



Gemeinde Glarus Nord

Langsamverkehr

Konzeption

Impressum

Projekt

Glarus Nord, Langsamverkehr
Projektnummer: 25091
Dokument: Konzeption

Auftraggeber

Gemeinde Glarus Nord

Bearbeitungsstand

Stand: Definitiv
Bearbeitungsdatum: 07. Dezember 2012, aktualisiert am 01. April 2015
Druckdatum: 9. Juni 2015

Bearbeitung

STW AG für Raumplanung, Chur (Christoph Zindel, Martin Reich)

z:\gemeinde\glarus nord\op_revision_21091_24091\04_richtplanung\langsamverkehr\bericht\150605_lv_bericht.docx



Zusammenfassung

In der Gemeinde Glarus Nord erfolgt derzeit eine Gesamtrevision der Ortsplanung. Es wird ein kommunaler Richtplan (GRIP) erarbeitet, welcher sich unter anderem auch mit der Thematik Langsamverkehr befasst. Die vorliegende Konzeption Langsamverkehr entsteht parallel zur Erarbeitung des GRIP und betrachtet vertieft die Thematik des Langsamverkehrs in Glarus Nord. Ziel ist es, einerseits einen Überblick über die aktuelle Situation des Langsamverkehrs zu geben, andererseits aber auch Vorstellungen für die Zukunft zu entwickeln. Entsprechend werden im zweiten Teil der Konzeption Langsamverkehr auch konkrete Aussagen gemacht, welche richtungsweisenden Festlegungen und welche Festsetzungen im GRIP integriert werden sollen (vgl. Kapitel 8 und 9). So wird vorgeschlagen, zwischen Ziegelbrücke und Näfels und zwischen Ziegelbrücke und Bilten sogenannte Hauptverbindungen für den Veloverkehr zu schaffen. So soll der Langsamverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähiger werden. Weiter werden Massnahmen in den Ortschaften zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs empfohlen. Ein spezielles Augenmerk soll auf die Nahtstellen zum öffentlichen Verkehr gelegt werden (z.B. Schaffung von Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen, etc.). Weiter sollen die Verbindungen zwischen den Ortschaften und den Erholungsgebieten am Walenseeufer/Gäsi verbessert werden. Ziel ist es, die Position des Langsamverkehrs in der Gemeinde Glarus Nord zu stärken. Die Festlegungen im GRIP sind in der Nutzungsplanung umzusetzen.



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Einleitung | 7 |
| 1.1 | Definition Langsamverkehr | 7 |
| 2. | Ziel | 8 |
| 3. | Grundlagen | 9 |
| 3.1 | Rechtliche Grundlagen | 9 |
| 3.1.1 | Bundesverfassung | 9 |
| 3.1.2 | Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) | 9 |
| 3.1.3 | Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) des Bundes | 10 |
| 3.1.4 | Signalisationsverordnung (SSV) des Bundes | 10 |
| 3.1.5 | Strassengesetz Kanton Glarus | 10 |
| 3.1.6 | Verordnung über die Fuss- und Wanderwege (Kanton Glarus) | 11 |
| 3.1.7 | Radroutengesetz Kanton Glarus | 12 |
| 3.2 | Raumplanerische Grundlagen | 12 |
| 3.2.1 | Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) | 12 |
| 3.2.2 | Kantonaler Richtplan (KRIP) | 12 |
| 3.2.3 | Kommunaler Richtplan (GRIP) | 13 |
| 3.3 | Weitere Grundlagen / Konzepte | 14 |
| 3.3.1 | Mobilitätskonzept Glarnerland | 14 |
| 3.3.2 | Entwicklungskonzept Linthebene | 14 |
| 3.4 | Akteure | 14 |
| 3.4.1 | SchweizMobil | 15 |
| 3.4.2 | Glarner Wanderwege | 15 |
| 3.4.3 | Linthwerk / Linthkommission | 15 |
| 3.4.4 | Forum Lebendiges Linthgebiet | 15 |
| 3.4.5 | Pro Mollis | 16 |
| 3.5 | Wegkategorien | 16 |
| 3.6 | Motorisierter Individualverkehr | 17 |
| 4. | Analyse der vorhandenen Infrastruktur | 18 |
| 4.1 | Analyse nach Wegkategorien | 18 |
| 4.1.1 | Fusswege | 18 |
| 4.1.2 | Landesfusswege | 20 |
| 4.1.3 | Wege im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) | 21 |
| 4.1.4 | Wander-, Bergwander- und Alpinwanderwege | 21 |



| | | |
|-------|---|----|
| 4.1.5 | Winterwanderwege | 23 |
| 4.1.6 | Velowege | 23 |
| 4.1.7 | Mountainbikewege | 26 |
| 4.1.8 | Skatingrouten | 26 |
| 4.2 | Typische Gefahrenstellen | 28 |
| 4.2.1 | Fussverkehr | 28 |
| 4.2.2 | Veloverkehr | 28 |
| 4.3 | Nahtstellen zum öffentlichen Verkehr | 32 |
| 4.4 | Wege am Wasser | 34 |
| 5. | Innovative Ansätze im Bereich Langsamverkehr | 35 |
| 5.1 | Radschnellwege | 35 |
| 5.2 | Ortsdurchfahrten | 35 |
| 5.3 | Shared Space und schilderfreie Stadt | 39 |
| 5.4 | Velostationen | 41 |
| 5.5 | Bikesharing | 41 |
| 6. | Konzeptioneller Ansatz | 43 |
| 6.1 | Vision | 43 |
| 7. | Vorgehen | 44 |
| 7.1 | Festlegung der gewünschten Netze | 45 |
| 7.2 | Überprüfung der Netze | 46 |
| 7.3 | Anpassung der Netze und Priorisierung der Massnahmen | 47 |
| 8. | Umsetzung in Glarus Nord | 49 |
| 8.1 | Verbindungen zwischen Niederurnen und Näfels | 49 |
| 8.1.1 | Veloverkehr | 49 |
| 8.1.2 | Fussverkehr | 52 |
| 8.2 | Niederurnen und Oberurnen | 53 |
| 8.2.1 | Veloverkehr | 53 |
| 8.2.2 | Fussverkehr | 54 |
| 8.3 | Näfels und Mollis | 56 |
| 8.3.1 | Veloverkehr | 57 |
| 8.3.2 | Fussverkehr | 58 |
| 8.4 | Bilten | 60 |
| 8.4.1 | Veloverkehr | 60 |
| 8.4.2 | Fussverkehr | 62 |
| 8.5 | Verbindungen zwischen Siedlungsgebieten und Erholungsräumen am Walensee | 63 |



| | | |
|-------|---|----|
| 8.5.1 | Veloverkehr | 64 |
| 8.5.2 | Fussverkehr | 68 |
| 8.6 | Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Veloverkehr) | 70 |
| 9. | Terminierung und Priorisierung | 71 |
| 9.1 | Weiterführende Aufgaben | 76 |
| 10. | Plandarstellung | 77 |



1. Einleitung

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung in der Gemeinde Glarus Nord wird nach Art. 16 des kantonalen Raumentwicklungs- und Baugesetzes des Kantons Glarus (RBG) ein kommunaler Richtplan (GRIP) erarbeitet. Der GRIP bildet die Grundlage für die Nutzungsplanung (NUP), in der grundeigentümerverbindliche Festlegungen vorgenommen werden. Die Erschliessung durch die verschiedenen Verkehrsträger ist für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Glarus Nord von grosser Bedeutung. Nach den Vorstellungen des Bundes soll der Langsamverkehr (LV) neben dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu einem dritten, gleichberechtigten Pfeiler des Personenverkehrs in der Schweiz werden (ASTRA, Leitbild Langsamverkehr). Diese Vision wird auch im kantonalen Richtplan des Kantons Glarus (KRIP) abgebildet. Im entwurfsmässigen GRIP, welcher auf der Konzeption der Gemeinde aufbaut, wird denn auch mehrfach darauf hingewiesen, dass auf ein gut ausgebautes und signalisiertes Wegnetz gesetzt und der Langsamverkehr gesamthaft gefördert werden soll.

1.1 Definition Langsamverkehr

Gemäss der Definition des Bundesamtes für Strassen ASTRA umfasst der Langsamverkehr die Fortbewegung zu Fuss und auf Rädern oder Rollen, die durch menschliche Muskelkraft angetrieben werden (z.B. Fahrräder, Mountainbikes oder fahrzeugähnliche Geräte FäG). Andere Definitionen schliessen zählen auch die Fortbewegung mit dem Kanu zum Langsamverkehr (Quelle: SchweizMobil). Es bestehen teilweise spezielle Infrastrukturen für den Langsamverkehr (Wanderwege, Velowege, etc.), diese sind jedoch oft nicht als zusammenhängendes Netz ausgebildet. Der Langsamverkehr ist einerseits für die einheimische Bevölkerung im Alltag und für die Erholung von grosser Bedeutung, andererseits ist er auch ein wichtiger Faktor für den Tourismus.



2. Ziel

Im vorliegenden Bericht werden zuerst Grundlagen zum Langsamverkehr in Glarus Nord zusammengetragen. Anschliessend wurden eine Konzeption zur zukünftigen Ausgestaltung des Langsamverkehrs entworfen und Massnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.

Es werden folgende drei Zielsetzungen verfolgt:

- Das Velo- sowie das Fusswegnetz sind durchgängig und sicher.
- Die Routen verlaufen auf direktem Weg zwischen den Wohngebieten und publikumsintensiven Nutzungen, zwischen Wohngebieten und Arbeitsplatzgebieten und zwischen Wohngebieten und Schulen. Zudem sind die Siedlungsgebiete gut mit den Erholungsräumen am Walenseeufer / Gäsi verbunden.
- Das Langsamverkehrsnetz ist an den Nahtstellen gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Im Rahmen der Nutzungsplanung sollen aufgrund der erarbeiteten Grundlagen und den Festlegungen im GRIP die Netze des Langsamverkehrs grundeigentümergebunden gesichert werden (Absicherung der Wegrechte, etc.). In einem weiteren Schritt sind die Verbindungen wenn nötig auszubauen und/oder zu signalisieren.



3. Grundlagen

Um die Konzeption einer Realisierung zuzuführen, muss sie auf die zur Verfügung stehenden gesetzlichen Grundlagen und Instrumente abgestützt werden.

3.1 Rechtliche Grundlagen

In raumplanerischen Belangen bilden auf Bundesebene das Raumplanungsgesetz (RPG) und die Raumplanungsverordnung (RPV) den gesetzlichen Rahmen. Den Kantonen wird dabei die Pflicht übertragen, einen kantonalen Richtplan (KRIP) zu erstellen. Zudem werden sie verpflichtet, kantonale Anschlussgesetzgebungen zu erlassen. Im Kanton Glarus ist dies das Raumentwicklungs- und Baugesetz (RBG). Darin wird den Gemeinden die Verpflichtung auferlegt, einen kommunalen Richtplan (GRIP) zu erstellen.

In Bezug auf den Langsamverkehr sind folgende rechtlichen Grundlagen von Relevanz.

3.1.1 Bundesverfassung

Nach Art. 88 der Bundesverfassung (BV) legt der Bund Grundsätze über die Fuss- und Wanderwegnetze fest. Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat er zudem auf die Fuss- und Wanderwegnetze Rücksicht zu nehmen. Wo Wege aufgehoben werden müssen, muss Ersatz geschaffen werden. Für die übrigen Verkehrsmittel (Velowegnetz, Wegnetz für FäG) besteht keine äquivalente Bestimmung.

3.1.2 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)

Art. 88 BV wird im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) konkretisiert, welches die Planung, die Anlage und die Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze bezweckt (Art. 1 FWG).

Gemäss Art. 4 FWG haben die Kantone dafür zu sorgen, dass die Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden. Den Kantonen obliegt es, die Rechtswirkung der Pläne festzulegen und das Verfahren für



den Erlass und Änderungen zu definieren. Der Kanton Glarus behandelt den Langsamverkehr (Velowege sowie Fuss- und Wanderwegnetz) im Richtplan.

3.1.3 Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) des Bundes

Die Ausführungsbestimmungen zum FWG werden in der Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) des Bundes festgelegt.

Die Kantone haben eine Amtsstelle als Fachstelle für Fuss- und Wanderwege zu bestimmen (Art. 11 FWV). Im Kanton Glarus ist die Fachstelle im Bau- und Umweltdepartement, Abteilung Tiefbau, angesiedelt.

3.1.4 Signalisationsverordnung (SSV) des Bundes

Gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) legt der Bund in der Signalisationsverordnung die Details zu Signalen, Markierungen und Reklamen im Bereich von Strassen fest. Weiter werden Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen geregelt.

3.1.5 Strassengesetz Kanton Glarus

Der Kanton Glarus kennt gemäss Art. 2 Strassengesetz eine Kategorisierung der Strassen auf Kantonsgebiet:

- National- und Kantonsstrassen
- Gemeindeverbindungsstrassen
- Gemeindestrassen
- Korporationsstrassen
- Güterstrassen, Flurwege und Waldstrassen
- Sonstige öffentlich begangene und private Strassen (alte Landstrassen, Landesfusswege, Fahrtsweg, Passwege und Wanderwege)

Zu den Güter- und Waldstrassen gehören gemäss Art. 12 Strassengesetz alle Fahrstrassen und zu den Flurwegen alle Wege, welche nur bestimmte Grundstücke erschliessen und nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.



Sofern die Strassen keine besondere Parzelle bilden, muss im Grundbuch eine öffentlich-rechtliche Beschränkung oder Dienstbarkeit angemerkert werden.

Die Landesfusswege, die alten Landstrassen und die Passwege gelten als gesetzliche Wegrechte zugunsten des Landes Glarus (Art. 13 Abs. 1 Strassengesetz). Diese sind im Grundbuch eingetragen. Die Wanderwege gelten als gesetzliche Wegrechte zugunsten der Standortgemeinden. Ist das Eigentum der öffentlichen Strassen oder öffentlich begangenen Privatstrassen nicht ausgeschieden, sind sie im Grundbuch ebenfalls als öffentliche-rechtliche Beschränkungen oder Dienstbarkeiten anzumerken (Art. 13 Abs. 2 – 3 Strassengesetz). Ein „Verzeichnis der Landesfusswege und Gebirgspässe im Kanton Glarus“ wurde bereits 1890 erlassen (Quelle: ASTRA, IVS Kantonsheft Glarus, 2007).

Die Totalrevision des kantonalen Strassengesetzes ist geplant. Das Geschäft soll an der Landsgemeinde 2013 behandelt werden. Die Bestimmungen zu Landesfusswegen, Gebirgspässen und Fahrtswegen sollen unverändert bleiben. Landesfusswege und historische Verkehrswege werden weiterhin von der kantonalen Fachstelle Wanderwege betreut. Für die Fuss- und Wanderwege werden die Gemeinden im Rahmen der eidgenössischen Gesetzgebung zuständig sein. Der Kanton wird Aufsichts- und Kontrollfunktion wahrnehmen. Jedoch soll Unterhalt und Signalisation der Wanderwege Sache der Gemeinden sein, Beiträge sind keine vorgesehen. (Quelle: Kanton Glarus, Erläuternder Bericht zur Revision Strassengesetz, 2011)

3.1.6 Verordnung über die Fuss- und Wanderwege (Kanton Glarus)

Gemäss Art. 3 der kantonalen Verordnung über die Fuss- und Wanderwege erstellen die Gemeinden Pläne über die Fusswegnetze innerhalb der geschlossenen Ortslage.

