in Bezug auf die Art und den Umfang der vorgesehenen Nutzungen und die dafür benötigten Parkplätze unterschiedliche Bearbeitungsstände auf. Basierend auf den entsprechenden Angaben lässt sich das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen dieser Überbauungsplangebiete plausibel abschätzen. Dabei gelten folgende Annahmen betreffend das mittlere spezifische Verkehrsaufkommen DTV: pro Bewohner-Parkplatz 2.5 Fahrten, pro Besucher-Parkplatz 2.5 Fahrten, pro Beschäftigten-Parkplatz 2.5 Fahrten und pro Kunden-Parkplatz 4.0 Fahrten. Die Angaben zu den einzelnen Überbauungsplangebieten sind auf Seite 13 und im Anhang III dargestellt.

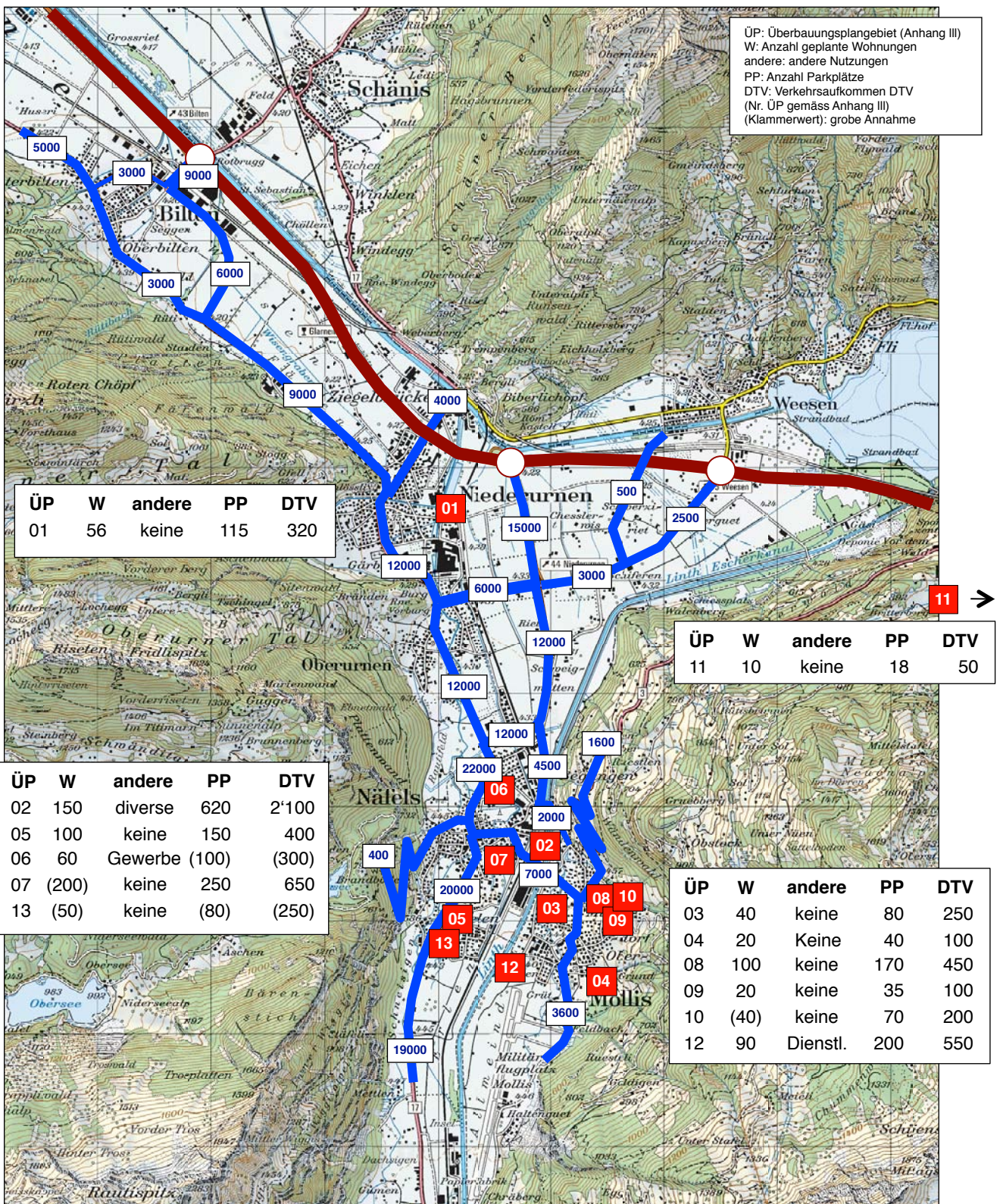
Die 12 Überbauungsplangebiete im Talboden sind sehr ungleich über die Dörfer verteilt. Während in Bilten und Oberurnen kein und in Niederurnen nur ein Überbauungsplangebiet zur Diskussion steht, sind es im Raum Näfels - Mollis insgesamt 11 Gebiete. In Niederurnen werden im Überbauungsplangebiet Amerika, Stand Frühjahr 2015 etwas über 300 Autofahrten DTV erzeugt. Auch hier stellt der überwiegende Teil der zusätzlichen Autofahrten Ziel- und Quellverkehr dar, und das gesamte Verkehrsaufkommen im Dorfgebiet Niederurnen erhöht sich lediglich um etwas mehr als ein Prozent.

Im zusammenhängenden Siedlungsraum von Näfels und Mollis dienen die 11 Überbauungsplangebiete sowohl dem Wohnen als auch gewerblichen und anderen Nutzungen. Bezüglich mehreren Überbauungsplangebieten bestehen noch wenig konkrete Vorstellungen über die Art und den Umfang der Nutzungen. Die folgenden Ausführungen zum resultierenden Mehrverkehr in Näfels und Mollis beruhen daher teilweise auf groben Annahmen. Um bezüglich dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der "sicheren Seite" zu liegen, sind sie bewusst eher grosszügig festgelegt.

Demnach ist in Näfels mit ca. 1'200 zusätzlichen Parkplätzen zu rechnen, die ein Verkehrsaufkommen von ca. 3'700 Autofahrten DTV verursachen. Dabei entfallen mehr als die Hälfte der zusätzlichen Parkplätze und des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das an der vorgesehenen "Stichstrasse" gelegene Überbauungsplan-gebiet Escherpark. In Mollis sind es ca. 600 zusätzliche Parkplätze und ein zusätzli-ches Verkehrsaufkommen von knapp 1'700 Autofahrten DTV. Die insgesamt ca. 5'400 zusätzlichen Autofahrten in Näfels und Mollis erhöhen somit die heutige Ver-kehrserzeugung dieses Raums von ca. 50'000 Autofahrten DTV um etwas mehr als 10 % und das gesamte Verkehrsaufkommen von heute ca. 65'000 Autofahrten DTV um etwas weniger als 10 %.

Die berücksichtigten Überbauungsplangebiete im Talboden von Glarus Nord mit den Angaben zu den benötigten Parkplätzen und dem geschätzten zusätzlichen Ver-kehrsaufkommen sind auf Seite der folgenden Seite dargestellt.

Überbauungsplangebiete mit Nutzungen und Zusatzverkehr



5. Auswirkungen der Überbauungsplangebiete

Was das Strassennetz im Referenzjahr Jahr 2025 betrifft, sind die Auswirkungen der Überbauungspläne für drei Varianten dargestellt, nämlich für eine Variante 1 mit heutigem Strassennetz ohne Netzergänzungen, für eine Variante 2 mit heutigem Strassennetz und realisierter "Stichstrasse" sowie für eine Variante 3 mit heutigem Strassennetz und den realisierten Vorhaben "Stichstrasse" und "Netstaler Spange". Dabei stützen sich die Aussagen zu den Auswirkungen dieser Netzergänzungen insbesondere auf entsprechende Verkehrsuntersuchungen, die im Auftrage des Kantons durchgeführt wurden.

Auf eine Darstellung der Auswirkungen der Überbauungspläne mit realisierter "Umfahrung Näfels" wird verzichtet. Sie stellt für die meisten Fahrten nach und von den Überbauungsplangebieten in Näfels und Mollis keine Alternative zum bestehenden Strassennetz dar, sondern sie bewirkt insbesondere eine massive Entlastung der Ortsdurchfahrt Näfels von Durchgangsverkehr nach und von den südlichen Gemeinden und dem Klausenpass.

