



Protokoll

27085

Teilrevision Ortsplanung Glarus Nord

Sitzung Gemeinde - Kanton

Ort: DBU, Kirchstrasse 2, Glarus

Datum und Zeit: 28.05.2018, 08:00 - 10:10

- Teilnehmer:
- Martin Laupper, Gemeindepräsident
 - RR Kaspar Becker, RR Departement Bau und Umwelt
 - Christian Zehnder, Standortpromotion Kanton Glarus
 - Peter Stocker, Abteilungsleiter Raumentwicklung und Geoinformation
 - Marco Baltensweiler, Abteilungsleiter Landwirtschaft, bis 09:45 Uhr
 - Christof Kamm, Hauptabteilungsleiter Tiefbau
 - Christoph Jäggi, Abteilungsleiter Jagd und Fischerei
 - Jacqueline Thommen Zeller, Bereichsleiterin Bau und Umwelt
 - Balthasar Zopfi, Fachstelle Projekte
 - Christoph Zindel, Projektleiter, STW AG für Raumplanung
 - Martin Reich, Projektmitarbeiter, STW AG für Raumplanung
-

- Traktanden:
1. Begrüssung, Vorstellung, Rollenverständnis
 2. Ziel der Sitzung
 3. Umfang der Teilrevision
 4. Umsetzung Wildtierkorridor (Perimeter, Detailtiefe)
 5. Verkehrliche Aspekte (MIV Plausibilisierung, ÖV Verantwortlichkeiten)
 6. Weitere Detailfragen zum VP-Bericht
 7. Weiteres Vorgehen, Termine und Verantwortlichkeiten
 8. Varia

Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
1.	Begrüssung, Vorstellung, Rollenverständnis RR Kaspar Becker und GP Martin Laupper begrüßen zur Sitzung und bedanken sich für die Bereitschaft, kurzfristig zu dieser wichtigen Besprechung zusammenzukommen.	RR Becker mfl
2.	Zielsetzung der Sitzung Ziel der Sitzung ist die Detailabstimmung der Teilrevision der Nutzungsplanung gemäss Vorprüfungsbericht mit dem Ziel, kurzfristig in die öffentliche Auflage zu starten.	mfl, alle



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<p>Die Teilrevision soll im Herbst 2018 der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Firma Kopter AG ist für die nächsten Ausbauschritte am Standort Flugplatz Mollis auf Rechtssicherheit angewiesen. GP Martin Laupper verdeutlicht, dass die Entwicklung des Aviatikclusters für den Kanton und die Gemeinde von zentraler Bedeutung sind. Christian Zehnder empfiehlt, nicht nur vom Bauvorhaben der Kopter AG zu sprechen, sondern stets die angestrebte Entwicklung des ESP in seiner Gesamtheit zu kommunizieren.</p>	
3.	<p>Umfang der Teilrevision</p> <p>Die Teilrevision wurde im Entwurf von der Gemeinde bewusst auf das absolut Nötige beschränkt und auf den geltenden Ortsplanungen von Mollis und Niederurnen (Kompensationsflächen) aufgebaut. So wird auch bewusst darauf verzichtet, neue Zonentypen einzuführen (bspw. Flugplatzzone oder Zone für Wildtierkorridore). Diese Zonierungen sollen in der NUP II (Neubearbeitung Gesamtrevision) festgelegt werden, weil zahlreiche Bezüge bestehen, welche eine gesamtheitliche Würdigung verlangen und die gleichen Zonentypen zu einem späteren Zeitpunkt zum Teil auch in anderen Gebieten der Gemeinde Glarus Nord angewendet werden müssen. Mit der Abbildung von mehr Nutzungszonen wird der Bearbeitungsperimeter für die Teilrevision immer grösser und es entstehen noch mehr Bezüge und Berührungspunkte zu Flächenwidmungen und zu den Baureglementen der bestehenden Ortsplanungen. Deshalb stellen sich die Fragen, ob es in der Teilrevision wirklich zielführend ist, eine Flugplatzzone einzuführen, die Zone der Wildtierkorridore abzugrenzen, die Gewässerschutzzone anzupassen oder Verkehrsflächen abzugrenzen.</p> <p>Peter Stocker führt aus, dass die Hinweise im kantonalen Vorprüfungsbericht dahingehend zu verstehen sind, dass Einzonungen gemäss revidiertem RPG strenge Anforderungen zu erfüllen haben. Wie die Rechtsprechung des Bundesgerichts aussehen wird, ist im heutigen Zeitpunkt noch nicht klar. Deshalb ist es wichtig, dass die Einzonung gut begründet wird. Eine konsistente und überzeugende Argumentation und eine umfassende Interessenabwägung kann auch helfen, allfällige Einsprachen zu behandeln und die Diskussion an der Gemeindeversammlung zu führen.</p> <p>GP Martin Laupper führt aus, dass am Standort Flugplatz nur aviatische und aviatiknahe Betriebe angesiedelt werden sollen. Die Gemeinde kann dies aktiv beeinflussen, da sie derzeit über das Grundeigentum verfügt. Weiter ist im Rahmen des SIL definiert worden, dass Unternehmen, welche sich am Standort Flugplatz ansiedeln, ihren Beitrag an den Flugplatz entrichten müssen. Der genehmigte Gemeinderichtplan lässt ebenfalls nur aviatische und aviatiknahe Betriebe zu (flugbetriebsnahe Unternehmen). Hingegen soll sichergestellt werden, dass bestehende Betriebe wie z.B. eine Fahrschule weiterhin am Standort konform sind.</p> <p>Gemäss der Interpretation der kantonalen Fachstellen kann die vorgeschlagene Bestimmung in der Bauordnung dazu führen, dass die Gemeinde auch andere, nicht aviatiknahe Nutzungen zulassen und die entsprechenden Baubewilligungen erteilen müsste. Aus Sicht der Abteilung Raumentwicklung und</p>	