Nach Art. 4 der kantonalen Verordnung über die Fuss- und Wanderwege werden die Wanderwegnetzpläne von der kantonalen Fachstelle in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Fachorganisationen erarbeitet.



3.1.7 Radroutengesetz Kanton Glarus

Bereits im 1983 wurde im Kanton Glarus ein Radroutengesetz erlassen. Es bezweckt die Schaffung von durchgehenden, für Radfahrer geeigneten Verbindungen von Linthal bis Bilten sowie von Verbindungen innerhalb und zwischen den Gemeinden (Art. 1 Radroutengesetz). Gemäss Radroutengesetz sind die Gemeinden für die Verbindungen zwischen den Gemeinden zuständig (Art. 2 und Art. 4 Radroutengesetz).

3.2 Raumplanerische Grundlagen

Gestützt auf die rechtlichen Grundlagen existieren in der Raumplanung verschiedene Instrumente, welche eine ausgewogene Planung bewirken sollen.

3.2.1 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) werden Verkehrswege erfasst, die noch heute in ihrem überlieferten Verlauf und Erscheinungsbild bestehen und im Gelände sichtbar sind oder durch ältere Dokumente als Verkehrswege belegt sind. Die rechtlichen Grundlagen sind in der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) zu finden. Die Verordnung stützt sich auf das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Die historischen Verkehrswege sind rechtlich den Landesfusswegen gleichgestellt (Kantonaler Richtplan V-21).

3.2.2 Kantonaler Richtplan (KRIP)

Der kantonale Richtplan (KRIP) beinhaltet Hinweise und Festlegungen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs im Kanton Glarus. Er befasst sich unter anderem auch mit dem Langsamverkehr. Die Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr sollen zu sicheren Gesamtnetzen ausgebaut werden. Die Netze sind an die ÖV-Netze anzuschliessen, insbesondere an die Bahnumsteigepunkte.

Durch den Bau der Umfahrung Näfels (sowie den Umfahrungen Netstal und Glarus) soll das Dorfzentrum vom Durchgangsverkehr entlastet wer-



den. Entsprechend sollen neue Möglichkeiten zur Förderung und Aufwertung des Langsamverkehrs in den Dorfzentren entstehen. Ob die Umfahrungen gebaut werden, wurde jedoch noch nicht entschieden. Entsprechend sind die Massnahmen im Langsamverkehr auf beide Szenarien auszulegen.

3.2.3 Kommunalen Richtplan (GRIP)

In der Gemeinde Glarus Nord werden im Rahmen einer umfassenden Ortsplanungsrevision der GRIP erarbeitet und die Ortsplanungen der ehemaligen 8 Gemeinden zusammengeführt (harmonisiert). Dafür wurden in der Konzeptphase (bis März 2012) Leitsätze zur räumlichen Entwicklung erarbeitet.

Leitsatz Nr. 8 im Konzeptbericht hält fest, dass der öffentliche und der individuelle Verkehr, bei gleichzeitiger Senkung der Belastung, in ihrer Effizienz gesteigert werden sollen. Dazu gehört die Entlastung des Siedlungsgebiets vom Durchgangsverkehr. Die Priorisierung liegt jedoch beim Langsamverkehr, für welchen direkte Verbindungen geschaffen werden. Es soll ein sicheres und attraktives Gesamtnetz entstehen.

Als Abstimmungsanweisungen werden im Entwurf des GRIP genannt:

Die Gemeinde Glarus Nord übernimmt das bestehende Wegnetz des Bundes und des Kantons in die Nutzungsplanung und vervollständigt es gestützt auf eigene Erhebungen mit ergänzenden Wegverbindungen mit den Zielsetzungen:

- *Publikumsintensive Nutzungen mit den Wohngebieten zweckmässig und möglichst direkt zu verbinden,*
- *Schulen mit den Wohngebieten zweckmässig und möglichst direkt zu verbinden,*
- *Verbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen zu priorisieren resp. andere Lösungsvarianten mit hohem Sicherheitsgrad zu fördern*
- *Langsamverkehrsnetze an die öffentlichen Haltestellen anzubinden.*



3.3 Weitere Grundlagen / Konzepte

Neben den gesetzlichen Grundlagen sind Konzepte eine wichtige Grundlage der verschiedenen politischen Institutionen.

3.3.1 Mobilitätskonzept Glarnerland

Im Jahr 2006 genehmigte der Regierungsrat das „Mobilitätskonzept Glarnerland“. Die Massnahmen flossen unter anderem in den kantonalen Richtplan ein. Im Mobilitätskonzept ist festgehalten, dass sich kantonale Aufgaben im Bereich Langsamverkehr auf die Erhaltung und den Ausbau des regionalen Velowegnetzes konzentrieren. Es soll schrittweise zu einem sicheren und attraktiven Gesamtnetz ausgebaut werden (für Alltagsbedürfnisse, aber auch für Freizeitverkehr und Tourismus). Innerorts liegt die Zuständigkeit gemäss Mobilitätskonzept bei den Gemeinden (Feinerschliessung). Der Kanton kann unterstützend wirken, um den Langsamverkehr zu fördern. Bei den Umsteigeknoten sollen zentrale und gesicherte Veloparkplätze eingerichtet werden. Ebenso sollen im Fusswegnetz Konfliktstellen (z.B. Strassenüberquerungen, Bahnübergänge, etc.) entschärft werden.

3.3.2 Entwicklungskonzept Linthebene

Das Entwicklungskonzept Linth (EKL 2003) wurde im Jahr 2003 von den Kantonen Schwyz, Glarus und St. Gallen in Auftrag gegeben. Grund dafür war das Projekt Linth 2000, das sich mit dem Hochwasserschutz und der Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen im Linthperimeter befasste. Das EKL 2003 sollte sicherstellen, dass die raumwirksamen Aktivitäten in der gesamten Linthebene mit den Zielen von Linth 2000 abgestimmt sind. Konkret wurden die Themen Ökologie, Raumordnung, Landwirtschaft, Erholung, Infrastrukturen behandelt. In der Zwischenzeit liegt der Schlussbericht vor (<http://www.ekl-linthebene.ch>).

3.4 Akteure

Neben den Ämtern und Fachstellen des Bundes existieren weitere Organisationen, Verbände und Vereine, welche sich mit den Anliegen des Langsamverkehrs befassen.



3.4.1 SchweizMobil

SchweizMobil versteht sich als nationales Netzwerk für den Langsamverkehr. Der Fokus liegt auf dem Freizeit- und Tourismusverkehr. Zum Angebot gehören das Wanderland, das Veloland, das Mountainbikeland, das Skatingland und das Kanuland. Trägerin ist die Stiftung SchweizMobil, welche von Organisationen aus dem Bereichen Langsamverkehr, Tourismus und Sport unterstützt wird. Weiter leisten verschiedenen Bundesämter, Kantone sowie das Fürstentum Liechtenstein Unterstützung (Quelle: SchweizMobil, 2012).

3.4.2 Glarner Wanderwege

Die Organisation „Glarner Wanderwege“ ist Mitglied im Dachverband Schweizer Wanderwege SAW. Die Markierung der Wanderwege erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizweit angewandten Markierungen: Wanderwege ohne besondere Anforderungen, Kulturwanderwege (Themenwanderwege), Bergwanderwege, Alpinwanderwege, Winterwanderwege.

3.4.3 Linthwerk / Linthkommission

Das Linthwerk umfasst den Escher- und Linthkanal. Das Linthwerk wird durch die Linthkommission geführt. Das Linthwerk ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und stellt den Hochwasserschutz in der Linthebene sicher. Da zum Linthwerk auch weitere Gebiete wie z.B. die Waldungen am Walenseeufer im Gäsi gehören, ist die Linthkommission im Hinblick auf Erholungsnutzungen ein wichtiger Akteur (Quelle: www.linthwerk.ch).

3.4.4 Forum Lebendiges Linthgebiet

Das Forum Lebendiges Linthgebiet wurde 2005 gegründet und ist politisch und konfessionell neutral (Quelle: www.forum-linthgebiet.ch).

Im Bereich Langsamverkehr sollte ein Konzept für den Inlinesport angegangen werden. Das Forum lebendiges Linthgebiet (FLL) propagiert Akti-



onen in diesem Sachbereich. Zudem wurde ein Projekt „Langsamverkehr und Reitwegplanung“ erarbeitet.

3.4.5 Pro Mollis

Die Stiftung Pro Mollis wurde 1976 gegründet und bietet neben Aktivitäten zum Schutz des Ortsbildes auch Bauberatungen an. Im Jahr 2011 erhielt Mollis für die Reaktivierung alter Fusswege (Projektzeitraum 1993-2005) eine Auszeichnung im Rahmen der Verleihung des Fussverkehrspreises Flâneur d'Or.

3.5 Wegkategorien

Im Bereich Langsamverkehr, insbesondere im Bereich der Fuss- und Wanderwege, existiert eine Vielzahl von Wegkategorien. Es ist jedoch zu beachten, dass sich verschiedene Nutzungen überlagern können, was teilweise zu Konflikten führt. So kann beispielsweise ein Radweg auch von einem Fussgänger genutzt werden. Zudem können auch Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr entstehen (Mischverkehr). Es existieren folgende Kategorien (Überschneidungen möglich):

- Fusswege
- Landesfusswege
- Wege im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Wanderwege
- Kulturwege
- Bergwanderwege
- Alpinwanderwege
- Winterwanderwege
- Velowege
- Mountainbikewege
- Skatingwege



3.6 Motorisierter Individualverkehr

Gemäss dem Mobilitätskonzept des Kantons Glarus von 2006 verkehren auf der Hauptverkehrsachse täglich rund 20'000 Fahrzeuge. Dies führt zu Stau und Beeinträchtigung des Langsamverkehrs. Die grösste Verkehrsbelastung ist dabei auf dem Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Näfels und Glarus zu verorten. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wird für Näfels mit rund 15'000 Fahrzeugen angegeben. Bei den anderen Ortsdurchfahrten liegt das Verkehrsaufkommen unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Weiter werden Schwachstellen in Oberurnen aufgeführt (Verkehrsführung für den Langsamverkehr an der Kreuzung Kantonsstrasse/Adlerstrasse/Länderstrasse). Weiter werden Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten am Bahnhof Näfels-Mollis sowie zwischen Netstal und Mollis festgestellt (Quelle: Kanton Glarus, Mobilitätskonzept Glarnerland).



4. Analyse der vorhandenen Infrastruktur

In der Gemeinde Glarus Nord sind zahlreiche Langsamverkehrsverbindungen bereits vorhanden. Die Wegnetze weisen jedoch Netzlücken auf. Zudem sind auch die Verknüpfungen mit dem Öffentlichen Verkehr und den zentralen Bereichen in den Siedlungsgebieten zu überprüfen.

Beim Veloverkehr kann zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden werden, wobei unter Alltagsverkehr Fahrten zur Arbeit, zu Ausbildungs- und Trainingsstätten oder zum Einkaufen verstanden werden. Diese Routen sollen direkt geführt werden und sind meist auf oder nahe den Hauptverkehrsstrassen angelegt. Freizeitrouten führen dagegen über landschaftliche attraktive, ruhige Wege (Quelle: ASTRA, Handbuch Planung von Velorouten). Ein Augenmerk muss auf die Verbindungen für den Alltagsverkehr in den Siedlungsgebieten sowie den Erholungsverkehr (Siedlungsgebiete – Linthebene – Walensee) gelegt werden. Die Routen für den touristischen Verkehr scheinen dagegen schon relativ umfassend ausgedehnt und ausgebaut zu sein. Dasselbe Prinzip kann sinngemäss auch auf den Fussverkehr angewandt werden.

Zu beachten ist, dass unter dem Begriff Langsamverkehr unterschiedliche Fortbewegungsarten zusammengefasst werden. Die verschiedenen Geschwindigkeiten führen zu unterschiedlichen Ansprüchen, aber auch zu Konflikten unter den einzelnen Langsamverkehrsarten.

4.1 Analyse nach Wegkategorien

4.1.1 Fusswege

Gemäss Art. 2 Abs. 1 FWG sind Fusswege Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet. Fusswegnetze erschliessen und verbinden Wohngebiete, Arbeitsgebiete, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen und Einkaufsläden (Art. 2 Abs. 3 FWG). Auf den Fussverkehr entfallen 40% der täglichen Unterwegszeit (Quelle: Fussverkehr Schweiz, Fussverkehr in den Agglomerationen, Problemstellen-Analyse, Wegleitung).



Gemäss dem kantonalen Richtplan ist das Fusswegnetz innerhalb der Siedlungsgebiete grundsätzlich gut ausgebaut. Konfliktstellen bestehen vor allem bei Strassenüberquerungen und Bahnübergängen.



Abbildung 1: Oberdorfweg in Mollis



Abbildung 2: Fussweg in Mollis, für Fussgänger mit Kinderwagen oder Rollstühlen jedoch nicht zugänglich.

In der ehemaligen Gemeinde Mollis wurde von 1993 bis 2005 ein Verkehrskonzept umgesetzt. Auf dieser Grundlage wurde die Erhaltung des

lichten Fusswegnetzes als Grundsatz verankert und die Reaktivierung alter Fusswege vorangetrieben (Auszeichnung Flâneur d'Or 2011)



Abbildung 3: In Mollis sind einzelne Fussgängerstreifen speziell markiert und von weitem gut erkennbar. Zudem bietet eine Mittelinsel den Fussgängern zusätzlichen Schutz.

Die wichtigsten Fusswege und Fusswegverbindungen werden im GRIP verzeichnet. Eine Markierung der Fusswege und Fusswegverbindung innerhalb des Siedlungsgebietes mittels Wegweisern fehlt derzeit.

4.1.2 Landesfusswege

Landesfusswege unterscheiden sich von anderen Fusswegen vor allem durch ihren rechtlichen Status (vgl. Kapitel 3).

Die Landesfusswege sind im GRIP verzeichnet. Sie können bei der Bildung von durchgängigen Verbindungen für den Langsamverkehr von grossem Nutzen sein, da die entsprechenden Wegrechte bereits im Grundbuch eingetragen sind.

Die Landesfusswege sind im Gelände nicht speziell markiert (Ausnahme: Auf Wanderweg-Wegweisern wird teilweise der Vermerk „Landesfussweg“ angebracht).



4.1.3 Wege im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Wie bereits ausgeführt, sind die im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verzeichneten Wege rechtlich den Landesfusswegen gleichgestellt. Es wird zwischen Objekten von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf mit viel Substanz und Objekten von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf mit Substanz unterschieden. Entsprechend werden die Schutzziele differenziert. Es ist jedoch anzumerken, dass oft nur Wegabschnitte im Inventar verzeichnet sind. Folgende Objekte sind verzeichnet:

- GL1: (Chur-) Näfels-Reichenburg/-Ziegelbrücke (-Zürich)
- GL2: (Zürich-) Näfels-Teufwinkel (-Chur); Kerenzerberg
- GL 3: Linth
- GL 4: Walensee
- GL 5: Glarus-Näfels (-Zürich/-Chur)

Die Wege sind im Gelände nicht speziell gekennzeichnet.

4.1.4 Wander-, Bergwander- und Alpinwanderwege

Gemäss Art. 3 Abs. 1 FWG sind Wanderwege vorwiegend für die Erholung vorgesehen und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie erschliessen Erholungsgebiete, schöne Landschaften, kulturelle Sehenswürdigkeiten, touristische Einrichtungen sowie Haltestellen des ÖV (Art. 3 Abs. 3 FWG).