5.1 Mit heutigem Strassennetz (Variante 1)

Bis ins Jahr 2025 nimmt das Verkehrsaufkommen infolge allgemeiner Verkehrsentwicklung um maximal 10 % zu (siehe dazu die Ausführungen in Kapitel 4.1). Kommen zu diesen 10 % noch die ca. 5'400 Autofahrten DTV der 11 Überbauungsplangebiete hinzu, und geht man davon aus, dass sich diese gleich verteilen wie das heutige Verkehrsaufkommen, ist in Berücksichtigung des heutigen Strassennetzes in etwa mit folgendem zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu rechnen (siehe auch die Darstellung auf der folgenden Seite):

<u>Ort</u>	<u>Strassenabschnitt</u>	<u>DTV 2025^{ohne}</u>	<u>DTV 2025^{mit}</u>	<u>Zunahme¹⁾</u>
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	24'000	25'000	ca. 04 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	23'000	24'500	ca. 07 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	22'000	23'500	ca. 07 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	6'600	8'400	ca. 27 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	7'700	9'100	ca. 18 %
Mollis	Bahnhofstrasse, in Zentrumsnähe	4'400	5'400	ca. 23 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	5'500	6'500	ca. 18 %
Mollis	Schwärzistrasse, Abschnitt Nord	5'000	6'500	ca. 30 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	2'200	2'700	ca. 25 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	4'000	4'200	ca. 05 %

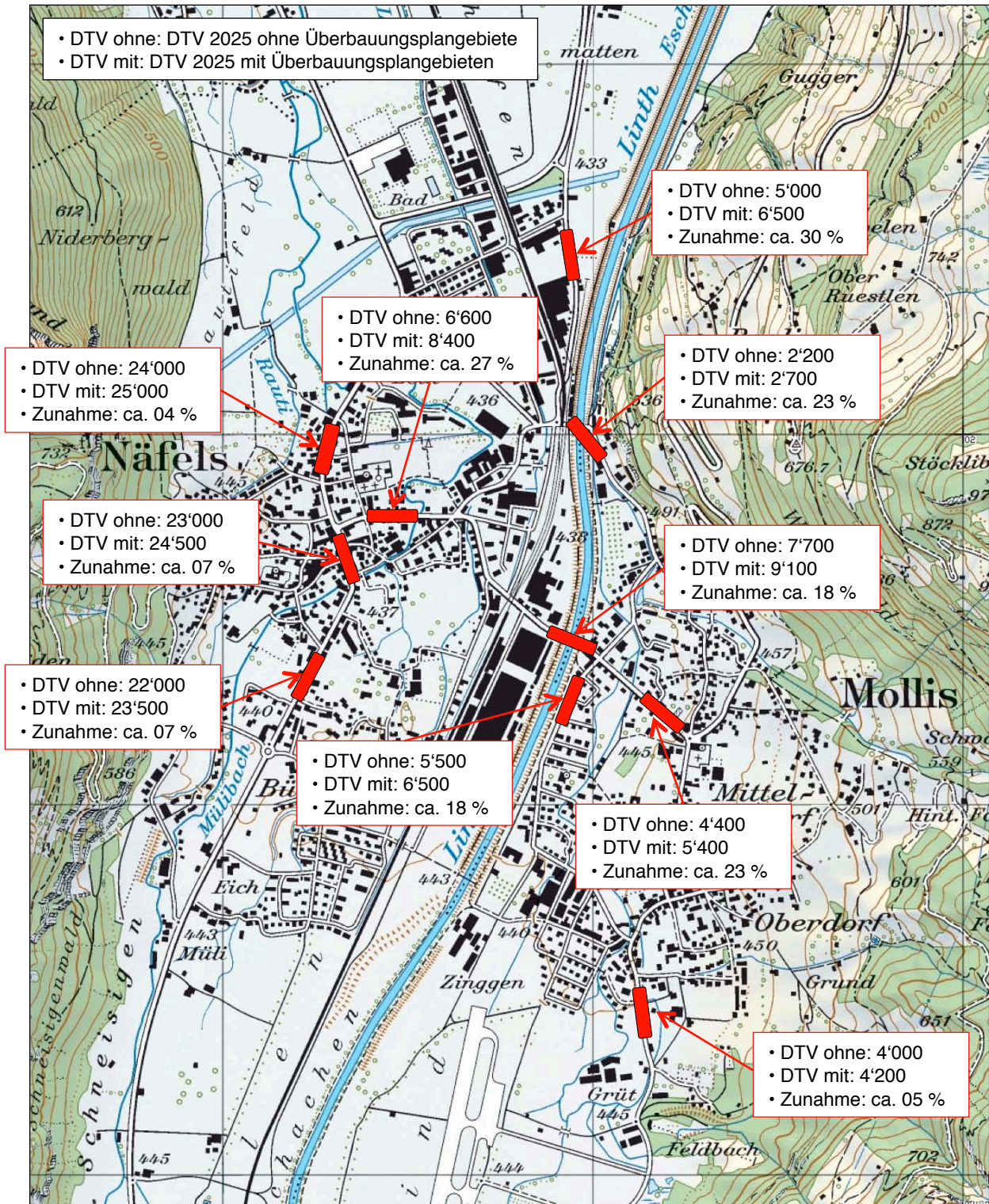
2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Überbauungsplangebiete / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Überbauungsplangebieten

¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Diese Verkehrszunahmen führen zu Verkehrsbelastungen im innerörtlichen Strassennetz, die **aus Leistungsgründen** noch keinen Ausbau von Strassen bedingen, auch wenn sich an verschiedenen Orten in Spitzenzeiten die Wartezeiten verlängern und sich die Lärmbelastungen entsprechend erhöhen. Davon ausgenommen ist selbstverständlich das Anliegen nach einer Ortsumfahrung Näfels zur Verlagerung des ortsfremden Durchgangsverkehrs.

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz ohne Netzergänzungen)



5.2 Bei Realisierung der "Stichstrasse" (Variante 2)

Mit der sog. "Stichstrasse" soll eine durchgehende Verbindung längs der Linth zwischen dem Zubringer A3 und der Molliserstrasse auf Höhe Tschachenstrasse geschaffen werden. Dabei kann ab der nördlichen Hinterdorfstrasse westlich der Linthbrücke nur nach rechts in die Stichstrasse in Richtung Zubringer A3 eingebogen werden, alle anderen Beziehungen sind nicht mehr möglich. Mit der Stichstrasse wird einerseits ein (kleiner) Teil des heutigen Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt Näfels auf die Verbindung Stichstrasse - Kanalstrasse - Netstalerstrasse verlagert und werden andererseits Anteile des Verkehrs zwischen Mollis/Kerenzerberg und dem Zubringer A3 auf der Stichstrasse konzentriert. Mit der Stichstrasse und ohne bzw. mit den neuen Überbauungsplangebieten ist in etwa mit folgenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen zu rechnen (siehe auch die folgende Seite):

<u>Ort</u>	<u>Strassenabschnitt</u>	<u>DTV 2025^{ohne}</u>	<u>DTV 2025^{mit}</u>	<u>Zunahme¹⁾</u>
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	21'500	22'500	ca. 05 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	21'000	22'500	ca. 07 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	20'500	22'000	ca. 07 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	5'600	6'200	ca. 11 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	11'200	13'000	ca. 16 %
Mollis	Bahnhofstrasse, in Zentrumsnähe	4'600	5'600	ca. 22 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	7'000	8'000	ca. 14 %
Mollis	„Stichstrasse“, Abschnitt Nord	8'000	10'000	ca. 25 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	600	700	ca. 17 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	5'600	5'800	ca. 04 %

2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Überbauungsplangebiete / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Überbauungsplangebieten

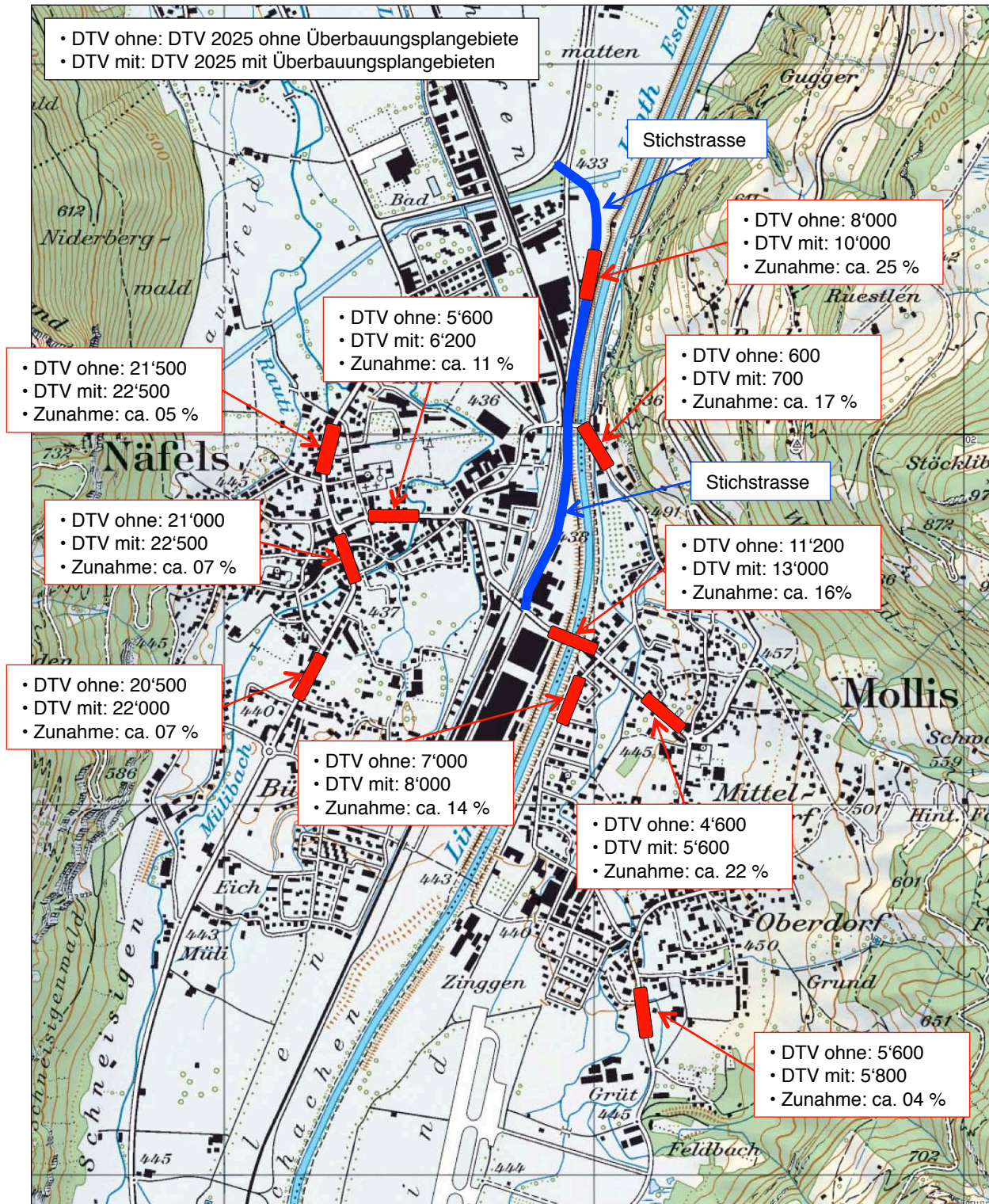
¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Die Stichstrasse führt zwar in der Ortsdurchfahrt Näfels sowie in verschiedenen Quartierstrassen in Näfels/Mollis zu einem spürbaren Verkehrsrückgang, dafür wird die Verbindung Stichstrasse - Molliserstrasse - Kanalstrasse deutlich stärker belastet. In der Molliserstrasse auf Höhe Linthbrücke resultieren ca. 45 % Mehrverkehr.