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<p>Geoinformation könnte der zweite Satz der Bestimmung in der Bauordnung gestrichen werden. Bereits in der Totalrevision der Nutzungsplanung wurde die Bestimmung so formuliert und nicht beanstandet. Die Bestimmung widerspiegelt das LFG. Die STW AG wird die Formulierung nochmals überprüfen.</p> <p>Die Anwesenden sind sich bewusst, dass eine Teilrevision der Nutzungsplanung verbunden mit einer Einzonung aufgrund der verschärften rechtlichen Grundlagen und der noch fehlenden Rechtsprechung in jedem Fall mit Risiken behaftet ist.</p>	STW
4.	<p>Umsetzung Wildtierkorridor (Perimeter, Detailtiefe)</p> <p>Es stellt sich die Frage, ob im jetzigen Zeitpunkt eine Zone für Wildtierkorridore ausgeschieden werden soll. In der Totalrevision der Nutzungsplanung war vorgesehen, den Perimeter der Wildtierkorridore als überlagerte Nutzungszone zu bezeichnen. Die Detailplanung und Umsetzung sollte im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung erfolgen. Aus Sicht der Gemeinde ist dieses Vorgehen nach wie vor zielführend (keine schematische Darstellung von Bepflanzungstreifen etc. in der Nutzungsplanung). Die Gemeinde ist weiter der Auffassung, dass es mehr Sinn macht, im Rahmen der NUP II (Neubearbeitung Totalrevision) die Wildtierkorridore zu definieren.</p> <p>Ein konkretes Projekt für das ehemalige Gemeindegebiet von Mollis wurde im Umnutzungsverfahren erarbeitet und liegt vor. Die Detailplanung auf dem ehemaligen Gemeindegebiet Näfels und auf dem Gebiet der Gemeinde Glarus liegt hingegen noch nicht vor.</p> <p>Aus Sicht der Abteilung Jagd und Fischerei ist es wichtig, dass die Massnahmen betreffend Wildtierkorridor planerisch gesichert und umgesetzt werden. Im nördlichen Teil der geplanten Einzonung ist sicherzustellen, dass die Lärm- und Lichtemissionen möglichst gering gehalten werden. Auch könnte mit einer geeigneten Bepflanzung die optische Wirkung der Bauten „minimiert“ werden. GP Martin Laupper führt aus, dass lärmintensivere Nutzungen ohnehin weiter weg vom Siedlungsgebiet Mollis angeordnet werden sollen. Weiter wird das Projekt bezüglich Naherholung im Gebiet der ehemaligen Baumschule nicht weiterverfolgt, sondern diese Fläche steht vollumfänglich für ökologische Ausgleichsmassnahmen zur Verfügung.</p> <p>Aus Sicht der Abteilung Landwirtschaft sollen die Wildtierkorridore erst im Rahmen der Totalrevision bezeichnet werden. Um Opposition der Landwirtschaft zu verhindern, sollten die Zonenabgrenzungen und vor allem die konkreten Massnahmen frühzeitig mit den Landwirten abgestimmt werden.</p> <p>Die Abteilung Raumentwicklung und Geoinformation machte im Rahmen der Vorprüfung darauf aufmerksam, dass die Wildtierkorridore ein wichtiger Bestandteil der Interessensabwägung sind. Neben der Einzonung sind auch die Schutzinteressen adäquat zu behandeln, da ansonsten Widerstand seitens der Umweltschutzorganisationen oder weiterer Dritter entstehen könnte.</p> <p>Die Sitzungsteilnehmer verständigen sich darauf, dass im Minimum die Interessenabwägung im Planungs- und Mitwirkungsbericht umfassend vorgenommen wird. Ein Verzicht auf die Bezeichnung einer Zone für Wildtierkorri-</p>	STW