Wanderwege werden mit gelben Wegweisern, gelben Richtungspfeilen und gelben Rhomben markiert.

Kulturwege (Themenwanderwege) weisen keine besonderen Anforderungen auf. Sie werden mit braunen Wegweisern, braunen Richtungspfeilen und braunen Rhomben markiert.

Bergwanderwege sind meist steil und schmal, teilweise exponiert. Sie werden mit gelben Wegweisern mit weiss-rot-weisser Spitze, weiss-rot-weissen Richtungspfeilen und weiss-rot-weissen Farbstrichen markiert.



Alpinwanderwege führen teilweise durch wegloses Gelände, teilweise muss auch geklettert werden. Sie werden mit blauen Wegweisern mit weiss-blau-weisser Spitze, weiss-blau-weissen Richtungspfeilen und weiss-blau-weissen Farbstrichen markiert.

Die Wanderwege, aber auch die Berg- und Alpinwanderwege sind im GRIP abgebildet. In der Regel führen sie im Talboden durch das Siedlungsgebiet bis zum nächsten Bahnhof (Ziegelbrücke, Nieder- und Oberurnen, Näfels-Mollis, Bilten, Weesen und Mühlehorn). Auf dem Gebiet der Gemeinde Glarus Nord sind keine Kulturwege ausgeschildert (Quelle: www.kulturwege-schweiz.ch).



Abbildung 4: Wegweisung Wanderwege (Punkt Linthkanal 424 m ü.M.)

SchweizMobil hat für das „Wanderland Schweiz“ eine Auswahl von internationalen, nationalen und regionalen Routen getroffen. Die Routen sind nach Angaben von SchweizMobil mit kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und mit den eidgenössischen und kantonalen Umweltämtern abgestimmt. Alle ausgewählten Routen sind signalisiert.

- Nationale Routen

- o Route 3, Alpenpanorama-Weg: Rorschach-Genf (über Weesen - Ziegelbrücke - Niederurnen - Bilten)



- Regionale Routen
 - o Route 73, Sardona-Welterbe-Weg: Filzbach – Flims
- Lokale Routen
 - o Hirzli-Rundweg: Niederurnen (Morgenholz) – Niederurnen (Morgenholz)
 - o Walensee-Tour: Walenstadt – Weesen
 - o Kerenzerberg-Rundweg: Filzbach (Habergschwänd) - Filzbach

4.1.5 Winterwanderwege

Winterwanderwege werden nur im Winter markiert. Die Markierung erfolgt mit pinkfarbenen Wegweisern und pinkfarbenen Pfosten.

Im Gebiet Mullern, Fronalp, Ennetberge werden einige Winterwanderwege präpariert (Quelle: www.fronalp.ch).

4.1.6 Velowege

Bei den Velowegen sind einige durchgehende Velorouten für den Freizeitverkehr und den Tourismus ausgeschieden und ausgeschildert. Das Radroutengesetz des Kantons verlangt ferner die Schaffung von Verbindungen innerhalb und zwischen den Gemeinden. Zwischen den Gemeinden erfolgt dies bisher fast ausschliesslich durch Wegweiser und einige Bodenmarkierungen.

In einzelnen Ortschaften, beispielsweise Mollis, wurden an wichtigen Stellen auch Velomassnahmen erstellt. So stehen an einigen Stellen Einspurhilfen, resp. speziell markierte Warteflächen für linksabbiegende Velofahrende zur Verfügung. Spezielle farbliche Markierungen werden auch an weiteren Stellen verwendet, um den motorisierten Individualverkehr auf den Langsamverkehr aufmerksam zu machen.



Abbildung 5: Verschiedene Signalisationen, lokale Veloverbindung nach Niederurnen / Netstal, Wegweiser SchweizMobil-Route 4 (rot), Wanderwegweiser (gelb)



Abbildung 6: Mollis, Kreuzung Bahnhofstrasse, Kerenzbergstrasse, Vorderdorfstrasse, Hinterdorfstrasse. Der rote Streifen kann von links abbiegenden Velofahrern genutzt werden (beide Fahrrichtungen).



Abbildung 7: Rot eingefärbte Radstreifen, um die Aufmerksamkeit abbiegender Automobilisten auf den Langsamverkehr zu lenken. Niederurnen, Wiesenstrasse und Brunnenstrasse.

SchweizMobil hat für das „Veloland Schweiz“ eine Auswahl von internationalen, nationalen und regionalen Routen getroffen. Die Routen sind nach Angaben von SchweizMobil mit kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und mit den eidgenössischen und kantonalen Umweltämtern abgestimmt. Alle ausgewählten Routen sind signalisiert.

- Nationale Routen

- o Route 4, Alpenpanoramamaroute: Aigle – Fribourg – Thun – Sarnen – Vitznau – Brunnen – Flüelen – Glarus – Appenzell – Rorschach (über Linthal – Glarus – Ziegelbrücke)
- o Route 9, Seenroute: Montreux – Gstaad – Sarnen – Luzern – Zug – Rorschach (via Walensee)

- Regionale Routen

- o Route 32, Rhein – Hirzel – Linth: Kaiserstuhl – Niederurnen (Ziegelbrücke)

- Lokale Routen

- o Glarnerland Tour: Linthal – Ziegelbrücke



Die wichtigsten Veloverbindungen werden im GRIP verzeichnet. Ebenso sind im GRIP die Routen von SchweizMobil dargestellt.

4.1.7 Mountainbikewege

Die Mountainbikewege sind für den Freizeitverkehr und den Tourismus von Bedeutung. SchweizMobil hat für das „Mountainbikeland Schweiz“ eine Auswahl von internationalen, nationalen und regionalen Routen getroffen. Die Routen sind nach Angaben von SchweizMobil mit kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und mit den eidgenössischen und kantonalen Umweltämtern abgestimmt. Alle ausgewählten Routen sind signalisiert.

- Nationale Routen
 - o Route 2, Panorama Bike: Rorschach – Montreux (über Amden – Weesen – Ziegelbrücke – Niederurnen)
- Regionale Routen
 - o Route 25, Heidiland Bike: Niederurnen (Ziegelbrücke) – Sargans
- Lokale Routen
 - o Route 302, Fronalp Bike: Glarus - Glarus
 - o Route 304, Längenegg Bike: Näfels – Näfels (via Klötal, um den Rautispitz)
 - o Route 479, Churfirsten Panoramabike: Walenstadt – Weesen (Bahnhof)

Die Mountainbikewege werden im GRIP verzeichnet.

4.1.8 Skatingrouten

Im Rahmen des Forum Lebendiges Linthgebiet und des EKL 2003 wurde die Anlage von Skatingrouten diskutiert. Bislang wurde jedoch keine Route ausgeschildert (vgl. SchweizMobil).



SchweizMobil hat für das „Skatingland Schweiz“ eine Auswahl von internationalen, nationalen und regionalen Routen getroffen. Die Routen sind nach Angaben von SchweizMobil mit kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und mit den eidgenössischen und kantonalen Umweltämtern abgestimmt. Alle ausgewählten Routen sind signalisiert. Die Routen von SchweizMobil tangieren die Gemeinde Glarus Nord nur am Rand ihres Gemeindegebietes:

- Regionale Route
 - o Heidiland Skateroute 53: Mühlehorn – Landquart

Die Skatingrouten werden im GRIP verzeichnet.



4.2 Typische Gefahrenstellen

4.2.1 Fussverkehr

Innerhalb der Ortschaften führen die Wege meist über asphaltierte Strassen, teilweise auf Trottoirs oder im Mischverkehr. Konflikte mit dem MIV entstehen vor allem an unübersichtlichen Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen. Das Zufussgehen entlang der Hauptstrassen ist zudem aufgrund der hohen Verkehrsbelastung wenig attraktiv. Weitere Konflikte entstehen zwischen Fussgänger und Velofahrer, wenn diese unerlaubterweise die Infrastrukturen des Fussgängerverkehrs mitbenutzen (z.T. aus Mangel an sicheren Alternativen).



Abbildung 8: Fussgängerstreifen im Dorfkern von Niederurnen. Fussgänger müssen über die Mittellinse gehen (teilweise neben abbiegenden Fahrzeugen)

4.2.2 Veloverkehr

Neben den signalisierten Velolandrouten sowie den Routen gemäss Radroutengesetz des Kantons (Verbindungen zwischen den Ortschaften) sind nur wenige Strassen mit Velomassnahmen (Radstreifen o.ä.) ausgestattet. Oftmals besteht zwar eine Signalisation, jedoch existieren keine speziellen Radstreifen oder Einspurstrecken. Die Kennzeichnung erfolgt bislang fast ausschliesslich durch Wegweiser und einzelne Strassenmar-



kierungen. Dies kann vor allem auf Strassen mit relativ hohem Verkehrsaufkommen für die Velofahrer zu Problemen führen (z.B. beim links abbiegen).



Abbildung 9: Linksabbieger für Velo ausschliesslich mittels Wegweiser markiert (am rechten Bildrand), keine weiteren Massnahmen vorhanden. Flechsenstrasse Weesen – Niederurnen (beim Bahnhof Weesen).

Partiell sind Radstreifen vorhanden. So existieren beispielsweise beidseitig Radstreifen auf der Hauptstrasse zwischen Näfels und Netstal, Näfels und Oberurnen, Niederurnen und Bilten sowie Bilten und Reichenburg. Ein besonderes Augenmerk ist im Veloverkehr auf die sogenannten Regimewechsel zu legen (Übergänge zwischen zwei unterschiedlichen Verkehrsregimes). Die Übergänge für Velofahrer sind teilweise problematisch. Fährt ein Velofahrer aus Richtung Oberurnen in die Ortschaft Näfels hinein, endet der Radstreifen und der Velofahrer muss entweder auf der vielbefahrenen Strasse weiter fahren oder diese queren, um auf eine weniger befahrene Strasse zu gelangen. In Bereich der Einmündung des Radweges liegt zudem eine Bushaltestelle und die Sicht nach hinten ist durch ein Gebäude eingeschränkt. Viele Velofahrer fahren deshalb verbotenerweise auf dem vorhandenen Trottoir (nicht als Radweg markiert) entlang der Hauptstrasse weiter. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sie dabei regelmässig in Konflikt mit Fussgängern geraten.



Abbildung 10: Velofahrer benutzt das Trottoir, da der Radstreifen endet. Hier können Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern entstehen. Näfels, Verzweigung Kantonsstrasse, Autschachen, Kleine Schwärzistrasse.



Abbildung 11: Verzweigung Kantonsstrasse, Autschachen, Kleine Schwärzistrasse (Näfels). Ende des Radwegs bei der gelb-orangen Werbetafel.



Abbildung 12: Näfels, Verzweigung Kantonsstrasse, Ausschachen, Kleine Schwärzistrasse. Ende des Radwegs mit anschliessender Querung der Fahrbahn für den Veloverkehr. Die Sicht nach hinten ist durch das braune Gebäude eingeschränkt.



4.3 Nahtstellen zum öffentlichen Verkehr

Auf dem Gebiet der Gemeinde Glarus Nord befinden sich verschiedene Bahnhöfe sowie Bushaltestellen. Die Bahnhöfe sind alle an das Wanderwegnetz angeschlossen. Wie bereits ausgeführt, fehlt hingegen eine Signalisation der innerörtlichen Fusswegnetze ab den Bahnhöfen.

Für den Veloverkehr stehen an den Bahnhöfen Veloständer zur Verfügung. An allen Bahnhöfen stehen gedeckte Unterstände zur Verfügung. Diese werden rege benutzt. Für den Veloverkehr sind heute neben offenen Unterständen auch abschliessbare Unterstände bereitzustellen. Am Bahnhof Näfels-Mollis existiert dies bereits in (bescheidener) Form eines durch Gitter abgetrennten Bereichs des Unterstandes. Dieser abgeschlossene Bereich bietet Platz für ungefähr 25 Velos. Veloboxen, welche das Einschliessen von Velos mit Seitentaschen usw. erlauben, sind jedoch keine vorhanden. Ebenso sind die Fahrräder nicht vollständig von Witterungseinflüssen geschützt.

Während in Ziegelbrücke bei der Bahnstufunterführung Rampen für Fahrräder und FäG bereitstehen, fehlen diese bei anderen Bahnhöfen (z.B. Weesen). Die Unterführung ist nur für Fussgänger zugänglich (Treppe).



Abbildung 13: Rege benutzte Veloständer beim Bahnhof Ziegelbrücke



Abbildung 14: Gedeckter Veloständer beim Bahnhof Näfels-Mollis



Abbildung 15: Abschliessbarer Bereich des Velounterstandes in Näfels-Mollis

Am Bahnhof Ziegelbrücke können Fahrräder gemietet werden, ebenso bei der sgu linth-arena in Näfels. Angeboten werden die Fahrräder von RENT A BIKE AG.



4.4 Wege am Wasser

Glarus Nord zeichnet sich unter anderem durch die Vielfalt an Gewässern aus (Bäche, Kanäle, Becken). Langsamverkehrsverbindungen sollen gemäss GRIP soweit möglich mit den Gewässerräumen kombiniert werden. Bereits heute existieren Verbindungen entlang der Gewässer.



Abbildung 16: Fussweg in Mollis



Abbildung 17: Denkmalweg in Näfels



5. Innovative Ansätze im Bereich Langsamverkehr

In den letzten Jahren wurde der Langsamverkehr vermehrt gefördert, verschiedene Konzepte und Massnahmen wurden angewandt und erprobt. An dieser Stelle werden einige Beispiele dargestellt, welche auch für die Konzeption in Glarus Nord von Relevanz sein können.

5.1 Radschnellwege

In den Niederlanden werden sogenannte Radschnellwege (fietsnsweg) gefördert, welche soweit als möglich kreuzungsfrei angelegt werden (Brücken und Unterführungen). Radschnellwege bestehen aus mindestens 2 Fahrstreifen (minimale Breite eines Fahrstreifens 2 m). Zugelassen sind ausschliesslich Fahrräder, wobei für die Fussgänger meist ein zusätzliches Trottoir angelegt wird. Ziel ist es, den Radfahrern eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auf längeren Strecken zu ermöglichen. Es ist erklärtes Ziel, dass der Fahrradverkehr in Konkurrenz mit dem MIV treten soll. Autofahrer sollen auf das Fahrrad umsteigen und Entfernungen unter 15 km mit dem Fahrrad zurücklegen (Quelle: ADFC NRW, Michael Kleine-Möllhoff, <http://adfc-blog.de>)

5.2 Ortsdurchfahrten

Innerorts steht oft nur begrenzt Platz zur Verfügung. Zudem ist es nicht erwünscht, dass der Strassenraum zu viel Platz einnimmt. Vielmehr sollen auch Flächen für andere Nutzungen bereitgestellt werden, um das Ziel der Belebung der Strassenräume zu erreichen. Der Langsamverkehr konkurriert deshalb mit anderen Nutzungsansprüchen um die erforderlichen Flächen. Wo der Platz für die Markierung von Radstreifen nicht ausreicht, müssen alternative Lösungen gefunden werden.