Die meisten der 11 Überbauungsplangebiete profitieren ebenfalls teilweise bis grossenteils von der Stichstrasse, was zur Folge hat, dass verschiedene Strassenverbindungen weniger Mehrverkehr aufweisen als in der Variante 1 mit heutigem Strassennetz.

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz plus „Stichstrasse“

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz plus die „Stichstrasse“, Projekt Mai 2014)



5.3 Bei Realisierung von "Stichstrasse" und "Netstaler Spange" (Variante 3)

Wird zusätzlich zur Stichstrasse auch die Netstaler Spange realisiert, ändert sich gegenüber der Variante 2 nur Unwesentliches. Da mit der Netstaler Spange südlich des Flugplatzes Mollis die Verbindung zwischen Mollis und Netstal, bei Aufhebung der heutigen direkten Verbindung, im Vergleich zu heute etwas länger wird, verlagert sich auch etwas weniger Durchgangsverkehr von der Ortsdurchfahrt Näfels auf die alternative Verbindung Stichstrasse - Kanalstrasse - Netstalerstrasse. Mit der Stichstrasse und Netstaler Spange und ohne bzw. mit den neuen Überbauungsplangebieten ist in etwa mit folgenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen zu rechnen (siehe auch die Darstellung auf der folgenden Seite):

Ort	Strassenabschnitt	DTV 2025 ^{ohne}	DTV 2025 ^{mit}	Zunahme ¹⁾
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	22'300	23'300	ca. 04 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	21'800	23'300	ca. 07 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	21'300	22'800	ca. 07 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	5'600	6'200	ca. 11 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	10'400	12'200	ca. 17 %
Mollis	Bahnhofstrasse, in Zentrumsnähe	4'600	5'600	ca. 22 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	6'200	7'200	ca. 16 %
Mollis	„Stichstrasse“, Abschnitt Nord	7'200	9'200	ca. 28 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	600	700	ca. 17 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	4'800	5'000	ca. 04 %

2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Überbauungsplangebiete / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Überbauungsplangebieten

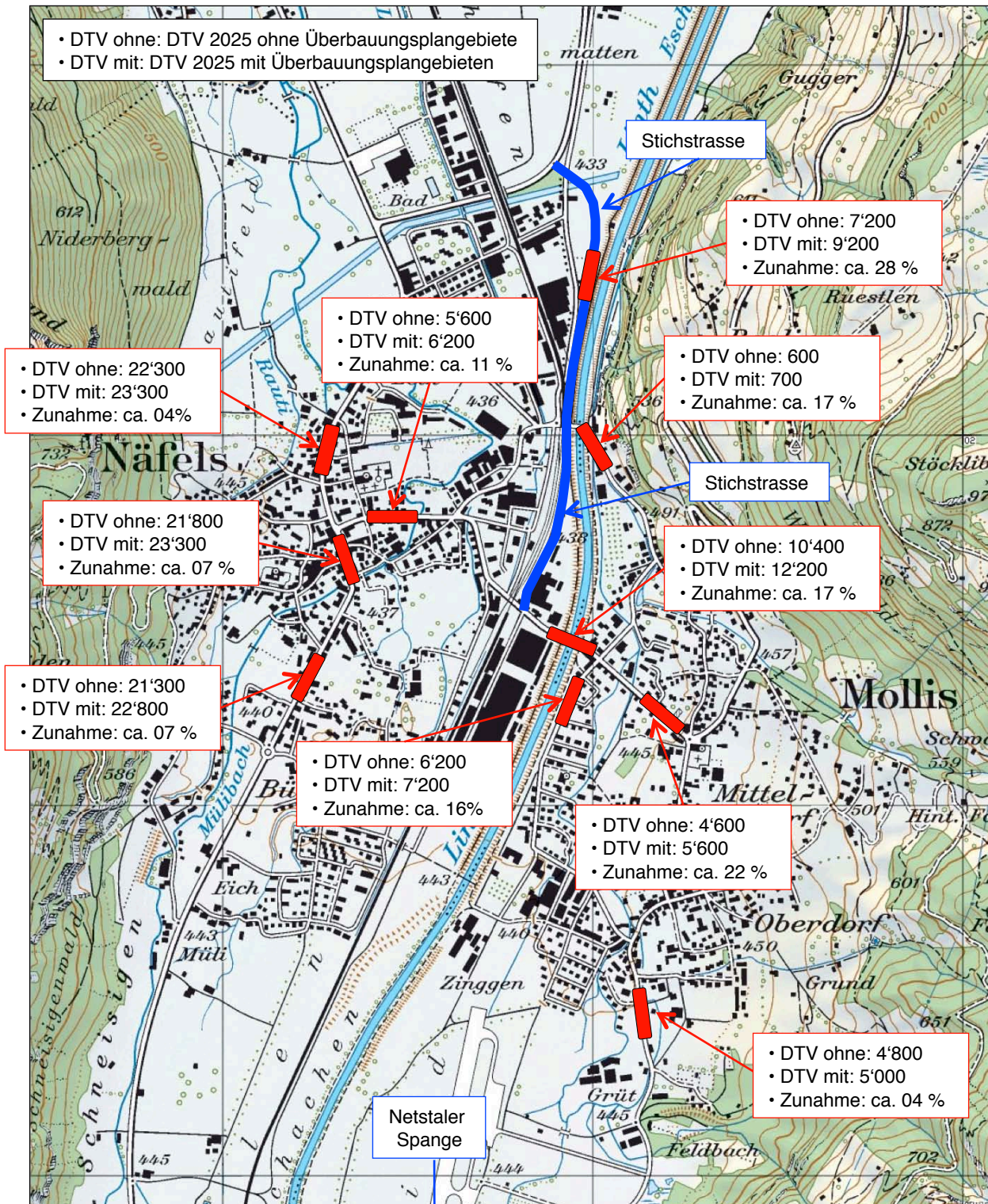
¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Die Stichstrasse und Netstaler Spange führen zwar in der Ortsdurchfahrt Näfels sowie in verschiedenen Quartierstrassen in Näfels/Mollis zu einem spürbaren Verkehrsrückgang, dafür wird die Verbindung Stichstrasse - Molliserstrasse - Kanalstrasse deutlich stärker belastet. In der Molliserstrasse auf Höhe Linthbrücke resultieren noch 35 % Mehrverkehr.

Die meisten der 11 Überbauungsplangebiete profitieren ebenfalls teilweise bis grossenteils von der Stichstrasse, was zur Folge hat, dass verschiedene Strassenverbindungen weniger Mehrverkehr aufweisen als in der Variante 1 mit heutigem Strassennetz.

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz plus „Stichstrasse“ plus „Netstaler Spange“

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz plus die „Stichstrasse“, Projekt Mai 2014 plus die „Netstaler Spange“ gemäss heutigem Projektierungsstand)



5.4 Ortsumfahrung Näfels

Wie schon eingangs Kapitel 5 ausgeführt ist, wird auf eine Darstellung der Auswirkungen der Überbauungspläne mit realisierter "Ortsumfahrung Näfels" verzichtet. Eine weiträumige Ortsumfahrung Näfels stellt für die meisten Fahrten nach und von den Überbauungsplangebieten in Näfels und Mollis keine Alternative zum bestehenden Strassennetz dar, sondern sie bewirkt insbesondere eine massive Entlastung der Ortsdurchfahrt Näfels von Durchgangsverkehr nach/von den südlichen Gemeinden und dem Klausenpass.

Wie auf Seite 6 dargestellt ist, beträgt heute der reine Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt Näfels ca. 13'000 Autofahrten DTV. Dies sind nördlich des Ortszentrums ca. 60 %, im Ortszentrum selber ca. 65 % und südlich des Ortszentrums fast 70 % des gesamten Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt.