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<p>dore in der Teilrevision ist entsprechend zu begründen. Die vorliegenden Planungen zum Wildtierkorridor und zu den ökologischen Ausgleichsmassnahmen sollen im Planungs- und Mitwirkungsbericht transparent dargelegt werden.</p> <p>Weitere Auflagen können auch im Baubewilligungsverfahren festgelegt werden. Die Festlegung der Empfindlichkeitsstufe III im nördlichen Teil des Flugplatzes ist eher nicht zielführend. Es ist aber zu beachten, dass die Betriebszeiten des Flugplatzes reglementiert sind.</p>	Gde
5.	<p>Verkehrliche Aspekte</p> <p>Plausibilisierung MIV: Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung wurde von der Bürogemeinschaft Hartmann & Sauter und STW AG für Raumplanung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde (Bau und Umwelt) im Jahr 2015 ein umfassender Bericht zu den Verkehrsdaten erstellt. Darin wurden das heutige Verkehrsaufkommen, das zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen, die Auswirkungen auf die Wohngebiete, die Auswirkungen des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis und die Strategie zur Verkehrsbewältigung umfassend abgehandelt. Der Bericht war Beilage der Totalrevision der Nutzungsplanung. Im Rahmen der Totalrevision wurde der Bericht aber nicht erneut abgegeben, sondern als bekannt vorausgesetzt. Dies war jedoch offenbar nicht der Fall. In den weiteren Verfahrensschritten kann der Bericht als Beilage angefügt werden.</p> <p>Der Bericht baut auf umfangreichen Verkehrszählungen von Bund, Kanton und Gemeinde auf. Insgesamt wurden rund 40 Zählstellen einbezogen. Auch im Vergleich zu den anderen verfügbaren Berichten (AKP, Stichstrasse Näfels-Mollis, Verkehrserhebungen, 2014; Metron, Konzept Flankierende Massnahmen zur Stichstrasse Näfels-Mollis; Bärchtold & Moor AG, Umweltverträglichkeitsbericht Umnutzung Flugplatz Mollis, November 2017) scheinen die ermittelten Werte zum IST-Zustand plausibel.</p> <p>Vorgenommene Abschätzung der Verkehrsmengen: Im Bericht Verkehrsdaten (Hartmann & Sauter, STW AG) wurde die Entwicklung ohne und mit einer Entwicklung am Standort Flugplatz abgeschätzt. Gemäss damaligem Planungsstand konnte davon ausgegangen werden, dass beim Flugplatz Mollis bei Vollausbau rund 300 bis 350 Arbeitsplätze vorwiegend in aviatiknahen Betrieben angesiedelt sein werden. Aktuelle Abschätzungen gehen davon aus, dass bei voller Nutzung des Arbeitsstandorts Flugplatz Mollis zwischen 450 und 550 Arbeitsplätze geschaffen werden können.</p> <p>Im Bericht zu den Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015 wurde angenommen, dass es auch produzierende Firmen gibt, die einen entsprechenden Lieferwagen- und Lastwagenverkehr verursachen. In Berücksichtigung der spezifischen Verkehrserzeugung wurde abgeschätzt, 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 (durchschnittlicher Tagesverkehr), ca. 100 Lieferwagenfahrten DTV und ca. 20 Lastwagenfahrten</p>	STW