Eine Möglichkeit ist das Konzept der Kernfahrbahn, welches in verschiedenen Kantonen bereits mehrfach erprobt wurde. Dabei werden beidseitig Radstreifen, jedoch keine Mittellinie markiert. Die Motorfahrzeuge fahren deshalb vermehrt in der Mitte der Fahrbahn. Dies ist für die Velofahrer sicherer. Gute Erfahrungen wurden bei Kernfahrbahnen mit einer Breite von 4.6m bis 5.45m bei Gesamtfahrbahnbreiten von 7.5m bis



7.95m und Verkehrsbelastungen bis 10'000 Fahrzeugen (DTV; Schwerverkehrsanteil bis 6%) erzielt. Dabei sollten die Radstreifen mindestens 1.25m breit sein (bei Längsparkierungen 1.5m). (Quelle: www.kernfahrbahn.ch)



Abbildung 18: Beispiel einer Kernfahrbahn im Kanton Aargau. Motorfahrzeuge dürfen für das Kreuzen auf den Radstreifen ausweichen, sofern keine Velofahrer behindert werden. (Quelle: Kanton Aargau, www.ag.ch)



Abbildung 19: Beispiel einer Kernfahrbahn in Glarus Nord. Niederurnen, Wiesenstrasse und Brunnenstrasse.



Weitere Alternativen stellen Mehrzweckstreifen, Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen dar. Mehrzweckstreifen befinden sich in der Fahrbahnmittelpunkt und sind meist für mehrere Funktionen vorgesehen. Meist sind sie für den Fussverkehr nutzbar (Querung der Strasse), jedoch auch für Motorfahrzeuge und Velos (z.B. Linksabbieger). Tempo-30-Zonen werden oft in Wohnquartieren, jedoch zunehmend auch in Zentrumszonen (siedlungsorientierte Wohn- oder Quartierstrassen) eingerichtet. Dem Langsamverkehr steht mehr Fläche zur Verfügung, jedoch ist der motorisierte Verkehr gegenüber dem Fussverkehr vortrittsberechtigt (Quelle: Kanton Aargau, Kampagne sicher-im-verkehr.ch).



Abbildung 20: Beispiel eines Mehrzweckstreifens in Köniz (Quelle: www.flaneurdor.ch)

Ein Beispiel für eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und den Einsatz von Mehrzweckstreifen ist Köniz: Die Hauptverkehrsachse zwischen Bern und Köniz wies 1990 14'000 bis 17'000 Fahrzeuge (je nach Abschnitt). Sie wird von einer Buslinie befahren und weist einen hohen Veloverkehranteil auf. Zwischen 1991 und 1995 wurde die Könizstrasse saniert. Durchgehende Radstreifen konnten aus Platzgründen nicht markiert werden, da diese nur mit zusätzlichem Landerwerb und der damit einhergehenden Verkleinerung der Vorgärten hätte realisiert werden können. An den Stellen, an denen Radstreifen fehlen, machen Velosymbole auf den Veloverkehr aufmerksam (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern). Einige Jah-

re später wurden weitere Teile des Strassenraumes neu gestaltet (Bläuackerplatz und Schwarzenburgstrasse: Belastung von rund 20'000 Fahrzeuge). Zudem wurde im Zentrum die Geschwindigkeit auf 30km/h reduziert und die Fussgängerstreifen entfernt. Mit dieser Massnahme wollte man einerseits den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs erhöhen und andererseits eine verbesserte Verständigung unter den Verkehrsteilnehmern durch wechselseitiges Beobachten (Quelle: VCS St. Gallen / Appenzell). Die Erfahrungen waren positiv, einige Untersuchungen zeigten gar, dass die Lösung ohne Fussgängerstreifen tendenziell sicherer ist (Quelle: Metron AG). Es ist jedoch anzumerken, dass in den Hauptverkehrszeiten dem Verkehr eine zweite Achse zur Verfügung gestellt werden kann (Quelle: www.flaneurdor.ch).



Abbildung 21: Zone Tempo 30 in Köniz (ohne Fussgängerstreifen), Kanton Bern (Quelle: www.flaneurdor.ch)

Sind die aufgeführten Massnahmen nicht umsetzbar, kann in begründeten Fällen ein Trottoir für den Veloverkehr geöffnet werden. Gemäss Art. 65 Abs. 8 SSV kann auf stark befahrenen Strassen ein schwach begangenes Trottoir mit dem Signal „Fussweg“ (Signal 2.61) mit der Zusatztafel „Velo gestattet“ ausgerüstet werden. Es wird jedoch empfohlen, bei der Öffnung von Trottoirs grosse Zurückhaltung zu üben. Platzverhältnisse und Sicherheitsaspekte müssen genügend berücksichtigt werden (Quelle: Schweizerische Velo Konferenz SVK, Velos auf Trottoirs).



5.3 Shared Space und schilderfreie Stadt

Bereits im vorangehenden Kapitel wurde das Konzept Shared Space (im Deutschen teilweise auch als Begegnungszone übersetzt) erwähnt. Das Konzept wurde in Holland entwickelt und in vielen Städten mit Erfolg umgesetzt. In der Schweiz wurden ähnliche Konzepte (Berner Modell: Koexistenz statt Dominanz; vgl. Beispiel Köniz) entwickelt. Auch die Idee der schilderfreien Stadt baut auf dem Shared Space-Ansatz auf. (Quelle: www.sharedspace.at)

Shared Space ist ein Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dieser soll nicht durch Lichtsignale, Verkehrsschilder und baulichen Massnahmen wie Fussgängerinseln organisiert werden, sondern durch die Verständigung unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. (Quelle: www.sharedspace.at).

Shared Space-Konzepte, resp. Begegnungszonen definieren die Verkehrsfläche als Begegnungsraum, wo sich Autos, Velos, Fussgänger, etc. den zur Verfügung stehende Platz teilen. Fussgänger können die Fahrbahn überall queren, solange Fahrzeuge nicht unnötig behindert werden (Quelle: Kanton Aargau, Kampagne sicher-im-verkehr.ch).

Als Beispiel für eine schilderfreie Stadt kann Drachten (Niederlande) herangezogen werden. Grundidee ist auch hier, dass die Verkehrsteilnehmer Augenkontakt suchen, da Verkehrsschilder, Bodenmarkierungen und Lichtsignale fast gar nicht eingesetzt werden. Da Augenkontakt nur bei geringen Geschwindigkeiten möglich ist, sinkt auch die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs. Zu beachten sind lediglich zwei Grundregeln:

- Rechts fahren
- Der von rechts Kommende hat Vortritt.

(Quelle: Spiegel Online, Interview mit dem Verkehrsplaner Hans Monderman: die Axt im Schilderwald, 08.12.2005)



Abbildung 22: Das Konzept Shared Space kommt ohne Niveauunterschiede aus, der Strassenraumraum wird höchstens durch unterschiedliche Materialien gegliedert. Haren (NL), Rijksstraatweg (Quelle: www.fietsberaad.nl)



Abbildung 23: Begegnungszone in Chur (Quelle: www.begegnungszonen.ch).



5.4 Velostationen

In verschiedenen Städten der Schweiz existieren bewachte Velostationen. Angeboten werden weitere Dienstleistungen wie Reparaturen, Velovermietung oder Warendepot. Arbeiten werden meist durch Erwerbslose (Beschäftigungsprogramme) und Langzeitarbeitslose (Sozialhilfeprogramme) ausgeführt, da die Einnahmen für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichen (www.velostation.ch). Als Beispiel kann die Velostation Chur angeführt werden, welche 24 Stunden am Tag in Betrieb ist.



Abbildung 24: Velostation Chur. Quelle: www.velostation.ch

5.5 Bikesharing

In verschiedenen Städten werden derzeit Bikesharing-Systeme aufgebaut. In der Schweiz existieren bereits verschiedene Systeme. Die Stadt Biel arbeitet beispielsweise mit dem System „velospot“. Weitere, in der Schweiz angewandte Systeme sind „nextbike“, „Publibike“ oder „velopass“. Bei diesen Systemen muss das Velo nicht an den Ausgangsort zurückgebracht werden, sondern kann an einer anderen Station



zurückgegeben werden. Ausleihe und Rückgabe erfolgt zudem selbstständig (Quelle: Koordination bikesharing Schweiz, www.bikesharing.ch).



6. Konzeptioneller Ansatz

Die im GRIP formulierten Ziele und Anweisungen sollen umgesetzt werden. Die bereits bestehenden Langsamverkehrsverbindungen sollen zu sicheren und vollständigen Wegnetzen ergänzt werden. Diese Verbindungen sollen zweckmässig und möglichst direkt erfolgen.

6.1 Vision

Publikumsintensive Nutzungen, Arbeitsplatzgebiete und Schulen werden mit den Wohngebieten verbunden. Dabei sind Verbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen zu priorisieren, resp. andere Lösungsvarianten mit hohem Sicherheitsgrad zu fördern. Das Ziel der Dorfkernbelebung ist ebenfalls zu berücksichtigen. Werden die Strassenräume in den Dorfkernen aufgewertet und gezielte Verbesserungen für den Langsamverkehr eingeführt, entfällt unter Umständen die Notwendigkeit einer alternativen, direkten Führung. Die Langsamverkehrsnetze sind zudem mit den Haltestellen des ÖV zu verbinden (Bahnhöfe und Bushaltestellen). An den Haltestellen sind genügend Veloabstellplätze vorzusehen. Diese Anliegen betreffen vor allem den Alltagsverkehr.

Für den Freizeitverkehr ist es in erster Linie wichtig, zweckmässige und direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsgebieten und den Erholungsgebieten am Walensee (Gäsi, Uferraum) bereitzustellen. Wie im Konzeptbericht formuliert, werden die Verbindungen Siedlungen – Linthebene – Walensee sowie entsprechende Querverbindungen gestärkt. Zudem sind für Tourismus oder Erholung/Freizeit wichtige Standorte wie z.B. die sgu lintharena anzuschliessen.

Die Langsamverkehrsnetze werden über den GRIP und die NUP rechtlich abgesichert. Wo erforderlich, werden die erforderlichen Nutzungsrechte im Grundbuch eingetragen. Die wichtigsten Verbindungen in und zwischen den Gemeinden sind signalisiert.



7. Vorgehen

Um sinnvolle Langsamverkehrsnetze ausscheiden zu können, muss dies verkehrsmittelspezifisch geschehen. Aus diesen Gründen muss eine Klassierung der Verbindungen für den Langsamverkehr erfolgen. Zudem ist es angezeigt, einige weitere Elemente im GRIP festzuhalten. Nachfolgende Tabelle zeigt auf, welche Klassierung vor der Bearbeitung der Konzeption Langsamverkehr im Entwurf des GRIP verwendet wurde. Zudem ist ersichtlich, welche Differenzierung nach der Bearbeitung vorliegen soll.

| GRIP (vor Bearbeitung LV) | GRIP (nach Bearbeitung LV) |
|-----------------------------|--|
| Velowege | Velowege (innerhalb / zw. Gde.) Velorouten (Veloland) Mountainbikerouten (Veloland) |
| (nicht verzeichnet) | Fusswege (innerhalb / zw. Gde.) - Fusswege - Fusswegverbindungen (Trottoir, Quartierstrasse) |
| Wanderwege | Wanderwege |
| Landesfusswege | Landesfusswege |
| Langsamverkehrsverbindungen | (in die restlichen Kategorien übergegangen) |
| (nicht verzeichnet) | Skating-Routen |

Tabelle 1: Klassierung Langsamverkehrsverbindungen vor und nach Bearbeitung

Unter dem Begriff Langsamverkehr wird in der nachfolgenden Bearbeitung hauptsächlich der Fuss- und Veloverkehr betrachtet. FäG (z.B. Inlineskates) werden nicht im Detail betrachtet. Die bekannten Skating-Routen werden jedoch im GRIP aufgenommen.



7.1 Festlegung der gewünschten Netze

Die bestehenden Wegelemente werden übernommen und ergänzt. Dazu werden in einem ersten Schritt die wichtigsten Quell- und Zielgebiete definiert. Quell- und Zielgebiete sind Wohngebiete, Arbeitsplatzgebiete, Entwicklungsgebiete, Schulen, Bahnhöfe, publikumsintensive Nutzungen, etc.

Danach werden diese durch ein grobmaschiges Netz mit direkten Linien (Wunschlinien) verbunden. Anschliessend erfolgt die Umlegung auf das bestehende Strassennetz. Falls möglich, wird dazu das bestehende Strassennetz verwendet. Ergänzend werden nötigenfalls neue Verbindungen vorgeschlagen, beispielsweise entlang von bestehenden linearen Elementen wie z.B. Gewässer.

Probleme werden vor allem durch die Trennwirkung von Bahnlinie, Autobahn und Hauptstrasse erwartet. Wenige Über- / Unterführungen wirken für die Netzbildung limitierend. Es müssen allenfalls Ergänzungen vorgeschlagen werden.

Die Netzdichte soll der Aufgabenstellung angepasst sein. Anzustreben sind nicht möglichst dichte Netze. Vielmehr soll auf die wichtigen Verbindungen fokussiert werden. Für die Konzeption kann auf folgende Faustregeln zur Stärke der jeweiligen Verkehrsmittel abgestützt werden:

- Fussgängerverkehr: Stärke v.a. unter einem Kilometer, bis zu einer Unterwegszeit von 15 Minuten (Quelle: ASTRA, Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe)
- Veloverkehr: Stärke v.a. bis zu 5 Kilometern und einer Unterwegszeit bis zu 20 Minuten (Quelle: ASTRA, Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe)

Das Fussgängernetz sollte also etwas engmaschiger ausfallen als das Velonetz. Wo möglich sollen bestehende Strassen und Wege genutzt werden.

Für Ergänzungen im Wegnetz bieten sich möglicherweise die Gewässer an, welche den Raum in Glarus Nord auf vielfältige Weise strukturieren und prägen. Laut Art. 41c GschV dürfen standortgebundene, im öffentli-



chen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege im Gewässerraum errichtet werden. Die linearen Elemente der Mobilität lassen sich so mit den linearen Elementen der Gewässer kombinieren. Zudem können Gewässerräume auf diese Weise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

7.2 Überprüfung der Netze

Die vorgeschlagenen Netze müssen überprüft werden, mittels Auswertung von Karten und Luftbildern, aber auch durch Erhebungen und Beurteilungen vor Ort. Es ist eine Überprüfung auf Schwachstellen vorzunehmen.

Schwachstellen sind vorhanden, wenn Netze nicht durchgehend sind, Umwege in Kauf genommen werden müssen oder Hindernisse ein rasches Vorwärtskommen verhindern (Quelle: ASTRA, Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe).

| | |
|-------------------------|--|
| Velowege (alle Klassen) | <p>Verkehrssicherheit auf der Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none">- Velomassnahmen (Velowege, -streifen) vorhanden?- Übriges Verkehrsaufkommen (MIV, Fussgänger, etc.)? <p>Verkehrssicherheit an Knoten</p> <ul style="list-style-type: none">- Gefährliche Knoten vorhanden?- Gefährliche Bahnübergänge vorhanden? <p>Attraktivität und Komfort</p> <ul style="list-style-type: none">- Enge Verhältnisse, starke Steigungen? <p>Abstellmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none">- Abstellmöglichkeiten an Haltepunkten des ÖV und bei publikumsintensiven Nutzungen vorhanden? |
|-------------------------|--|



| | |
|------------|---|
| | Weiteres <ul style="list-style-type: none">- Gibt es alternative Verbindungen, welche mit einem Fahrverbot oder einer Einbahn-Signalisation belegt sind? |
| Fusswege | Verkehrssicherheit auf der Strecke: <ul style="list-style-type: none">- Trottoir vorhanden (Ein- oder beidseitig)? Verkehrssicherheit an Knoten <ul style="list-style-type: none">- Gefährliche Strassen-/ Bahnübergänge? Attraktivität und Komfort <ul style="list-style-type: none">- Enge Verhältnisse, Steigungen? |
| Wanderwege | Verkehrssicherheit auf der Strecke <ul style="list-style-type: none">- Falls innerorts oder entlang von Strassen: Trottoir vorhanden (Ein- oder beidseitig)? Verkehrssicherheit an Knoten <ul style="list-style-type: none">- Gefährliche Strassen-/ Bahnübergänge? |

Tabelle 2: Zu prüfende Aspekte (Schwachstellenanalyse)

Weiter werden erfasst:

- Unter- und Überführung bei Autobahn, Bahnlinie und Kantonsstrassen (Anknüpfungspunkte für die Langsamverkehrsnetze)
- Bereits vorhandene Signalisation für den Langsamverkehr (punktuell, wo relevant)

7.3 Anpassung der Netze und Priorisierung der Massnahmen

Die entworfenen Verkehrsnetze werden nach der Überprüfung angepasst. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wird auch der Massnahmenkatalog aktualisiert.