Wird eine weiträumige Ortsumfahrung Näfels gemäss den heutigen Projektvorstellungen gebaut, und werden in der Ortsdurchfahrt selber entsprechende "flankierende Massnahmen" zur Verkehrsberuhigung realisiert, kann davon ausgegangen werden, dass nach der Inbetriebnahme der Ortsumfahrung annähernd der gesamte Durchgangsverkehr die Ortsumfahrung benützen wird.

Bezogen auf den Zeithorizont 2025 würde dies bedeuten, dass dann, und dies ohne Berücksichtigung der zur Diskussion stehenden Überbauungsplangebiete, statt ca. 22'000 bis 24'000 Fahrzeuge DTV "lediglich" noch 8'000 bis 10'000 Fahrzeuge DTV als Ziel- und Quellverkehr nach und von Näfels/Mollis sowie als ortsinterner Binnenverkehr die Ortsdurchfahrt belasten. Zusammen mit den Überbauungsplangebieten wären es ca. 1'000 bis 1'500 Fahrzeuge DTV mehr.

6. Auswirkungen Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis

In den bisherigen Überlegungen zu den Auswirkungen der zur Diskussion stehenden Überbauungsplangebiete nicht berücksichtigt ist der Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis. Gemäss heutigem (unsicheren) Planungsstand kann davon ausgegangen werden, dass beim Flugplatz Mollis in Zukunft ca. 300 - 350 Arbeitsplätze vorwiegend in aviatiknahen Betrieben angesiedelt sein werden. Dabei ist davon auszugehen, dass es auch produzierende Firmen gibt, die auch einen entsprechenden Lieferwagen- und Lastwagenverkehr verursachen.

In Berücksichtigung der spezifischen Verkehrserzeugung gemäss Kapitel 4 wird davon ausgegangen, dass die voraussichtlichen Nutzungen im Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis bzw. die Angestellten der angesiedelten Firmen und deren Besucher und Lieferanten sowie Kunden insgesamt ca. 1'000 Personenwagenfahrten DTV, ca. 100 Lieferwagenfahrten DTV und ca. 20 Lastwagenfahrten DTV verursachen.

Für eine grobe Abschätzung der damit verbundenen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im örtlichen und überörtlichen Strassennetz wird von folgender Verteilung des zusätzlichen Verkehrs nach und vom Entwicklungsschwerpunkt ausgegangen:

- Personenwagenverkehr: 25 % Näfels/Mollis; 50 % Norden (GLN und A3); 25 % Süden
- Lieferwagenverkehr: 25 % Näfels/Mollis; 50 % Norden (GLN und A3); 25 % Süden
- Lastwagenverkehr: 15 % Näfels/Mollis; 70 % Norden (GLN und A3); 15 % Süden

Im Weiteren wird in die Abschätzung der Auswirkungen auch der bestehende Betrieb mit Steinbruch im Raum Haltengut südöstlich des Flugplatzes miteinbezogen. Gemäss Auskunft der Betriebsleitung verursacht dieser Betrieb heute schätzungsweise ca. 50 Personenwagen- und Lieferwagenfahrten sowie ca. 200 Lastwagenfahrten DTV, wovon ca. 70 % in und aus Richtung Norden, d.h. grossteils durch Mollis geführt werden.

In Bezug auf das Strassennetz werden im Folgenden die gleichen Zustände wie in den Kapiteln 5.1 - 5.3 berücksichtigt: heutiges Strassennetz, heutiges Strassennetz plus Stichstrasse und heutiges Strassennetz plus Stichstrasse und Spange Netstal.

6.1 Mit heutigem Strassennetz (Variante 1)

Für den Verkehr zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis einerseits und den Gebieten Näfels/Mollis sowie dem Norden andererseits stellt die heutige Verbindung über Netstal keine Alternative zur Verbindung Netstalerstrasse - Kanalstrasse - Molliserstrasse/Näfels bzw. Hinterdorfstrasse/ZubringerA3 dar. Somit wird dieser Verkehr fast vollumfänglich durch Mollis geführt werden, und es wird ausschliesslich der Verkehr in und aus Richtung Süden die Verbindung Flugplatz - Netstal benutzen.

Was den Verkehr nach und vom Betrieb in Haltengut betrifft, werden heute ca. 50 % des Lastwagenverkehrs nach und von den Dörfern von Glarus Nord und der A3 durch Mollis hindurch, ca. 20 % über die Kantonsstrasse und durch Näfels hindurch und ca. 30 % nach/und von Glarus und Glarus Süd geführt. An dieser Verkehrsführung ändert sich bei Beibehaltung des heutigen Strassennetzes grundsätzlich nichts.

Ohne Berücksichtigung der Überbauungsgebiete ist demnach im betrachteten Zeithorizont 2025 ohne und mit dem Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis mit folgendem ungefähren Verkehrsaufkommen bzw. mit folgenden Verkehrszunahmen im heutigen Strassennetz zu rechnen (siehe auch die Darstellung auf der folgenden Seite):

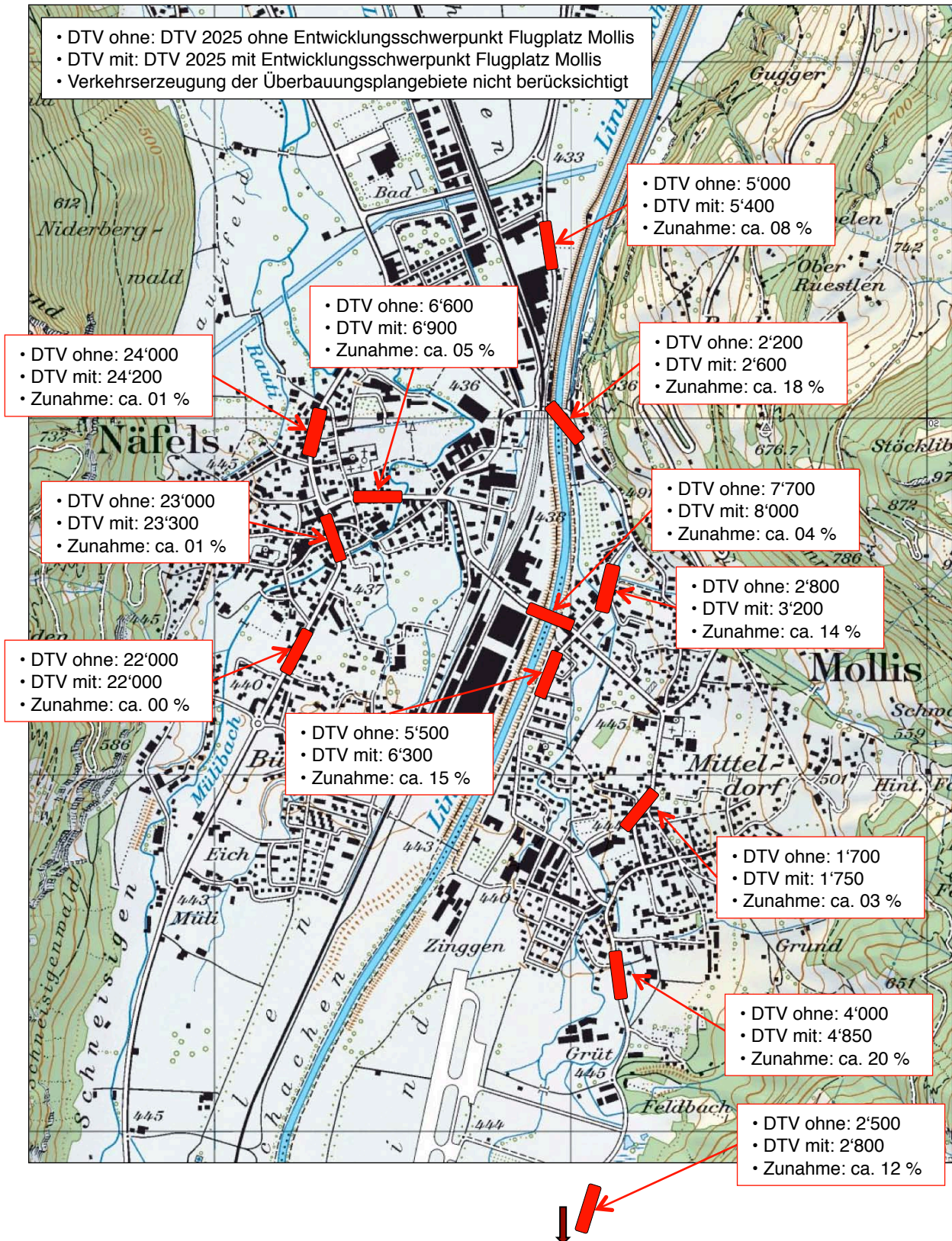
<u>Ort</u>	<u>Strassenabschnitt</u>	<u>DTV 2025^{ohne}</u>	<u>DTV 2025^{mit}</u>	<u>Zunahme¹⁾</u>
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	24'000	24'200	ca. 01 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	23'000	23'300	ca. 01 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	22'000	22'000	ca. 00 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	6'600	6'900	ca. 05 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	7'700	8'000	ca. 04 %
Mollis	Schwärzistrasse, Abschnitt Nord	5'000	5'400	ca. 08 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	2'200	2'600	ca. 18 %
Mollis	Rüfistrasse, ganze Länge	2'800	3'200	ca. 14 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	5'500	6'300	ca. 15 %
Mollis	Vorderdorfstrasse/Schulhausstrasse	1'700	1'750	ca. 03 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	4'000	4'850	ca. 20 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Süd	2'500	2'800	ca. 12 %

2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Entwicklungsschwerpunkt / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Entwicklungsschwerpunkt

¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz ohne Netzergänzungen)



6.2 Bei Realisierung der „Stichstrasse“ (Variante 2)

Die Stichstrasse zwischen dem Zubringer A3 und der Molliserstrasse auf Höhe Kanalstrasse hat insbesondere zur Folge, dass zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis einerseits und Näfels/Mollis und dem Norden andererseits kaum mehr Fahrten über die Verbindung Rüfistrasse – Hinterdorfstrasse und etwas weniger Fahrten als heute über das Ortszentrum Näfels geführt werden.