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<p>DTV verursachen. Mit den höheren Arbeitsplatzzahlen könnten diese Werte bis zu 50% höher liegen (ca. 1'500 Personenwagenfahrten DTV, ca. 150 Lieferwagenfahrten DTV und ca. 30 Lastwagenfahrten DTV).</p> <p>Analog wurden auch die berechneten Verkehrszunahmen auf der Hauptverkehrsachse Netstal – Mollis – Näfels / Stichstrasse hochgerechnet. Die Werte für die Netstaler Strasse und die Kanalstrasse sind auch nach erneuter Beurteilung durch Hartmann & Sauter und STW AG plausibel. Die Werte am Standort Linthbrücke müssen etwas nach oben korrigiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none">- Szenario „Heutiges Strassennetz plus Stichstrasse“:<ul style="list-style-type: none">o DTV 2015: 7'000o DTV 2025 ohne Flugplatz: 11'200o DTV 2025 mit Flugplatz: 11'900o DTV 2025 mit Flugplatz + 50%: 12'250- Szenario „Heutiges Strassennetz plus Stichstrasse plus Netstaler Spange“:<ul style="list-style-type: none">o DTV 2015: 7'000o DTV 2025 ohne Flugplatz: 10'400o DTV 2025 mit Flugplatz: 10'800o DTV 2025 mit Flugplatz + 50%: 11'000 <p>Der Planungs- und Mitwirkungsbericht ist zu ergänzen.</p> <p>Eine detailliertere Ermittlung der künftigen Verkehrsbelastungen müsste im Rahmen eines Verkehrsmodells erfolgen. Die Hauptabteilung Tiefbau wird das Verkehrsmodell, welches zur Beurteilung der flankierenden Massnahmen im Projekt Stichstrasse erstellt wurde, aktualisieren lassen. Dabei wird auch die angestrebte Entwicklung am Flugplatz berücksichtigt werden. Die Ergebnisse dieser Aktualisierung werden zum Start der öffentlichen Auflage der Teilrevision der Nutzungsplanung noch nicht vorliegen, können voraussichtlich aber für die weiteren Verfahrensschritte beigezogen werden. Aus Sicht der Hauptabteilung Tiefbau ist vor allem der Knoten Kanalstrasse / Bahnhofstrasse in Mollis problematisch.</p> <p>Die Sitzungsteilnehmer sind sich einig, dass die definitive Erschliessung über die Netstaler Spange erfolgen muss. Das Departement Bau und Umwelt strebt eine zeitnahe Realisierung der Netstaler Spange an, mit einer Realisierung wäre aber frühestens ab dem Jahr 2025 zu rechnen (ohne Einsprachen, etc.). Auch der Ausbau der Netstaler Strasse müsste in das Strassenbauprogramm des Kantons aufgenommen werden und die Zustimmung der Politik erlangen.</p> <p>Die Entwicklung am Standort Flugplatz wird schrittweise erfolgen. Die Firma Kopter AG wird voraussichtlich den grössten Teil des Mehrverkehrs verursachen. Das Unternehmen ist gemäss eigenen Aussagen auch bereit, alternative Erschliessungsmassnahmen zu realisieren (Shuttle-Service, etc.). Trotzdem besteht die Herausforderung, dass im Rahmen der Baubewilligung nachgewiesen werden muss, dass das Gebiet ausreichend erschlossen ist.</p> <p>Die Problematik des Radweges entlang der Kantonsstrasse wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens diskutiert und soll nicht im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung thematisiert werden.</p>	<p>STW</p> <p>Tiefbau</p>