Die Langsamverkehrsnetze werden in den GRIP und später in die Nutzungsplanung aufgenommen. Die geplanten Elemente werden nach Dringlichkeit eingestuft und entsprechend einer Prioritätsklasse zugewiesen. Dies wiederum kann Basis für das Investitionsprogramm der Gemeinde (kurz-, mittel- oder langfristig) bilden.



8. Umsetzung in Glarus Nord

Für den Alltagsverkehr sind einerseits die übergeordneten Verbindungen (zwischen den Ortschaften) sowie die lokalen Verbindungen (in den Ortschaften) zu betrachten. Im Bezug auf den Freizeitverkehr stehen die Verbindungen zwischen den Siedlungsgebieten und den Erholungsräumen am Walenseeufer im Vordergrund.

8.1 Verbindungen zwischen Niederurnen und Näfels

Für viele Einwohner von Glarus Nord ist der Bahnhof Ziegelbrücke eine wichtige Nahtstelle zum öffentlichen Verkehr. Ebenso soll gemäss KRIP und GRIP der Bahnhof Näfels-Mollis eine zentrale Rolle im öffentlichen Verkehr übernehmen (Anschluss Kerenzerberg, etc.). Die dazwischen liegenden Ortschaften Niederurnen, Oberurnen und Näfels müssen auf geeignete Weise für den Langsamverkehr besser erschlossen werden. Die Wohngebiete sollen mit den publikumsintensiven Nutzungen, den Arbeitsplatzgebieten und den Schulen verbunden werden. Dabei ist es wichtig, dass die Velo- und Fusswege auf möglichst direktem Weg verlaufen. Als Vorbild können die niederländischen Radschnellwege herangezogen werden, welche weitgehend kreuzungsfrei angelegt werden und zum Ziel haben, im Lokalverkehr mit dem MIV in Konkurrenz zu treten.

8.1.1 Veloverkehr

Die ausgeschilderte Veloverbindung zwischen Ziegelbrücke und Näfels wird heute abseits der Hauptstrasse geführt. Innerhalb der Ortschaften verläuft sie nicht auf direktem Weg. Oberurnen wird zudem „umfahren“. Zudem soll gemäss GRIP der Strassenraum entlang der Kantonsstrasse aufgewertet werden. Es ist deshalb wichtig, dass der Strassenraum auch für Velofahrer und Fussgänger gut erreichbar ist. Aus diesen Gründen wird die Einrichtung von zwei neuen Hauptverbindungen vorgeschlagen. Eine der Hauptverbindungen soll auf der Hauptstrasse verlaufen (Expressverbindung), die andere soll auf direktem Weg ausserhalb der Dorfkerne verlaufen.

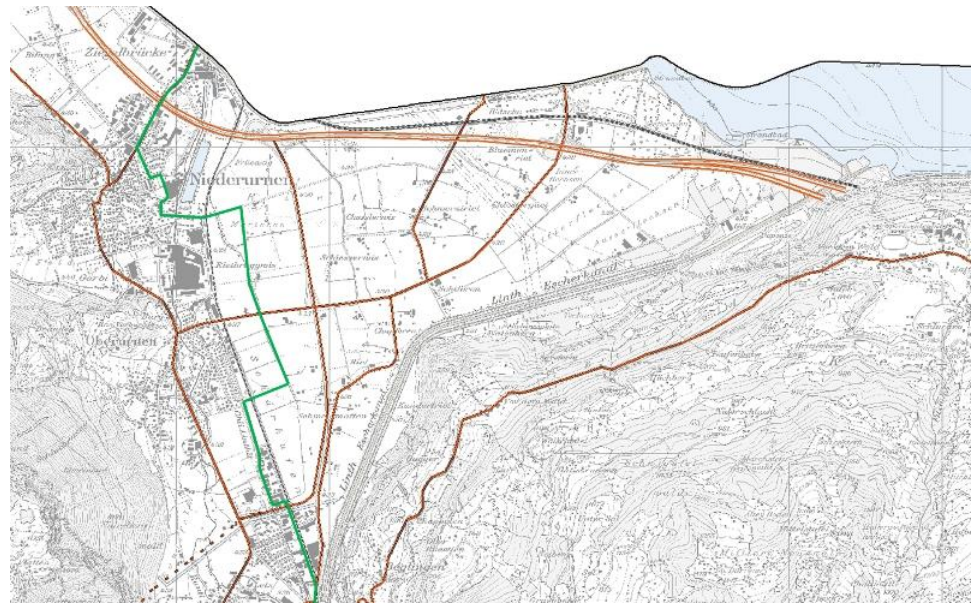


Abbildung 25: Signalisierte Veloroute heute (SchweizMobil). Eine zusätzliche, direktere Verbindung ist notwendig.

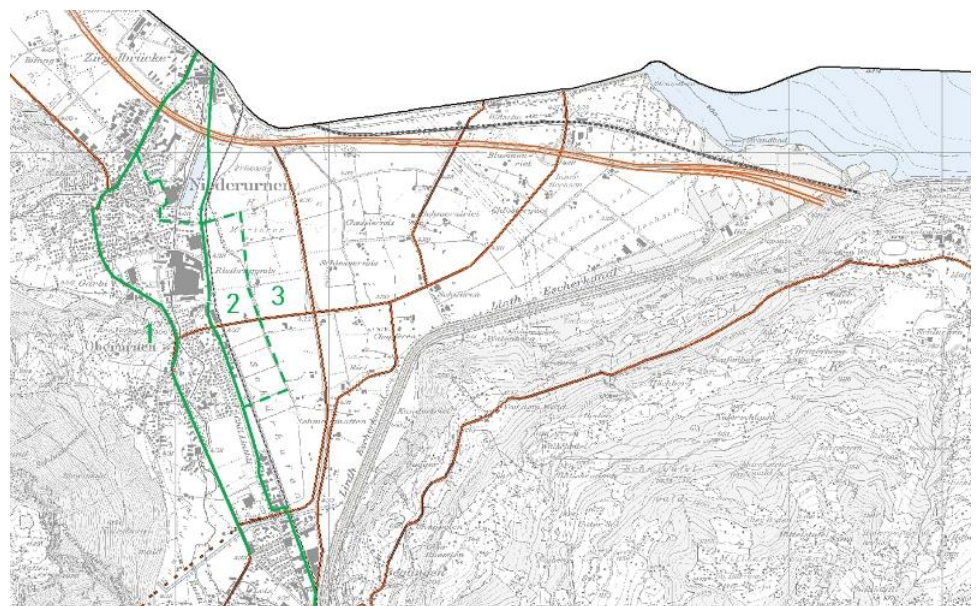


Abbildung 26: Es wird vorgeschlagen, zwei Hauptverbindungen einzurichten. Nr. 1: Die Expressverbindung führt durch die Dorfkern, erschliesst die Siedlungsgebiete optimal und trägt zur Belebung der Kerngebiete bei. Nr. 2: Zusätzliche Hauptverbindung entlang der Bahnlinie, Neubau Strecke Ziegelbrücke - Bahnhof Niederurnen-Oberurnen notwendig. Nr. 3: Heute signalisierte Route.

Radstreifen auf der Kantonsstrasse existieren momentan zwischen Ortseingang Oberurnen und Ortseingang Näfels. In den Ortschaften werden die Radstreifen jedoch nicht weitergeführt. Teilweise reicht in den Ortschaften der zur Verfügung stehende Platz für die Markierung von Radstreifen nicht. In diesen Fällen müssen alternative Konzepte geprüft

werden (vgl. Kapitel 5, Kernfahrbahnen, Mehrzweckstreifen, etc.). Zudem muss die Führung auf einer Parallelroute geprüft werden.



Abbildung 27: Ortsdurchfahrt Oberurnen. Das Platzangebot ist beschränkt. Strassenbreite ca. 6m (Fahrbahn).

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Es sollen zwischen Ziegelbrücke und Näfels für den Veloverkehr zwei Hauptverbindungen angeboten werden. Eine führt durch die Ortszentren (Expressverbindung), die andere verläuft abseits der Hauptverkehrsachse und verbindet die Wohngebiete mit den publikumsintensiven Nutzungen, den Arbeitsplatzgebieten und den Erholungsräumen. Dazu ist der Neubau eines Rad- und Fussweges zwischen Ziegelbrücke und dem Bahnhof Niederurnen-Oberurnen entlang der Bahnlinie notwendig.
- Auf der Kantonsstrasse werden Radstreifen markiert. Wo auf der Kantonsstrasse keine Radstreifen markiert werden können (beschränktes Platzangebot, etc.), sollen Alternativen (Kernfahrbahn, Mehrzweckstreifen, etc.) geprüft werden. Die Abklärungen bezüglich Machbarkeit sind mit dem Kanton Glarus (Tiefbauamt) zu koordinieren.



- Lichtsignale werden wenn möglich mit speziellen Veloampeln versehen. Unnötige Standzeiten für den Veloverkehr sind zu minimieren.
- Werden separate Busspuren geplant, sind diese für den Veloverkehr zu öffnen.
- Die bestehende Veloverbindung (SchweizMobil) ist für den Freizeitverkehr beizubehalten. Sie ist auf Optimierungspotenzial zu prüfen.
- Die Lichtsignalanlage bei der Einmündung der Zubringerstrasse in die Kantonsstrasse wird in der Fahrtrichtung Näfels mit einer zusätzlichen Veloampel versehen.

8.1.2 Fussverkehr

Aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten sind für den Fussverkehr die Verbindungen zwischen den Ortschaften im Alltagsverkehr von geringerer Bedeutung als für den Veloverkehr. Trotzdem sind direkte Verbindungen zwischen den Ortschaften vorzusehen, sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr. Die entsprechenden Ausführungen zum Fusswegnetz und den Massnahmen werden in den nachfolgenden Kapiteln gemacht.



8.2 Niederurnen und Oberurnen

Publikumsintensive Nutzungen befinden sich in Niederurnen vor allem im Kerngebiet. Wichtige Einkaufsmöglichkeiten (Grossverteiler, etc.) befinden sich an der Ziegelbrückstrasse. Zudem soll der Strassenraum entlang der Hauptstrasse gemäss GRIP aufgewertet und belebt werden. Am Dorfrand (Hädilochstrasse) befindet sich die Talstation der Luftseilbahn Niederurnen – Morgenholz. Ebenfalls in der Nähe befindet sich ein Altersheim (Seniorenzentrum Im Feld).

Schulanlagen befinden sich im Dorfkern (Schulhaus Büel) sowie am nordöstlichen Siedlungsrand (Schulhaus Linth-Escher). Ebenso befinden sich in der Nähe dieser beiden Standorte zwei Kindergärten. Zusätzlich existiert ein Kindergarten in Ziegelbrücke.

Die Entwicklungsschwerpunkte auf dem Areal der Eternit (Schweiz) AG und F. + C. Jenny AG (Ziegelbrücke) sind ebenfalls in der Planung der Langsamverkehrsnetze zu berücksichtigen. Für die Angestellten, aber auch in Hinblick auf mögliche künftige Entwicklungen auf dem Areal ist eine gute Anbindung an den Langsamverkehr von grosser Bedeutung. Am Rande des Areals der Eternit (Schweiz) AG befindet sich zudem der Bahnhof Niederurnen-Oberurnen.

In Oberurnen konzentrieren sich die publikumsintensiven Nutzungen v.a. auf den Ortskern (z.B. Volg). Schule (Rauti) und Kindergärten (Rauti und Gemeindehaus) befinden sich ebenfalls an zentraler Lage.

(1) Ziegelbrücke (Dienstleistungen, Entwicklungsschwerpunkte, Kindergarten), (2) Schulhaus Linth-Escher, (3) Ziegelbrückstrasse, (4) Seilbahn Niederurnen – Morgenholz, Seniorenzentrum, (5) Hauptstrasse, Dorfkern, (6) Eternit (Schweiz) AG, Bahnhof Niederurnen-Oberurnen, (7) Dorfkern mit Volg, (8) Schulhaus Rauti und Kindergärten Rauti sowie Gemeindehaus und (9) sgu lintharena.

8.2.1 Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird folgendes Netz vorgeschlagen: Die Expressrouten werden mit einem relativ grobmaschigen Netz mit Längs- und Querverbindungen ergänzt.

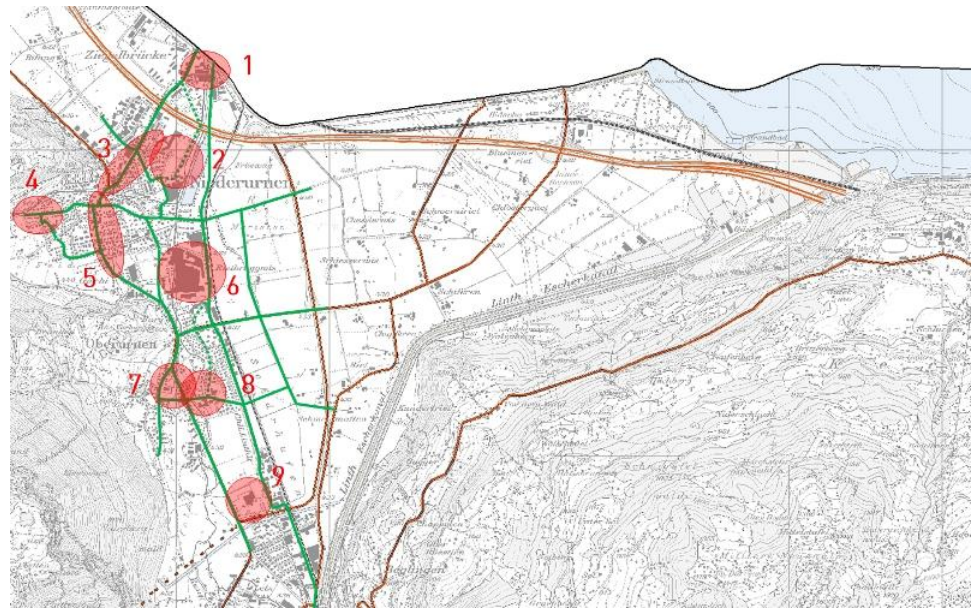


Abbildung 28: Vorschlag für das Radwegnetz in Nieder- und Oberurnen. Die Expressrouten werden mit Längs- und Querverbindungen ergänzt, welche die publikumsintensiven Nutzungen erschliessen.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Der Strassenraum im Dorfkern ist bewusst zu gestalten. Kammerungen sollen erhalten bleiben, da sie zur Geschwindigkeitsreduktion des MIV beitragen.
- An Nahtstellen und publikumsintensiven Einrichtungen werden Veloabstellmöglichkeiten geschaffen (Bahnhof Niederurnen-Oberurnen, Dorfzentrum, z.B. beim Gemeindehaus, Schulhäuser, Eternit (Schweiz) AG, etc.)
- In Niederurnen und Oberurnen sind, wo erforderlich, Velomassnahmen zu treffen (Radstreifen, etc.). Die Verbindungen werden signalisiert.