In Bezug auf den Verkehr des Betriebs in Haltengut ist mit einer gewissen Verlagerung von heutigen Lastwagenfahrten über die Kantonsstrasse und durch Näfels hindurch auf die Verbindung durch Mollis und über die Stichstrasse zu rechnen.

Ohne Überbauungsgebiete und mit dem um die Stichstrasse ergänzten Strassennetz ist im Zeithorizont 2025 ohne und mit dem Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis mit folgendem ungefähren Verkehrsaufkommen bzw. mit folgenden Verkehrszunahmen im Strassennetz zu rechnen (siehe auch die folgende Seite):

<u>Ort</u>	<u>Strassenabschnitt</u>	<u>DTV 2025^{ohne}</u>	<u>DTV 2025^{mit}</u>	<u>Zunahme¹⁾</u>
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	21'500	21'600	ca. 00 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	21'000	21'200	ca. 01 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	20'500	20'500	ca. 00 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	5'600	5'800	ca. 04 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	11'200	11'400	ca. 02 %
Mollis	Stichstrasse, Abschnitt Nord	8'000	8'500	ca. 06 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	600	600	ca. 00 %
Mollis	Rüfistrasse, ganze Länge	800	800	ca. 00 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	7'000	7'800	ca. 11 %
Mollis	Vorderdorfstrasse/Schulhausstrasse	1'700	1'750	ca. 03 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	5'600	6'500	ca. 16 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Süd	4'100	4'400	ca. 07 %

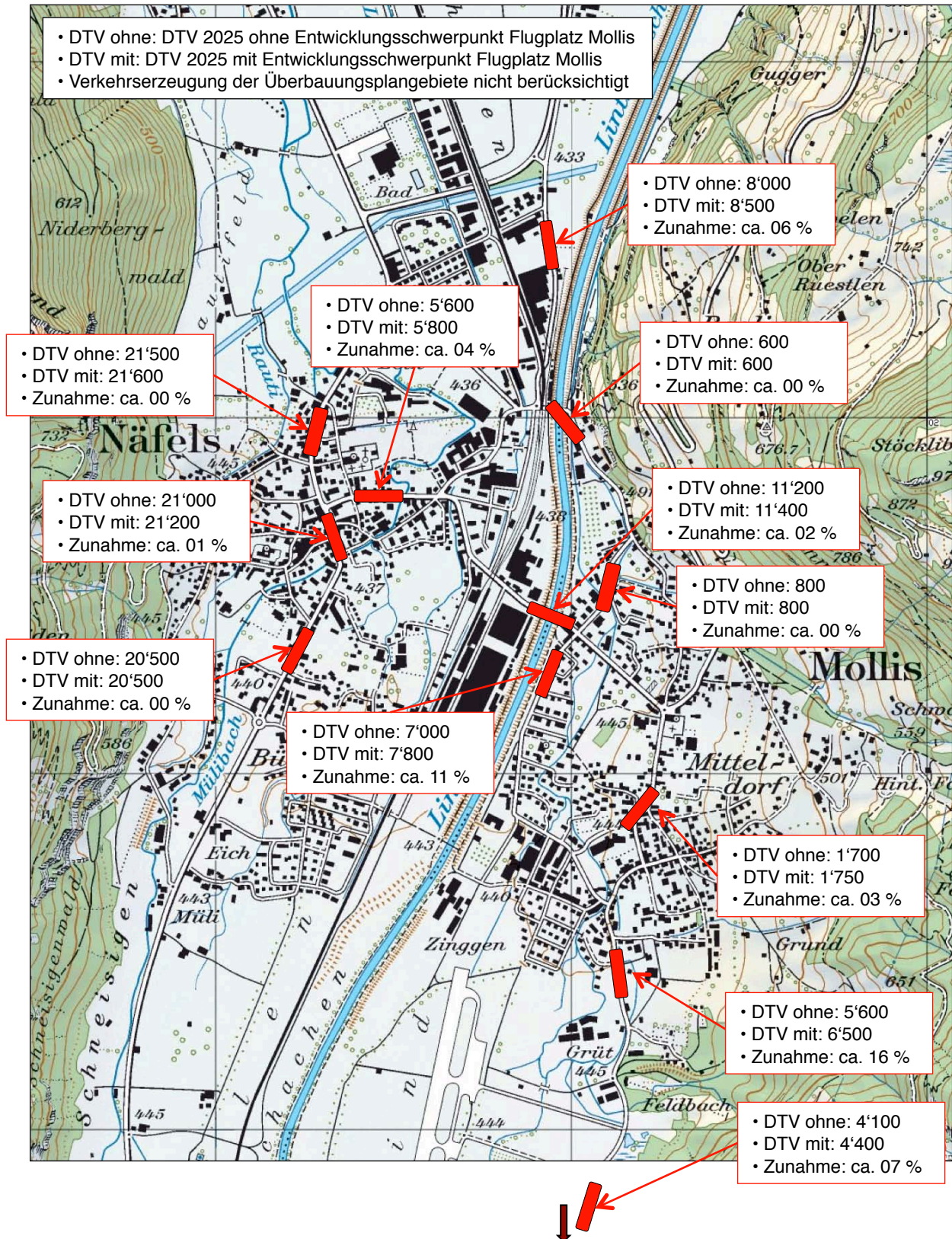
2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Entwicklungsschwerpunkt / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Entwicklungsschwerpunkt

¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Damit auch der Verkehr zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt und dem Raum Oberurnen/Niederurnen/Bilten möglichst vollumfänglich die Stichstrasse benützt, macht es Sinn, in der alternativen Route über das Ortszentrum Näfels entsprechende flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung vorzusehen.

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz plus „Stichstrasse“

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz plus die „Stichstrasse“, Projekt Mai 2014)



6.3 Bei Realisierung von „Stichstrasse“ und „Netstaler Spange“ (Variante 3)

In Bezug auf den Verkehr nach und vom Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis besteht das Hauptproblem der Netstaler Spange darin, dass sie deutlich südlich des Entwicklungsschwerpunkts liegt und daher für Fahrten zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt und Näfels bzw. dem Norden, im Vergleich mit der Route durch Mollis hindurch, einen bedeutenden Umweg darstellt. So ist es zwischen dem Flugplatz und dem Zubringer A3 durch Mollis hindurch eine Strecke von ca. 3.5 km bzw. eine Fahrzeit von ca. sechs Minuten und über die Netstaler Spange und durch Näfels eine Strecke von über 5.5 km bzw. eine Fahrzeit von ca. zehn Minuten (plus ca. 60 %).

Ähnliches gilt für den Industriebetrieb im Haltengut. Auch für den Verkehr nach und von diesem Betrieb bleibt für Fahrten nach und von Norden die Strecke durch Mollis hindurch in ähnlichem Masse kürzer als die Fahrt über die Netstaler Spange und durch Näfels hindurch.

Ihre wichtigste Funktion, nämlich Mollis von Verkehr nach und vom Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis und Haltengut zu entlasten, kann die Netstaler Spange daher erst nach Realisierung der Ortsumfahrung Näfels in genügendem Masse erfüllen. Wird die Netstaler Spange vor der Ortsumfahrung Näfels erstellt, sind weitreichende flankierende Massnahmen notwendig, damit Mollis in genügendem Masse von Verkehr nach und vom Entwicklungsschwerpunkt und Haltengut entlastet wird. Dazu gehören neben verkehrslenkenden Massnahmen wie partielle Abbiege- und/oder Fahrverbote auch gestalterische Massnahmen im Strassenraum und grossflächige Verkehrsberuhigung in Mollis.

Die folgende Abschätzung der Auswirkungen von Stichstrasse und Netstaler Spange, aber ohne Berücksichtigung der Ortsumfahrung Näfels, setzt voraus, dass einerseits (dank entsprechenden flankierenden Massnahmen) die Hälfte des Verkehrs zwischen dem Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis und dem Norden die Netstaler Spange benützt und andererseits sämtlicher Lastwagenverkehr des Industriebetriebs Haltengut die Netstaler Spange benützen muss.

In Berücksichtigung dieser Voraussetzungen kann in etwa mit folgenden Änderungen im Verkehrsaufkommen gerechnet werden (siehe auch die Darstellung auf der folgenden Seite:

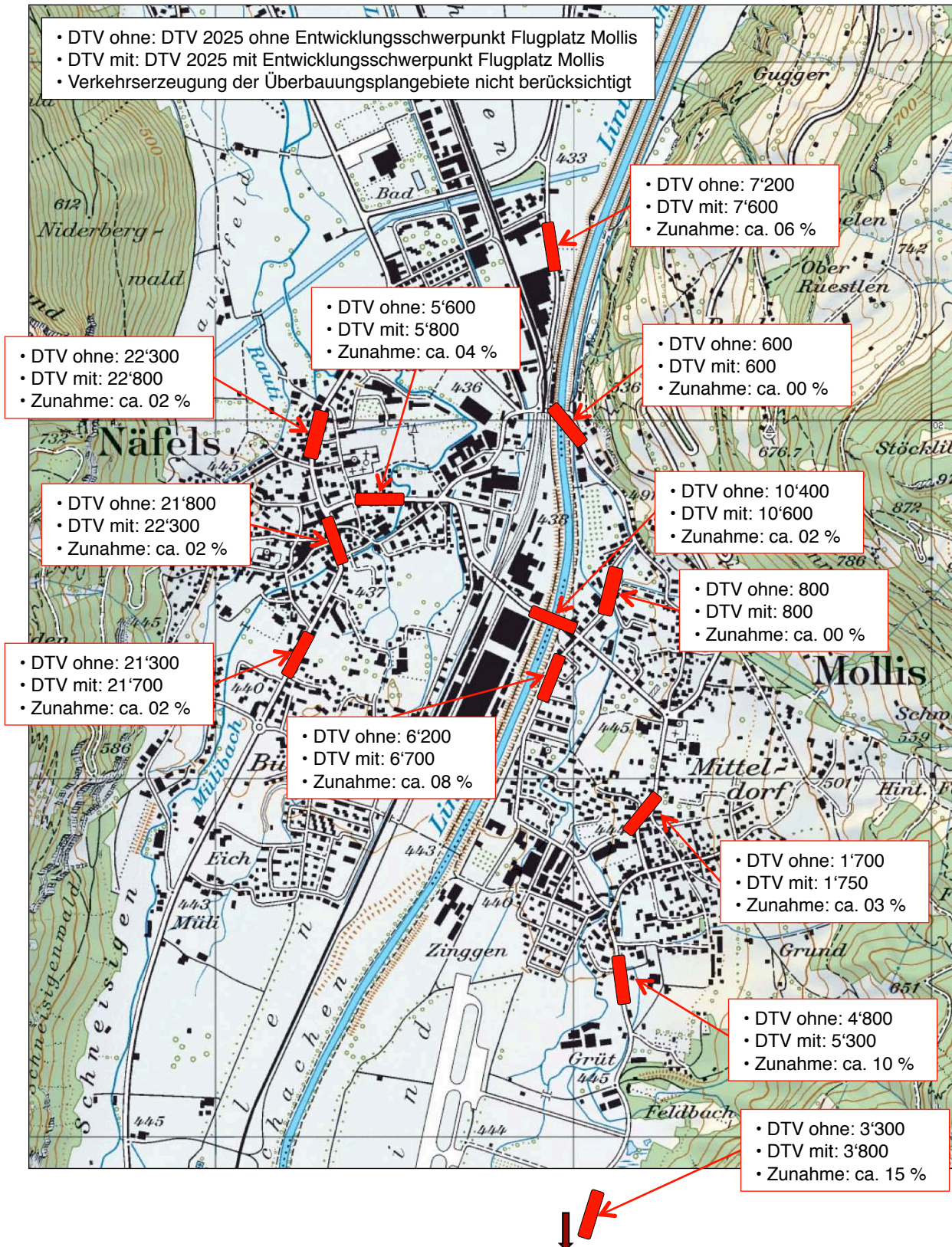
<u>Ort</u>	<u>Strassenabschnitt</u>	<u>DTV 2025^{ohne}</u>	<u>DTV 2025^{mit}</u>	<u>Zunahme¹⁾</u>
Näfels	Unterdorf, nördlich Zentrum	22'300	22'800	ca. 02 %
Näfels	Ortsdurchfahrt im Zentrum	21'800	22'300	ca. 02 %
Näfels	Oberdorf, südlich Zentrum	21'300	21'700	ca. 02 %
Näfels	Bahnhofstrasse, östlich Zentrum	5'600	5'800	ca. 04 %
Näfels	Molliserstrasse, Linthbrücke	10'400	10'600	ca. 02 %
Mollis	Stichstrasse, Abschnitt Nord	7'200	7'600	ca. 06 %
Mollis	Hinterdorfstrasse, Linthbrücke	600	600	ca. 00 %
Mollis	Rüfistrasse, ganze Länge	800	800	ca. 00 %
Mollis	Kanalstrasse, Abschnitt Nord	6'200	6'700	ca. 08 %
Mollis	Vorderdorfstrasse/Schulhausstrasse	1'700	1'750	ca. 03 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Nord	4'800	5'300	ca. 10 %
Mollis	Netstalerstrasse, Abschnitt Süd	3'300	3'800	ca. 15 %

2025^{ohne}: DTV 2025 ohne Entwicklungsschwerpunkt / 2025^{mit}: DTV 2025 mit Entwicklungsschwerpunkt

¹⁾: Verkehrszunahme infolge der 11 Überbauungsplänen

Verkehr 2025 mit heutigem Strassennetz plus „Stichstrasse“ plus „Netstaler Spange“

(Berücksichtigt ist das heutige Strassennetz plus die „Stichstrasse“, Projekt Mai 2014 plus die „Netstaler Spange“ gemäss heutigem Projektierungsstand)



7. Strategie für die zukünftige Verkehrsbewältigung

Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, ein detailliertes Verkehrskonzept für die Dörfer im Talboden von Glarus Nord zu erarbeiten. Vielmehr geht es darum, Vorschläge für eine Strategie zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf der Strasse zu entwerfen, welche Grundlage für die Festlegung von zweckmässigen verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Massnahmen darstellt. Die folgende Strategie umfasst, abgestimmt auf den Gemeinderichtplan, drei Stossrichtungen: Verkehr vermeiden, Autoverkehr verlagern und Autoverkehr siedlungsverträglich führen.

Verkehr vermeiden

Verkehr vermeiden bedeutet im Wesentlichen, zweckmässige ortsplanerische Vorkehrungen zu treffen, welche Ortsveränderungen mit Verkehrsmitteln zur Ausübung regelmässig ausgeführter Aktivitäten unnötig machen. Dazu gehören das Mischen von Wohnen und (wohnverträglichem) Arbeiten, Einkaufsmöglichkeiten in Gehdistanz zum Wohnen, Freizeitangebote nahe dem Wohnen und/oder Arbeiten u.a.

Autoverkehr verlagern

In Anbetracht der (bedenklichen) Tatsache, dass insbesondere in den ländlichen Gegenden der Schweiz jede siebte Autofahrt kürzer als 1 km ist (was beste Fussdistanz darstellt) und mehr als ein Viertel aller Autofahrten kürzer als 2 km sind (was beste Velodistanz darstellt), ist es unbestritten, dass das Umsteigen vom Auto auf die alternativen Verkehrsmittel zu fördern ist. Ebenso unbestritten ist, dass es dazu sowohl die Bereitstellung attraktiver Alternativen zur Verwendung des Autos, als auch Anreize zum Gebrauch dieser Alternativen braucht. Diesen sog. "pull and push" - Ansatz wird insbesondere von den folgenden Elementen unterstützt:

- sichere, direkte und attraktive Fuss- und Radwegverbindungen zwischen den Quartieren und den Dorfzentren, Arbeitsplätzen und Freizeitangeboten.
- optimierte Angebote des regionalen öffentlichen Verkehrs und bei Bedarf ergänzende lokale Ortsbuskurse.

- attraktive und sichere Zugänge der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Fussgänger und Velofahrer sowie sichere und gedeckte Veloabstellanlagen.
- Verzicht auf den Ausbau des dem ortsbezogenen Verkehr dienenden kommunalen Strassennetzes (ausgenommen sicherheitsrelevante Massnahmen).
- begrenztes und verursachergerecht bewirtschaftetes Angebot an allgemein zugänglichen Parkplätzen bei den publikumsintensiven Einrichtungen.
- Sensibilisierung der Bevölkerung für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten im Rahmen einer kommunalen Mobilitätsberatung (Informationskampagnen durchführen, handliche ÖV-Fahrpläne streuen, Fahrgemeinschaftsbörse auf der Webseite der Gemeinde einrichten, Abgabe unpersönlicher GAs durch die Gemeinde ausbauen, auf den Verzicht von "Mama-Taxis" hinwirken etc.).
- grössere Firmen zur Reduktion der Autobenützung durch die Beschäftigten animieren (Duschgelegenheiten für Velofahrer einrichten, die Beschäftigten-Parkplätze gebührenpflichtig bewirtschaften, finanzielle Anreize schaffen etc.).

Autoverkehr siedlungsverträglich führen

Die siedlungsverträgliche Führung des Autoverkehrs hat insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der negativen Umweltauswirkungen des Autoverkehrs und die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorf zum Ziel:

- Verlagerung des ortsfremden Durchgangsverkehrs aus dem Dorf auf eine Ortsumfahrung bzw. Entlastungsstrasse (Ortsumfahrung Näfels West mit langem Tunnelabschnitt bzw. Stichstrasse Autobahnzubringer A3 - Molliserstrasse in Näfels gemäss Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010 - 2019).
- Kanalisierung des Verkehrs im Siedlungsraum auf den Hauptachsen und Schutz der Wohnquartieren vor quartierfremdem Verkehr.
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im Dorf mit grossflächigem Tempo 30 unter Einbezug der Ortsdurchfahrt und Schaffung attraktiver Strassenräume.

- Schaffung verkehrsarmer bzw. verkehrsfreier "Oasen" in den Wohnquartieren und Ortszentren und ihre Vernetzung mit direkten und attraktiven Fusswegen.