8.2.2 Fussverkehr

Für den Fussverkehr wird das dargestellte Netz vorgeschlagen. Es wird zwischen Fusswegen (eigenes Trasse) und Fusswegverbindungen unterschieden. Der Aufbau des Netzes orientiert sich am Netz für den Veloverkehr, ist jedoch feinmaschiger. Zudem schliesst es an die Wanderwege an, welche bereits existieren und ausgeschildert sind. Falls möglich, soll



das Radwegnetz auch für Fussgänger nutzbar sein. Bei Neubauten (vgl. Expressroute zwischen Ziegelbrücke und Bahnhof Niederurnen-Oberurnen) sollen für beide Verkehrsarten separate Flächen zur Verfügung gestellt werden.

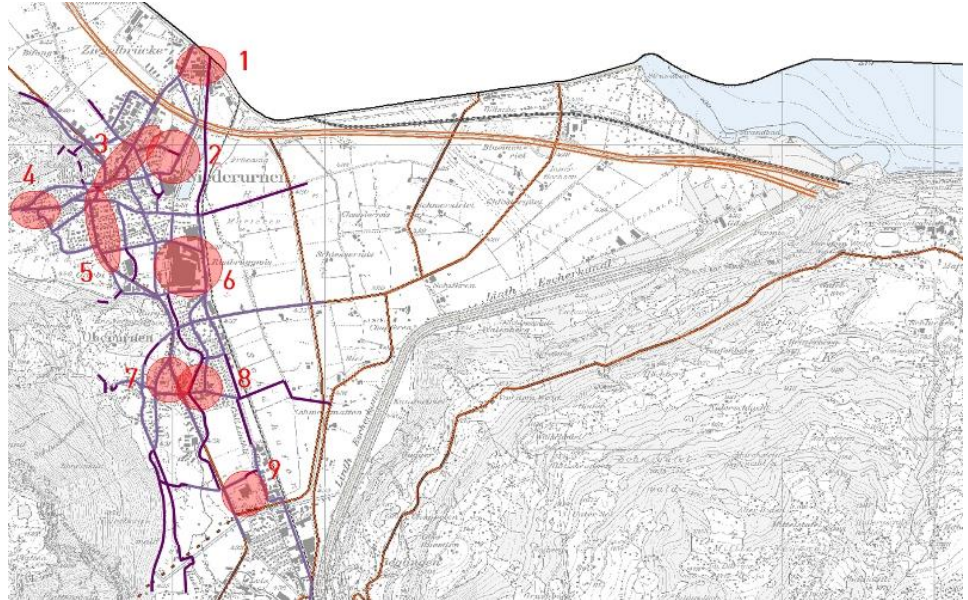


Abbildung 29: Vorschlag für das Fusswegnetz im Raum Niederurnen / Oberurnen. Violett = Fusswegverbindungen, dunkelviolet = Fusswege.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Die Hauptverbindungen des Veloverkehrs sind für Fussgänger wenn möglich ebenfalls zugänglich zu machen, insbesondere der Abschnitt Ziegelbrücke – Bahnhof Niederurnen-Oberurnen.
- Die Fusswegverbindungen sind durch geeignete Massnahmen (Trottoir, Tempo-30-Zonen, Signalisation) für die Benutzer sicher zu gestalten.
- Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger werden an der Hauptstrasse in den Ortskernen verbessert.
- In Oberurnen wird ein Fussweg entlang der Rauti durch den Ort geführt (bis zur Eternit (Schweiz) AG). Die Möglichkeiten bezüglich der Weiterführung über das Areal der Eternit (Schweiz) AG werden geprüft.



8.3 Näfels und Mollis

In Näfels existieren zwei Schulanlagen (Schulhaus Dorf und Schulhaus Schnegg) und zwei Kindergärten (Letz und Dorf). In der Nähe des Kindergartens befindet sich auch das Alters- und Pflegeheim Letz. Geschäfte, Banken, Post usw. sind entlang der Bahnhofstrasse, bzw. der Kantonsstrasse angesiedelt. Die Glarner Kantonalbank hat kürzlich ein neues Gebäude beim Bahnhof Näfels-Mollis errichtet. An der Kantonsstrasse in Richtung Netstal befindet sich zudem der Fachmarkt Krumm.

In Mollis befinden sich die beiden Schulhäuser (Dorf und Sek) sowie der Kindergarten im südlichen Teil der Ortschaft. In der Nähe liegt zudem das Alters- und Pflegeheim Hof.

Von Bedeutung sind die drei Verbindungen zwischen Näfels und Mollis über die Linth. Mit dem Mülibach findet sich zudem ein interessantes Gewässerelement, das möglicherweise für die Gestaltung der Dorfkerne und Langsamverkehrsnetze von Bedeutung ist.

(1) Alters- und Pflegeheim Letz und Kindergarten Letz, (2) Dorfschulhaus und Kindergarten Dorf, (3) Kantonsstrasse mit Geschäften, Volg, Banken, etc., (4) Bahnhofstrasse Näfels mit Geschäften, Post, etc., (5) Schulhaus Schnegg, (6) Fachmarkt Krumm, (7) Bahnhof Näfels-Mollis, (8) Zschokke-Areal, (9) Netstal-Maschinen AG, (10) Bahnhofstrasse Mollis mit Geschäften, Volg, Bank, Post, etc., (11) Schulhäuser, Kindergarten sowie Alters- und Pflegeheim Hof und (12) Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis.



8.3.1 Veloverkehr

Für den Veloverkehr ist folgendes Netz vorgesehen:

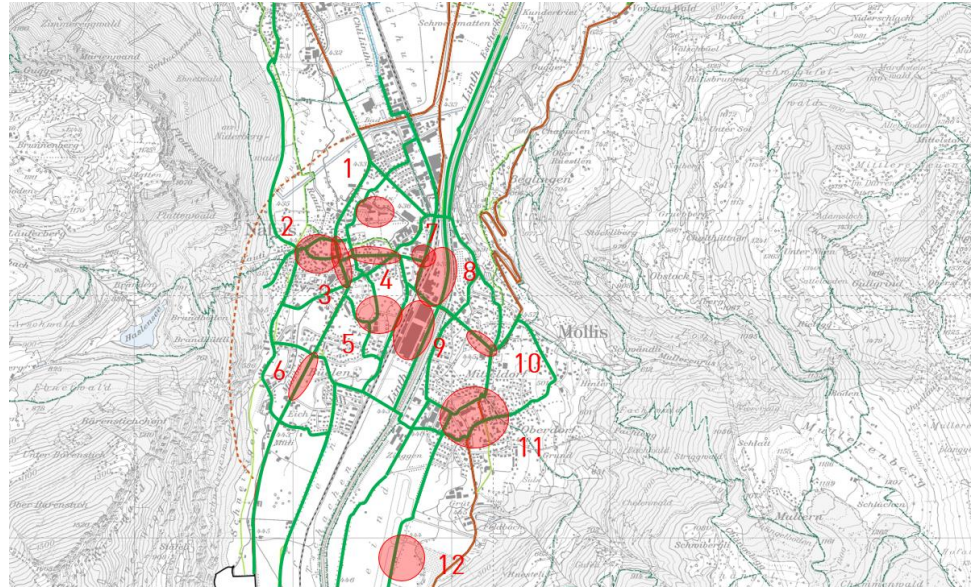


Abbildung 30: Vorschlag für das Velonetz in Näfels und Mollis.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Der Strassenraum im Dorfkern ist bewusst zu gestalten. Kammerungen sollen erhalten bleiben, da sie zur Geschwindigkeitsreduktion des MIV beitragen.
- An Nahtstellen und publikumsintensiven Einrichtungen sind Veloabstellmöglichkeiten zu schaffen (Bahnhof Näfels-Mollis, Dorfzentrum, Schulhäuser, Netstal-Maschinen AG, Flugplatz Mollis, sgu lintharena, etc.)
- An der Kreuzung Kantonsstrasse (Oberurnerstrasse), Kleine Schwärzistrasse, Ausschachen werden für den Langsamverkehr und speziell für den Veloverkehr Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit getroffen (insbesondere für Linksabbieger).
- Beim Bahnübergang Schwärzistrasse ist für Linksabbieger (Velo) in die Industriestrasse ein Einspurstreifen zu markieren (Erhöhung Verkehrssicherheit).



- Entlang des Mülibachs wird ein Fuss- und Radweg eingerichtet. Dies verbessert einerseits die Erschliessung der Wohngebiete durch den Langsamverkehr, andererseits wird der Gewässerraum der Dorfbevölkerung zugänglich.
- In Näfels und Mollis sind, wo erforderlich, Velomassnahmen zu treffen (Radstreifen, etc.). Die Verbindungen werden signalisiert.

8.3.2 Fussverkehr

Für den Fussverkehr ist folgendes Netz vorgesehen:

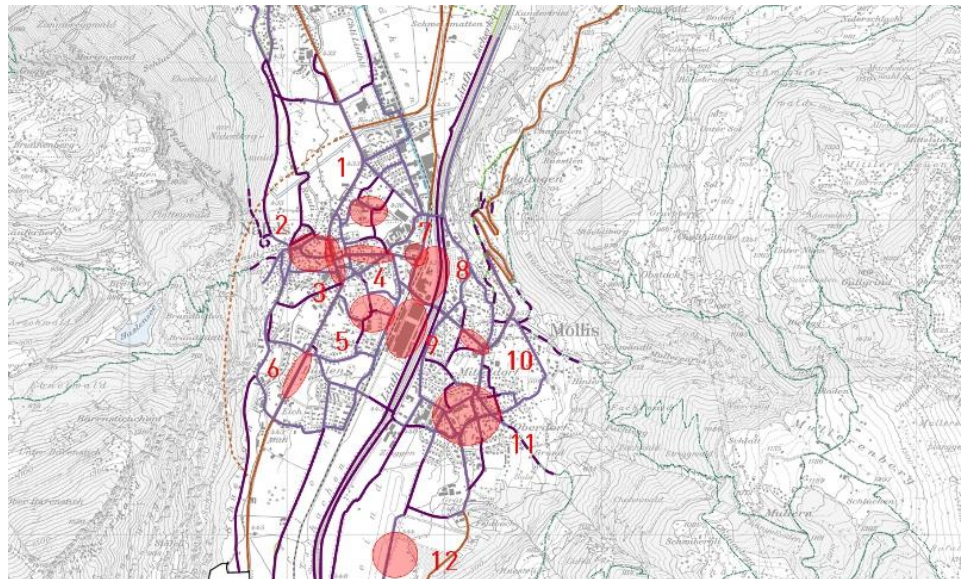


Abbildung 31: Vorschlag für das Fusswegnetz im Raum Näfels/Mollis. Violett = Fusswegverbindungen, dunkelviolet = Fusswege.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Die Fusswegverbindungen sind durch geeignete Massnahmen (Trottoir, Tempo-30-Zonen, Signalisation) für die Benutzer sicher zu gestalten.
- Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger werden an der Hauptstrasse im Ortskern von Näfels verbessert.
- Entlang der Bahnhofstrasse in Mollis ist die Situation für Fussgänger zu überprüfen. Gegebenenfalls sind geeignete Massnahmen zu treffen.



fen (z.B. Ausbau / Verbreiterung des Trottoirs, o.ä.). An der Kerenzbergstrasse soll die Fussgängerinfrastruktur ausgebaut werden (ab Abzweigung Kännelstrasse bis zur ersten Strassenkurve).



8.4 Bilten

Um Bilten in das Langsamverkehrsnetz einzubinden, müssen einerseits Verbindungen nach Niederurnen und zum Bahnhof Ziegelbrücke hergestellt werden. Weiter sind Verbindungen nach Reichenburg (Kanton Schwyz) und Schänis (Kanton St. Gallen) vorzusehen.

8.4.1 Veloverkehr

Bilten liegt ungefähr 3 km von Niederurnen entfernt. Es ist also möglich, auch Bilten sinnvoll in das Velonetz der Gemeinde Glarus Nord einzubinden. Mindestens je eine direkte Verbindung von/nach Niederurnen und eine Verbindung von/nach dem Bahnhof Ziegelbrücke ist notwendig. Ebenso sind zwei Verbindungen zur Nachbargemeinde Reichenburg anzubieten. Auf der Kantonsstrasse zwischen Bilten und Reichenburg existieren bereits heute teilweise (relativ knapp bemessene) Radstreifen. Durch Querverbindungen lassen sich die Quell- und Zielgebiete gut an das Netz anbinden. Der Anschluss an das gegenüberliegende Ufer der Linth (Schänis) erfolgt über die Brücke beim Bahnhof Bilten.

Zwischen Niederurnen und Bilten wäre es denkbar, den Veloverkehr teilweise auf dem heutigen Wanderweg verkehren zu lassen. Im Sinne einer schnellen Verbindung (Expressverbindung) ist eine Führung von Radstreifen auf der Kantonsstrasse jedoch zweckmässiger. So lässt sich auch das Risiko von Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrern verkleinern.

(1) Entwicklungsschwerpunktgebiet, (2) Bahnhof Bilten, (3) Entwicklungsschwerpunktgebiet, (4) Schulhaus und Kindergarten, (5) SPAR Supermarkt, (6) Denner und (7) Post.

Für den Veloverkehr ist folgendes Netz vorgesehen:



Abbildung 32: Vorschlag für das Radwegnetz im Raum Bilten.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Es werden zwischen Bilten und Niederurnen, resp. zwischen Bilten und Ziegelbrücke zwei Hauptverbindungen für den Veloverkehr angeboten. Die eine verläuft auf der Kantonsstrasse (Expressverbindung), die andere abseits der Hauptverkehrsachse.
- Auf der Kantonsstrasse werden Radstreifen markiert. Die Abklärungen bezüglich Machbarkeit sind mit dem Kanton Glarus (Tiefbauamt) zu koordinieren.
- In Bilten sind, wo erforderlich, Velomassnahmen zu treffen (Radstreifen, etc.). Die Verbindungen werden signalisiert.
- An Nahtstellen und publikumsintensiven Einrichtungen sind Veloabstellmöglichkeiten zu schaffen (Bahnhof Bilten, Schulhaus, Entwicklungsschwerpunktgebiet, SPAR, Denner, Post, etc.)