Umsetzen der Strategie in der Nutzungsplanung

Die Umsetzung obiger Strategie in der kommunalen Nutzungsplanung kann nicht einheitlich für das ganze Gemeindegebiet festgelegt werden, sondern sie muss für jedes Dorf, entsprechend den spezifischen örtlichen und verkehrsmässigen Verhältnissen, bestimmt werden. Grundsätzlich sind einerseits für jedes Dorf die wichtigsten ortsbezogenen Verkehrsprobleme zu definieren und andererseits eine Reihe verkehrspolitischer Entscheide zu fällen, die im Grundsatz für alle Dörfer gelten. Typische ortsbezogene Massnahmen, die auf einer detaillierten Problemanalyse basieren und die soweit notwendig in die Nutzungsplanung einfliessen, sind:

- Die strassenseitige Erschliessung von neuen Überbauungsplangebietern und Entwicklungsschwerpunkten, inklusive Festlegung allfälliger Ergänzungen der objektbezogenen Parkierung um allgemein zugängliche Parkplätze.
- Das Angebot an zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum im Zusammenhang mit der Schaffung flächendeckender Parkverbotszonen.
- Die allfällige Erschliessung des Dorfgebiets mittels Ortsbuskursen und deren Anbindung an die Bahn bzw. an regionale Buskurse inklusive der fahrplanmässigen Koordination der Angebote und Festlegung der Haltestellen.
- Konkrete lokale Interventionen zur Kanalisierung des Autoverkehrs auf den Hauptachsen und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Dorf.
- Die Verbesserung der dorfinternen Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer und deren optimale Anbindung an die wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, inklusive der Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen wie beispielsweise gesicherte Veloabstellanlagen.
- Die Schaffung lokaler verkehrsarmer bzw. verkehrsfreier Räume und Plätze als Orte der Begegnung und des Aufenthalts ohne Konsumzwang.

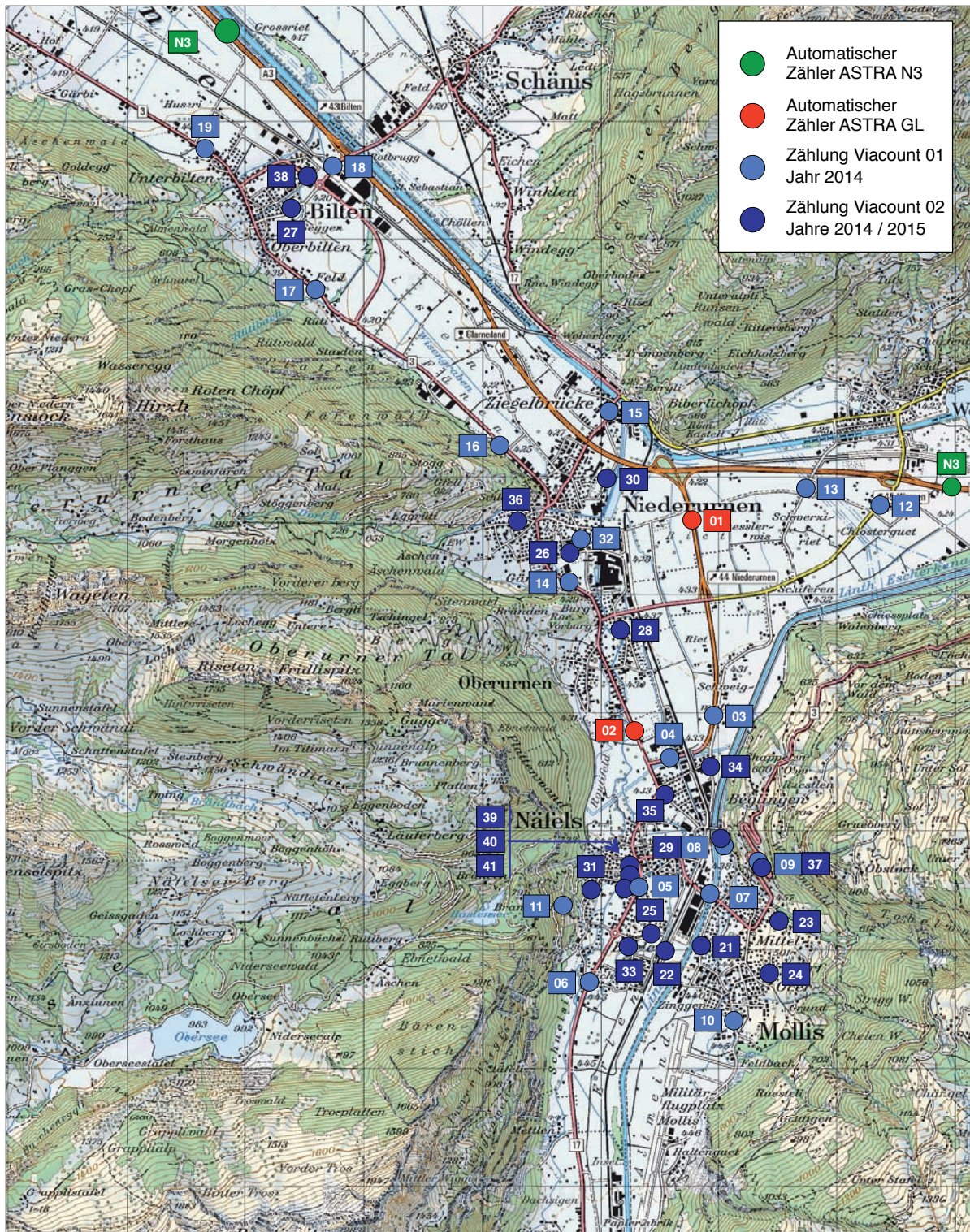
Typische Massnahmen, die im Grundsatz für alle Dörfer gelten können und für die zuerst die entsprechenden verkehrspolitischen Entscheide auf Gemeindeebene zu fällen sind, sind insbesondere:

- Die verursachergerechte, gebührenpflichtige Bewirtschaftung der allgemein zugänglichen Parkplätze auf öffentlichem Grund und die Schaffung flächendeckender Parkverbotszonen in den Dörfern (die Diskussion auf der Grundlage des vorliegenden kommunalen Parkierungskonzepts ist im Gange).
- Die Einführung von grossflächigem bis flächendeckendem Tempo 30 in den Dörfern in Absprache mit der zuständigen kantonalen Genehmigungsbehörde.
- Die Einführung einer kommunalen Mobilitätsberatung und Festlegung deren Aufgabenbereiche und Kompetenzen, entweder in Form einer Amtsstelle mit definierten Stellenprozenten oder als Auftrag an eine private Institution.

Anhang

- I Querschnitte mit Werten der Verkehrszählungen**
- II Ergebnisse der Verkehrszählungen ASTRA und GLN**
- III Überbauungsplangebiete mit Nutzungen und Parkierung**

Querschnitte mit Verkehrsdaten



Verkehrswerte automatischer und manueller Verkehrserhebungen sowie Hochrechnungen

Werte	Ort 01	Ort 02	Ort 03	Ort 04	Ort 05	Ort 06	Ort 07	Ort 08	Ort 09	Ort 10	Ort 11	Ort 12	Ort 13	Ort 14	Ort 15	Ort 16	Ort 17	Ort 18	Ort 19	N3 N	N3 S
DTV Jahr	15'000	12'000	12'000	12'000	20'000	19'000	6'800	2'000	1'600	3'600	400	3'000	500	12'000	4'000	9'000	3'000	9'000	5'000	45'000	33'000
DWV Jahr	16'000	12'700	12'700	12'700	21'000	20'000	6'900	2'200	1'700	3'800	450	3'200	550	12'700	4'200	9'500	3'200	9'500	5'300	44'000	31'000
Spitzentag	18'000	14'500	14'500	14'500	23'000	22'000	8'200	2'400	1'900	4'300	500	3'600	600	14'500	4'500	10'500	3'600	10'500	6'000		
Spitzenstunde	1'500	1'200	1'200	1'200	2'000	1'800	700	250	160	360	40	300	50	1'200	400	900	300	900	500		
Zählmonat			Aug		Aug	Sep	Sep	Apr	Aug	Aug	Sep	Sep	Sep	Aug	Aug	Aug	Sep	Aug	Aug		
Montag								1'750	1'700	3'700							2'900				
Dienstag					15'500	15'600	6'000	1'600		3'500		2'900					3'000				
Mittwoch					16'500	16'100	6'400	1'700		3'600		3'100					3'000				
Donnerstag					15'900	16'500	6'200	1'750			380		570	9'300	3'800	7'200					
Freitag			11'400			16'600	6'700				310		590	10'500	3'900	8'100		7'400	5'700		
Samstag			10'000			14'800	5'900	1'250	1'400		430		410	8'800	3'500	6'500		6'700	4'600		
Sonntag			6'800			11'700	5'000	950	1'600		630		290	8'900	2'200	6'400		2'800	3'400		

Ort 01: ASTRA Zubringer / Ort 02: ASTRA Näfels-Oberurnen / Ort 03: Näfels Zubringer 1 / Ort 04: Näfels Zubringer 2 / Ort 05: Näfels Oberdorf / Ort 06: Näfels Mühle / Ort 07: Näfels-Mollis Linthbrücke / Ort 08: Mollis Hinterdorfstrasse / Ort 09: Mollis Kerenzbergstrasse / Ort 10: Mollis Netstalerstrasse / Ort 11: Näfels Oberseestrasse / Ort 12: Mollis Zubringer Weesen / Ort 13: Mollis Schwärzistrasse / Ort 14: Niederurnen Hauptstrasse / Ort 15: Niederurnen Ziegelbrücke / Ort 16: Niederurnen Badstrasse / Ort 17: Bilten Hauptstrasse / Ort 18: Bilten Zubringer / Ort 19: Bilten Landstrasse

Verkehrswerte automatischer und manueller Verkehrserhebungen sowie Hochrechnungen

Werte	Ort 21	Ort 22	Ort 23	Ort 24	Ort 25	Ort 26	Ort 27	Ort 28	Ort 29	Ort 30	Ort 31	Ort 32	Ort 33	Ort 34	Ort 35	Ort 36	Ort 37	Ort 38	Ort 39	Ort 40	Ort 41
DTV Jahr	4'600	1'200	300	500	150	70	650	400	2'000	240	300	1'600	2'600	4'200	2'200	500	1'600	4'000	150	340	340
DWV Jahr	4'800	1'250	320	540	160	75	700	430	2'200	250	320	1'700	2'800	4'400	2'300	520	1'700	4'300	160	360	360
Spitzentag	5'500	1'400	350	600	180	80	780	480	2'400	280	350	1'900	3'100	5'000	2'600	600	1'900	4'800	180	400	400
Spitzenstunde	550	140	35	60	20	10	80	45	250	25	30	160	250	420	220	50	160	400	20	35	35
Zählmonat	Sep	Okt	Nov	Okt	Nov	Nov	Dez	Dez	Dez	Jan	Feb	Apr	Feb	Feb	Feb	März	Okt	Jan	Mär	Mär	Apr
Montag	4'400		200									1'500					1'500				
Dienstag	4'800	1'200	270	540		70	720	420	1'500	220		1'700	2'750	4'050	2'200	430	1'550		150	330	340
Mittwoch	4'300	1'250	490	510	120	80	690	420	1'550	250	310	1'700	2'550	4'300	2'350	510	1'450	4'100	150	340	370
Donnerstag	4'700	1'250	210	510	110	80	720	440	1'600	250	270	1'700	2'600	4'350	2'200	550	1'700	4'350	150	360	390
Freitag	4'750		230	560	110	70	740	430	1'700	220	330		2'800	4'600	2'350	580	1'700	4'500	170	440	170
Samstag	4'150		220	310	210	50	590	350	1'150	120	290	1'250	2'550	2'900	1'650	470	1'650	3'100	90	320	240
Sonntag	2'400		170	300	110	30	330	240	750		110	950	1'450	2'050	1'300	350	1'500	1'900	20	80	160

Ort 21: Mollis Oberrütelstrasse / Ort 22: Näfels Tschachenstrasse / Ort 23: Mollis Känelstrasse / Ort 24: Mollis Oberdorfstrasse / Ort 25: Näfels Sonnenweg / Ort 26: Niederurnen Fronalpstrasse / Ort 27: Bilten Bahnhofstrasse / Ort 28: Oberurnen Kärpfstrasse / Ort 29: Mollis Hinterdorfstrasse / Ort 30: Niederurnen Fabrikstrasse / Ort 31: Näfels Risi / Ort 32: Niederurnen Bahnhofstrasse / Ort 33: Näfels Aserstrasse / Ort 34: Näfels Schwerzistrasse / Ort 35: Näfels Ausschachenstrasse / Ort 36: Niederurnen Hädilochstrasse / Ort 37: Kerenzberg 2 / Ort 38: Bilten Linth-Escher-Strasse / Ort 39: Näfels Beuge / Ort 40: Näfels Burgstrasse / Ort 41: Näfels Rösslistrasse

Verkehrswerte: : Werte automatischer Zähler ASTRA : Werte Erhebungen 2014/2015 mit Viacount : Schätzwerte in Berücksichtigung Ganglinien SSV SN

Anpassung einzelner Erhebungswerte in Berücksichtigung der Werte umliegender automatischer Zähler (Glarus Nord), teilgeschlossenem Anschluss Bilten N 3 und der Erhebungszeit (Sommerferien)

Anhang III

NR.	Überbauungsplan	Datum Untertagen	Stand Verfahren	Nutzung	Wohneinheiten (bis 100 m ²)	Wohneinheiten (größer 100 m ²)	BGF [m ²]	Parkplätze	davon Anwohner	davon Beschäftigte	davon Besucher	davon Kunden	Etappierung (Anzahl denkbarer Etappen)	Anmerkung (Quelle Angabe Parkplätze)
1	Amerika, Niederurnen	Aug 2013	Vorprojekt (Vorprüfung ausstehend)	Wohnen	8	48	7'921,4	?	69	0	?	0		Parkplatzberechnung gemäss Vorprojekt (PP Besucher oberirdisch, 69 PP Tiefgarage); 1 PP pro 120m ² gem. Wettbewerbsprogramm (weinigere als VSS-Norm)
2	Escherpark, Näfels		Vorprojekt (weiteres Vorgehen offen)	Wohnen (60%), Verkauf (12.5%), Büro und Dienstleistung (13.5%), Mischfläche (13%)	152		ca. 36'000	623	220	84	66	253		Angaben gemäss Vorprojekt: 53 Kurzzeit-PP, 66 Besucher-PP, 220 Anwohner-PP, 284 PP für Shopping, Gewerbe, Büro, Wohnen
3	Rüteli+Inseli, Mollis	26.03.2014	von GV zurückgewiesen (erneut vor GV Juni 15)	Wohnen	MFH (38 WE) und 3 EFH		max. 5'123	79	70	0	9	0	3	PP-Berechnung gemäss Richtprojekt; SBV: Die Parkierung wird nach VSS-Norm SN 640 281 sichergestellt (=>mind. 57)
4	Im Feldli, Mollis	26.03.2014	Erläss durch GV	Wohnen	insgesamt 19 WE		max 3'610	36	33	0	3	0	4	Parkplatzberechnung aus Planungsbericht (gem. VSS Norm)
5	Feld, Näfels	26.03.2014	von GV zurückgewiesen (erneut vor GV Juni 15)	Wohnen	50	50	13'081,5	145	131	0	14	0	3	Parkierung muss bei gewerblicher Nutzung entlang der Kantonsstrasse entsprechend angepasst werden. PP-Berechnung gem. Planungsbericht entspricht VSS-Norm.
6	Schönegg, Näfels	26.03.2014	von GV zurückgewiesen (erneut vor GV Juni 15)	Wohnen, Gewerbe	52-61 WE		9'008,1	99	90	?	9	?	möglich	Gemäss SBV. Parkplatzberechnung entspricht VSS-Norm, unter Annahme reine Wohnnutzung.
7	Rastenhoschet, Näfels	20.09.2013	genehmigt; im Bau	Wohnen			max. 25'150	max. 240	210	7	21	1	4	Es wird laut Planungsbericht mit 634 Fahrten pro Tag gerechnet.
8	Bellavista, Mollis	24.09.2014	Vorprüfung abgeschlossen	Wohnen	18 EFH, 13 MFH (je 6 WE)		13'550 (ohne Baubereich A)	171	155	0	16	0	möglich	1 PP pro 100m ² BGF, 2 PP pro EFH gemäss Planungsbericht
9	Oberhof, Mollis		Vorprojekt; ÜP in Arbeit	Wohnen	14 - 15 EFH (evtl. mit Einliegerw.)			33	30	0	3	0		Annahme Parkplatzbedarf aufgrund Vorprojekt
10	Ruchenacher, Mollis		Vorprojekt	Wohnen	10 MFH (3 Gesch.) oder 8 MFH (4 Gesch.)			66	60	0	6	0		Annahme Parkplatzbedarf aufgrund Vorprojekt
11	Bitzi, Obstallden	30.04.2015	öffentliche Auflage	Wohnen	6 WE und 3 EFH		2'045	16-17	14	0	2-3	0	möglich	SBV: pro WE bzw. pro Baubereich mind. 2 PP; mind. 2 PP für Besucher
12	Gelbi Fabrigg, Mollis	04.09.2012	genehmigt; im Bau	Dienstleistung, Wohnen im Alter, Büros, Schulungsräume, Wohnen	60 neue WE + 30 WE Wohnen im Alter		Dienstleistung: ca. 5'500 m ²	192	152		40			Revision eines bestehenden Überbauungsplans. 1.5 PP pro Wohneinheit, 1.25 wenn in Tiefgarage (gemäss Baureglement)
13	Schlüsselgut, Näfels	24.04.2014	Vorprojekt	Wohnen	5 MFH (3 Gesch. + Attika)			77	70	0	7			Annahme: 7 WE pro MFH

EFH	Einfamilienhaus
MFH	Mehrfamilienhaus
WE	Wohneinheit
PP	Parkplatz

Berechnung Verkehrsaufkommen:

nach "Rastenhoschet" Verkehrsaufkommen = [Anzahl PP Bewohner x 2,5] + [Anzahl PP Besucher x 4] + [Anzahl PP Gewerbe x 3] + [Anzahl PP Kunden x 4]

nach "Leitfaden Fahrtenmodell" Verkehrsaufkommen = [Anzahl PP Bewohner x 2,5] + [Anzahl PP Besucher x 2,5] + [Anzahl PP Gewerbe x 2,5] + [Anzahl PP Kunden x 4]