8.4.2 Fussverkehr

Zwischen Niederurnen und Biltlen können Fussgänger einerseits den Wanderweg entlang des Waldrands nutzen, andererseits stehen Wege in der Ebene zur Verfügung. Ebenfalls verläuft ein Fussweg entlang des Linthkanals. Für den Fussverkehr ist folgendes Netz vorgesehen:

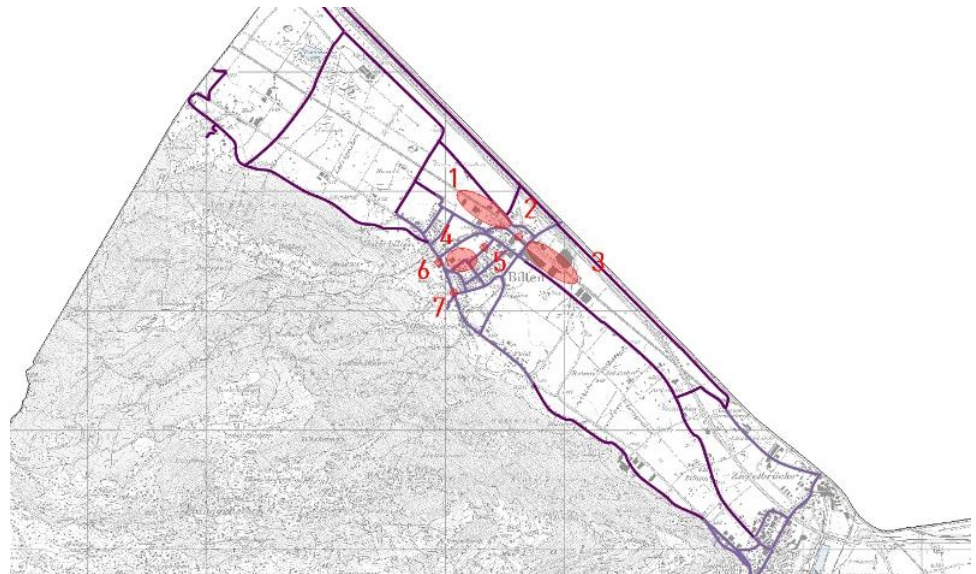


Abbildung 33: Vorschlag für das Fusswegnetz im Raum Biltlen. Violett = Fusswegverbindungen, dunkelviolet = Fusswege.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Die Fusswegverbindungen sind durch geeignete Massnahmen (Trottoir, Tempo-30-Zonen, Signalisation) für die Benutzer sicher zu gestalten.
- Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger werden an der Hauptstrasse im Ortskern von Biltlen verbessert.

8.5 Verbindungen zwischen Siedlungsgebieten und Erholungsräumen am Walensee

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde wiederholt angebracht, dass die Verbindungen des Langsamverkehrs zwischen den Siedlungsgebieten (v.a. Ortschaften Näfels, Mollis, Oberurnen und Niederurnen) und den Erholungsräumen am Walenseeuferraum (Gäsi) verbessert werden sollen. In der Linthebene sind durch die Bahnlinie, die Autobahn und die Hauptstrasse die Möglichkeiten begrenzt. Es existieren jedoch im Allgemeinen genügend Über- oder Unterführungen, um ein effizientes Langsamverkehrsnetz einrichten zu können.

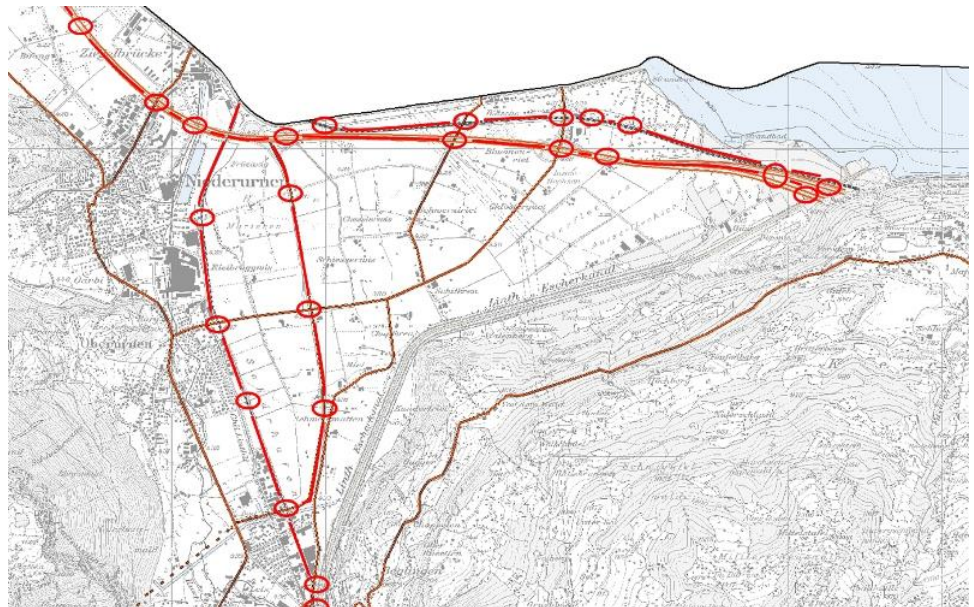


Abbildung 34: Linthebene mit den Hauptverkehrsverbindungen (Autobahn, Kantonsstrassen, Bahnlinien). Die Querungsmöglichkeiten (Über-, Unterführungen, Bahnübergänge) sind mit roten Kreisen markiert.

Im heutigen Zustand sind jedoch nicht alle vorhandenen Verbindungen für den Langsamverkehr geeignet. Als Beispiel kann die Flechsenstrasse herangezogen werden. Als direkte Verbindung von Nieder- und Oberurnen nach Weesen / Walenseeuferraum wäre sie prädestiniert für eine rasche Verbindung des Langsamverkehrs. Verkehrsaufkommen und der begrenzte Platz im Strassenraum führen jedoch dazu, dass die Achse vom Langsamverkehr nicht sinnvoll genutzt werden kann. Für einen Ausbau würde zusätzlicher Landbedarf entstehen. Insbesondere die Überführung über die Verbindungsstrasse zur A3 müsste zugunsten des



Veloverkehrs (ein Trottoir besteht bereits) sehr wahrscheinlich verbreitert werden.



Abbildung 35: Flechsenstrasse, Überführung über Verbindungsstrasse zur A3. Eingeschränktes Platzangebot für den Langsamverkehr. Der MIV verkehrt mit relativ hohen Tempi.

8.5.1 Veloverkehr

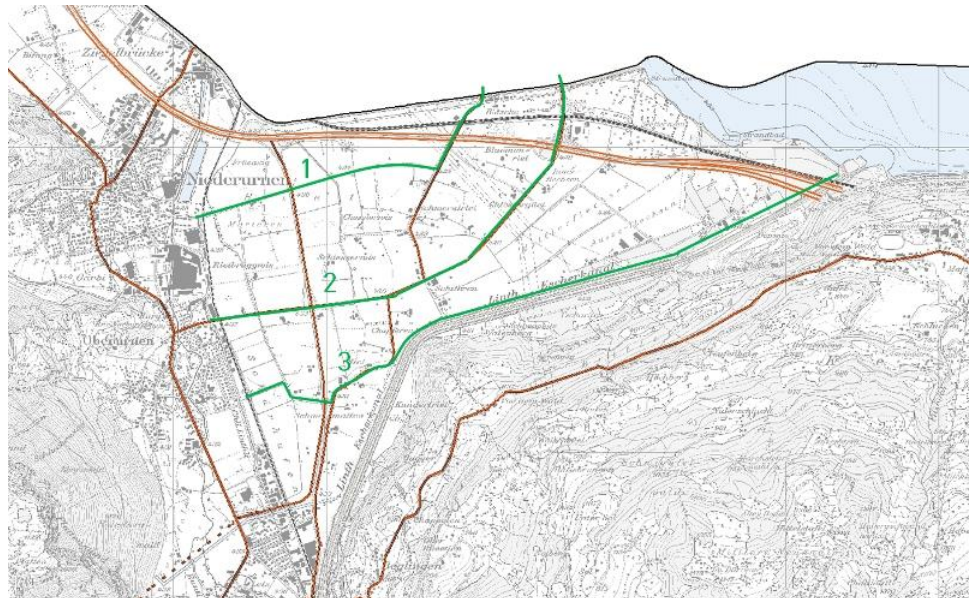


Abbildung 36: Wünschbare Querverbindungen durch die Linthebene für den Veloverkehr



Orientiert man sich an den bestehenden Über- bzw. Unterführungen sowie den Bahnübergängen, kristallisieren sich in der Linthebene zwischen den Siedlungsgebieten und dem Seeuferraum, resp. Weesen drei Querverbindungen heraus, welche für den Veloverkehr in Frage kommen.

- (1) Die nördlichste Querverbindung ist bereits heute für den Langsamverkehr relativ gut geeignet. In Niederurnen wird die Bahnlinie (Niveauübergang) überquert. Aufgrund der relativ geringen Anzahl Zugfahrten ist dies nicht als problematisch anzusehen. Die Querung der Zubringerstrasse zur A3 erfolgt mittels Überführung, ebenso die Querung der Autobahn. Die gesamte Strecke ist asphaltiert. Auf dem letzten Teilstück (Querung der Autobahn) ist mit einem etwas grösseren Verkehrsaufkommen (MIV) zu rechnen als auf den restlichen Streckenabschnitten, die teilweise mit Fahrverboten für den MIV belegt sind.
- (2) Die mittlere Querverbindung (Flechsenstrasse) wäre wie oben ausgeführt eine direkte und zweckmässige Verbindung für den Langsamverkehr. Aus den genannten Gründen (Verkehrsaufkommen, Ausbaustandard) ist sie momentan für den Langsamverkehr wenig bis gar nicht geeignet. Die Querung der Verbindungsstrasse zur A3, Autobahn und Eisenbahn erfolgt mittels Überführungen.
- (3) Die südlichste Querverbindung ergibt sich als logische Vervollständigung auf dem Plan, ist heute jedoch nicht durchgängig. Sie nutzt den bestehenden Weg entlang des Escherkanals, welcher bereits heute Näfels und Mollis auf direktem Weg mit dem Seeuferraum (Gäsi) verbindet. Die Bahnlinie wird mit einem Bahnübergang (Niveauübergang) gequert, die Verbindungsstrasse zur A3 mit einer Unterführung. Danach führt ein kurzer Abschnitt entlang der Kantonsstrasse (Schwärzistrasse; Velomassnahmen wie Radweg oder Radstreifen notwendig), bevor eine Verbindung zum Dammweg des Escherkanals hergestellt wird. Diese Verbindung zum Escherkanal existiert bislang nicht (ein Schleichweg besteht, dieser ist jedoch für Ortsunkundige nicht gut erkennbar).



Abbildung 37: Kantonsstrasse (Schwärzistrasse) in der Linthebene. Hier müsste die südlichste Quer-
verbindung entweder im Mischverkehr oder separat geführt werden. Heute ist der Strassenraum
durch Drahtzäune vom Landwirtschaftsland abgetrennt. Der zur Verfügung stehende Platz ist be-
grenzt.



Abbildung 38: Blick vom Damm des Escherkanals zur Kantonsstrasse (Schwärzistrasse). Um eine
durchgängige Langsamverkehrsverbindung anbieten zu können, fehlt an dieser Stelle der Ausbau ei-
nes kleinen Wegstücks. Heute ist der Zugang zum Dammweg nur via Flechsenstrasse gewährleistet.

Da die mittlere Querverbindung nur schlecht geeignet sowie die südlich-
ste Querverbindung bislang nicht durchgängig ist, besteht Handlungsbe-



darf. Mindestens eine dieser beiden Querverbindungen ist rasch für den Langsamverkehr herzustellen.

Die vorgeschlagenen Querverbindungen können durch Längsverbindungen ergänzt werden, so dass in der Linthebene ein durchgängiges und sicheres Langsamverkehrsnetz entsteht.

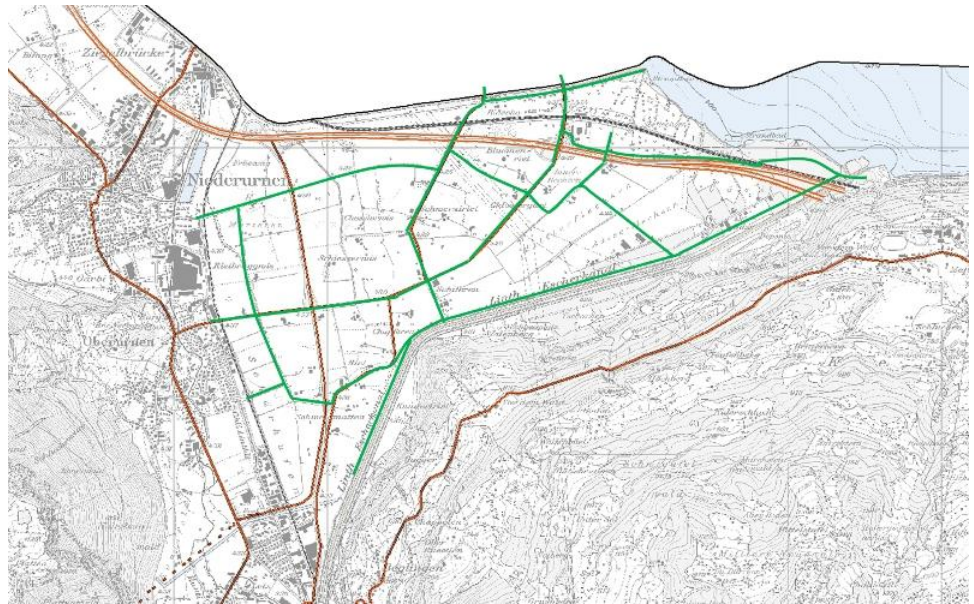


Abbildung 39: Vorschlag für das Radwegnetz in der Linthebene

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Es werden drei Querverbindungen durch die Linthebene angeboten.
- Bei Baumassnahmen entlang der Flechsenstrasse sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) zu berücksichtigen. Insbesondere sind Radstreifen vorzusehen.
- Die Lücke zwischen Schwärzistrasse und Dammweg Escherkanal wird geschlossen.
- Auf der Schwärzistrasse (Teilabschnitt), der Unteren Schwärzistrasse (zwischen Flechsenstrasse und Biäsche) sowie der Gäsistrasse sind Radstreifen einzurichten.
- Im Rahmen der Nutzungsplanung müssen die entsprechenden Wegrechte gesichert werden. Die Verbindungen werden signalisiert.



- Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querung der Strassen mit MIV zu legen. Eine sichere Querung muss für Velofahrer und Fussgänger möglich sein.

8.5.2 Fussverkehr

Für den Fussverkehr gelten bezüglich der Linthebene grundsätzlich dieselben, für den Veloverkehr bereits aufgezeigten Überlegungen. Ebenfalls bestehen die Einschränkungen, welche durch die Bahnlinien, die Autobahn sowie die Zubringerstrasse verursacht werden. Das Fusswegnetz präsentiert sich auch in der Linthebene leicht dichter als das Radwegnetz. Die Flechsenstrasse wird jedoch nicht in der ganzen Länge vom Fussverkehr beansprucht.

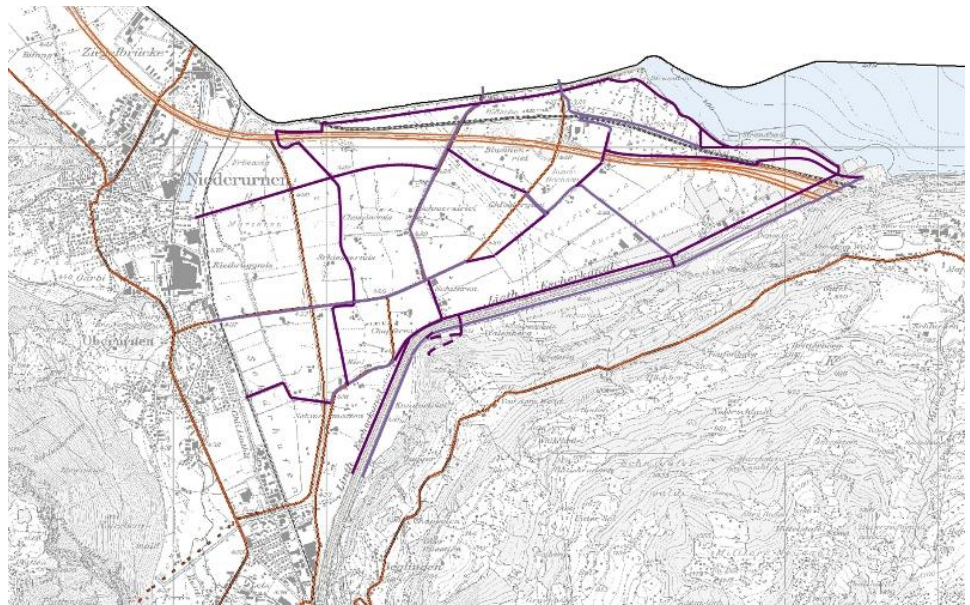


Abbildung 40: Vorschlag für das Fusswegnetz in der Linthebene. Violett = Fusswegverbindungen, dunkelviolet = Fusswege.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Es werden drei Querverbindungen durch die Linthebene angeboten.
- Bei Baumassnahmen entlang der Flechsenstrasse sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) zu berücksichtigen. Das Trottoir ist bis zum Gebiet „Schiferen“ zu verlängern.



- Die Lücke zwischen Schwärzistrasse und Dammweg Escherkanal wird geschlossen.
- Auf der Schwärzistrasse (Teilabschnitt) ist ein Fussweg einzurichten.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querung der Strassen mit MIV zu legen. Eine sichere Querung muss für Velofahrer und Fussgänger möglich sein.



8.6 Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Veloverkehr)

Bahnhöfe sind Nahtstellen zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs, aber auch zum Langsamverkehr. Bereits heute bestehen an den Bahnhöfen auf dem Gemeindegebiet von Glarus Nord Infrastrukturen für den Langsamverkehr. Diese genügen den Anforderungen bezüglich Witterungsschutz oder Sicherheit von Diebstahl und Vandalismus jedoch nicht.

Das Verkehrsaufkommen an Bushaltestellen rechtfertigt nicht immer die Einrichtung grosser Abstellinfrastrukturen für den Veloverkehr. Zudem muss beachtet werden, dass der Bus teilweise selbst eine ähnliche Erschliessungsfunktion wie das Velo übernimmt. Wo es sinnvoll ist, sollen bei den Bushaltestellen dennoch Abstellmöglichkeiten für Velos eingerichtet werden.

Bei der Erarbeitung der richtungsweisenden Festlegungen und den Festsetzungen werden folgende Empfehlungen einbezogen:

- Sowohl das Fussweg- als auch das Radwegnetz sind ab den Bahnhöfen zu signalisieren. An den Bushaltestellen sind ebenfalls Orientierungshilfen anzubringen.
- Die Etablierung eines Bikesharing-Systems ist zu prüfen (in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden).
- An den Bahnhöfen Ziegelbrücke sowie Näfels-Mollis wird die Einrichtung von Velostationen geprüft.
- An allen Bahnhöfen werden witterungsgeschützte, abschliessbare Abstellplätze eingerichtet.



9. Terminierung und Priorisierung

Die Arbeiten an der Konzeption Langsamverkehr laufen parallel zur Erarbeitung des GRIP. Mit Abschluss des GRIP sollen die Ergebnisse vorliegen und die Langsamverkehrsnetze definiert sein. Die Informationen fliessen anschliessend in die Nutzungsplanung und weitere Planungen ein.

Die Festlegungen werden in der Folge tabellarisch zusammengefasst und nach Dringlichkeit unterschieden. Die Priorisierung stützt sich auf die nachfolgend aufgeführten Definitionen.

| | |
|-------------|---|
| Priorität 1 | Grosse Bedeutung für die Gemeinde Glarus Nord. Realisierung so bald als möglich. |
| Priorität 2 | Bedeutend für die Gemeinde Glarus Nord, unter Umständen sehr wichtig für einzelne Quartiere. Realisierung in den nächsten 5 – 10 Jahren. |
| Priorität 3 | Untergeordnete Bedeutung für die Gemeinde, für einzelne Interessensgruppen jedoch wichtig. Allgemein wünschbare Massnahmen. Realisierung in den nächsten 15 Jahren. |

Tabelle 3: Definition der Prioritäten

Im GRIP sind folgende richtungsweisende Festlegungen zu verankern:

- (1) Hauptverbindungen: Für den Veloverkehr werden zwischen den Ortschaften zwei Hauptverbindungen angeboten. Eine Verbindung verläuft entlang der Hauptverkehrsverbindung (Kantonsstrasse) durch die Ortszentren (Expressverbindung), die andere verläuft abseits der Hauptverkehrsachse auf möglichst direktem Weg. Auf der Kantonsstrasse werden Radstreifen markiert. Wo aufgrund von Platzmangel keine Radstreifen markiert werden können, werden Alternativen (Kernfahrbahn, Mehrzweckstreifen, etc.) geprüft. Die Signalisation ist auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs auszurichten (z.B. Lichtsignale mit speziellen Veloampeln, Minimierung der Standzeiten für den Veloverkehr). Werden separate Busspuren geplant, sind diese für



den Veloverkehr zu öffnen. Die Abklärungen bezüglich Machbarkeit sind mit dem Kanton Glarus (Tiefbauamt) zu koordinieren.

- (2) Langsamverkehrsmassnahmen innerhalb der Ortschaften: Die Fusswegverbindungen sind durch geeignete Massnahmen (Trottoir, Tempo-30-Zonen, Signalisation) für die Benutzer sicher zu gestalten. Die Quermöglichkeiten für Fussgänger werden entlang der Hauptachsen in den Ortskernen verbessert. Der Strassenraum in den Ortskernen ist bewusst zu gestalten. Kammerungen sollen erhalten bleiben, da sie zur Geschwindigkeitsreduktion des MIV beitragen. In den Ortschaften sind, wo erforderlich, Velomassnahmen zu treffen (Radstreifen, etc.).
- (3) Signalisation Langsamverkehr: Sowohl das Fussweg- als auch das Radwegnetz sind ab den Bahnhöfen zu signalisieren. An den Bushaltestellen sind ebenfalls Orientierungshilfen anzubringen. Im Rahmen der Nutzungsplanung müssen die entsprechenden Wegrechte gesichert werden.
- (4) Veloabstellmöglichkeiten: An Nahtstellen und publikumsintensiven Einrichtungen werden Veloabstellmöglichkeiten geschaffen. An allen Bahnhöfen werden witterungsgeschützte, abschliessbare Abstellplätze eingerichtet.
- (5) Bikesharing-System: Die Etablierung eines Bikesharing-Systems ist zu prüfen (in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden).
- (6) Linthebene (Riet): Es werden für den Langsamverkehr (Riet) Querverbindungen durch die Linthebene angeboten.
- (7) Langsamverkehrsverbindungen entlang der Gewässer: Gewässer sollen gemäss GRIP der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (zumindest einseitig). Wo ergänzende Verbindungen für den Langsamverkehr notwendig sind, sollen diese nach Möglichkeit entlang von Gewässerräumen realisiert werden.



Die richtungsweisenden Festlegungen werden folgendermassen priorisiert.

| Nr. | Bezeichnung | P. |
|-----|---|----|
| 1 | Hauptverbindungen | 1 |
| 2 | Erhalt und Ausbau bestehende Veloverbindung | 3 |
| 3 | Langsamverkehrsmassnahmen innerhalb der Ortschaften | 2 |
| 4 | Signalisation Langsamverkehr | 1 |
| 5 | Veloabstellmöglichkeiten | 1 |
| 6 | Bikesharing-System | 2 |
| 7 | Linthebene (Riet) | 1 |
| 8 | Langsamverkehrsverbindungen entlang der Gewässer | 3 |

Tabelle 4: Priorisierung der richtungsweisenden Festlegungen (im GRIP zu verankern)

Weiter sind im GRIP folgende Festsetzungen zu verankern:

- (1) Hauptverbindung Ziegelbrücke – Näfels: Eine durchgehende Veloverbindung zwischen Ziegelbrücke und Näfels wird eingerichtet (Expressverbindung). Sie verläuft durch die Ortszentren von Niederurnen, Oberurnen und Näfels. Eine zweite durchgehende Veloverbindung wird abseits der Hauptverkehrsachse eingerichtet. Dazu ist der Neubau eines Rad- und Fussweges zwischen Ziegelbrücke und dem Bahnhof Niederurnen-Oberurnen notwendig. Dieser soll auch für Fussgänger zugänglich sein.
- (2) Hauptverbindung Ziegelbrücke/Niederurnen - Bilten: Eine durchgehende Veloverbindung zwischen Ziegelbrücke und Bilten, resp. Niederurnen und Bilten wird eingerichtet (Expressverbindung). Sie verläuft auf der Kantonsstrasse. Eine zweite durchgehende Veloverbindung wird abseits der Hauptverkehrsachse eingerichtet.



- (3) Kreuzung nördlicher Dorfeingang Näfels: An der Kreuzung Kantonsstrasse (Oberurnerstrasse), Kleine Schwärzistrasse, Autschachen werden für den Langsamverkehr und speziell für den Veloverkehr Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit getroffen (insbesondere für Linksabbieger).
- (4) Velostationen: An den Bahnhöfen Ziegelbrücke sowie Näfels-Mollis wird die Einrichtung von Velostationen geprüft.
- (5) Langsamverkehrsmassnahmen Flechsenstrasse: Bei Baumassnahmen entlang der Flechsenstrasse sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) zu berücksichtigen. Insbesondere sind Radstreifen vorzusehen. Das Trottoir wird bis zum Gebiet „Schi-feren“ verlängert.
- (6) Lückenschluss bei Dammweg Escherkanal: Die Lücke zwischen Schwärzistrasse und Dammweg Escherkanal wird geschlossen.
- (7) Langsamverkehrsmassnahmen Linthebene: Auf der Schwärzistrasse (Teilabschnitt), der Unteren Schwärzistrasse (zwischen Flechsenstrasse und Biäsche) sowie der Gäsistrasse sind Radstreifen einzurichten. Auf der Schwärzistrasse (Teilabschnitt) ist zudem ein Fussweg einzurichten.
- (8) Langsamverkehr entlang Mülibach, Näfels: Entlang des Mülibachs wird ein Fuss- und Radweg eingerichtet. Dies verbessert einerseits die Erschliessung der Wohngebiete durch den Langsamverkehr, andererseits wird der Gewässerraum der Dorfbevölkerung zugänglich.
- (9) Langsamverkehr entlang Rauti, Oberurnen: In Oberurnen wird ein Fussweg entlang der Rauti durch den Ort geführt (bis zur Eternit (Schweiz) AG). Die Möglichkeiten bezüglich der Weiterführung über das Areal der Eternit (Schweiz) AG werden geprüft.



Die Festsetzungen werden folgendermassen priorisiert.

| Nr. | Bezeichnung | P. |
|-----|---|----|
| 1 | Hauptverbindung Ziegelbrücke – Näfels | 1 |
| 2 | Hauptverbindung Ziegelbrücke/Niederurnen - Bilten | 1 |
| 3 | Kreuzung nördlicher Dorfeingang Näfels | 2 |
| 4 | Velostationen | 2 |
| 5 | Langsamverkehrsmassnahmen Flechsenstrasse | 2 |
| 6 | Lückenschluss beim Dammweg Escherkanal | 1 |
| 7 | Langsamverkehrsmassnahmen Linthebene | 2 |
| 8 | Langsamverkehr entlang Mülibach, Näfels | 3 |
| 9 | Langsamverkehr entlang Rauti, Oberurnen | 3 |

Tabelle 5: Priorisierung der Festsetzungen (im GRIP zu verankern)

Es wird empfohlen, die aufgezeigten richtungsweisenden Festlegungen sowie die Festsetzungen in den GRIP zu übernehmen.

Weitere Massnahmen müssen zu einem späteren Zeitpunkt, resp. in einem nachgeordneten Planungsverfahren festgelegt werden. Fragen bezüglich Wegrechten, etc. werden beispielsweise im Rahmen der Nutzungsplanung behandelt werden. Anliegen wie das Anbringen von Strassenmarkierungen (Bsp. Einspurstreifen beim Bahnübergang auf der Schwärzistrasse für in die Industriestrasse links abbiegende Velofahrer) oder die Änderung / Ergänzung von Lichtsignalanlagen (Bsp. Lichtsignalanlage Einmündung Zubringerstrasse in Kantonsstrasse, Ergänzung mit einer zusätzlichen Veloampel) müssen in zusätzlichen Verfahren festgelegt werden (z.B. strassenpolizeiliche Anordnungen).

Die Lösung der Fragestellungen betreffend Realisierung und Finanzierung machen Vorprojektierungen, Kostenschätzungen sowie die Berücksichtigung in den Budgets notwendig. Weiter sind sie in den



Baubewilligungsverfahren, resp. in allfälligen Zusatzbaubewilligungsverfahren zu berücksichtigen.

9.1 Weiterführende Aufgaben

Einerseits müssen die Massnahmen in weiteren Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet werden, damit sie einer Realisierung zugeführt werden können. Zudem ist es wichtig, die Kosten der Massnahmen abzuschätzen und damit die finanzielle Machbarkeit zu beurteilen. Für eine erste Einschätzung kann eine Zusammenstellung durchschnittlicher Baukosten für die häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen herangezogen werden (Quelle: ASTRA, Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen; vgl. Anhang).

Dazu müssen die geplanten Infrastrukturprojekte wie z.B. die Hauptverbindung zwischen Ziegelbrücke und Näfels genauer betrachtet werden. Eine weitere Charakterisierung der erforderlichen Ausbauten ist erforderlich (Abschnittbildung, Abschätzung der Kosten pro Abschnitt aufgrund von Laufmeterpreisen, Abklärung der technischen Realisierbarkeit, etc.).

Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind punktuell zu definieren. So können beispielsweise Unfallstatistiken ausgewertet werden. Weiter können kritische Punkte wie z.B. Fussgängerstreifen gezielt überprüft werden.

Ergänzend zum Netz für den Velo- und Fussverkehr sind Inlineskater-Routen zu signalisieren. Besonders die untere Linthebene ab Bilten ist für Inlineskater sehr gut geeignet. In der Ebene zwischen Niederurnen, Oberurnen, Näfels und Mollis und den Erholungsgebieten am Walenseeufer / Gäsi könnten die Velo- und Fusswege ebenfalls von den Inlineskatern genutzt werden (mit der erforderlichen Rücksichtnahme aller Beteiligten).



10. Plandarstellung

Die Langsamverkehrsnetze werden im Gemeinderichtplan (GRIP) abgebildet.

Chur, 07.11.2012, bearbeitet 01.04.2015

Christoph Zindel, Martin Reich



Anhang

Baukosten für die häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen

| Breite (m) | Befestigte Fläche pro m' | | Befestigte Fläche pro m' (beleuchtet, mit Kandelaber Abstand 50m) | |
|------------|--------------------------|-----------|---|-----------|
| | Asphalt | Mergel | Asphalt | Mergel |
| 2.0 | 350.- CHF | 300.- CHF | 500.- CHF | 450.- CHF |
| 3.0 | 450.- CHF | 375.- CHF | 600.- CHF | 525.- CHF |
| 4.0 | 550.- CHF | 450.- CHF | 700.- CHF | 600.- CHF |
| 5.0 | 650.- CHF | 525.- CHF | 800.- CHF | 675.- CHF |

Die Preise beziehen sich auf das Espace Mittelland. Für den Kanton Glarus sind die Beträge mit einem Faktor von 115% zu korrigieren. Die Angaben beziehen sich ausschliesslich auf die Baukosten, Landerwerbskosten sind nicht enthalten.

Quelle: ASTRA, Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen, 2010