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<p>Erschliessung ÖV: Heute ist das Gebiet mit dem ÖV nicht erschlossen. Geforderte künftige ÖV Güteklasse / Güteklasse im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Bauvorhabens: Gemäss entwurfsmässigem Kantonalem Richtplan 2018 (E-KRIP 2018) haben Einzonungen prioritär in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) zu erfolgen. Sie haben die Anforderungen nach Art. 30 Abs. 1 bis Bst. a Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) zu erfüllen. Einzonungen können somit nur bei ausgewiesenem Bedarf und unter Erfüllung der erforderlichen Erschliessungsvoraussetzungen vorgenommen werden. Als erforderliche Erschliessungsvoraussetzung in diesem konkreten Fall gilt:</p> <ul style="list-style-type: none">- bei Nutzungen mit hoher Arbeitsplatzdichte mindestens ÖV-Güteklasse C, bei anderen Nutzungen mindestens ÖV-Güteklasse D; <p>Die Anforderung betreffend ÖV-Erschliessung kann nur erfüllt werden, wenn das Busangebot im Bereich Flugplatz erneut aufgebaut wird und eine entsprechende Haltestelle errichtet und betrieben wird. Standortoptionen für Haltestellen in beide Fahrtrichtungen beim Flugplatz bestehen an der Verbindungsstrasse von Mollis nach Netstal auf Höhe des Areals Haltengut. Im Planungs- und Mitwirkungsbericht soll dokumentiert werden, dass Gemeinde und Kanton beabsichtigen, ein entsprechendes ÖV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Gemeinde und Kanton könnten eine entsprechende Vereinbarung erarbeiten und verabschieden.</p>	<p>STW Gde/Kt.</p>
6.	<p>Weitere Detailfragen zur VP</p> <ul style="list-style-type: none">- Planungs- und Mitwirkungsbericht ergänzen mit Erläuterungen zu Eignung, Bedarf, Zerstückelung, Verfügbarkeit, KRIP /GRIP Konformität (Die Bestätigungen sind im VP-Bericht bereits enthalten)- PMB korrigieren betreffend Aussage zu den Bestimmungen Mehrwert Seite 14- Zuweisung der Kompensationsflächen in Niederurnen zur LWZ statt zur Zone mit nicht bestimmter Nutzung. Kann entsprechend angepasst werden.- Grundwasserschutzareal: Ist in der geltenden NUP enthalten. Grundsatz; in der TR OP so wenige Anpassungen wie möglich vornehmen. Es ist zu empfehlen, das Grundwasserschutzareal in der Teilrevision nur auf der einzuzonenden Fläche aufzuheben und die weiteren Anpassungen in der Totalrevision vorzunehmen.- Ausscheidung Verkehrsfläche in der TR OP: eher verzichten- FFF-Beanspruchung und Interessenabwägung gemäss Beschluss Bund zum KRIP FFF: Im Planungs- und Mitwirkungsbericht zu erläutern. Die Abteilung Landwirtschaft weist auf das Aufhumusierungskonzept hin. Durch den Abtrag von Humus im Rahmen von Bauvorhaben kann anderorts die Bodenqualität aufgewertet werden. Allenfalls sind Standorte für die Zwischenlagerung von Humus erforderlich.	<p>STW STW STW STW</p>



Nr.	Traktandum/Besprechung	Verantw.
	<ul style="list-style-type: none">- Der Abteilungsleiter Landwirtschaft macht darauf aufmerksam, dass nicht mehr genutzte Teile der Flugpiste zurückgebaut werden können und so neues Landwirtschaftsland gewonnen werden kann.- Ergänzung Planungs- und Mitwirkungsbericht mit aktuelleren Daten aus dem Umnutzungsverfahren: Werden gemäss Vorprüfungsbericht vorgenommen.	STW
7.	<p>Weiteres Vorgehen, Termine und Verantwortlichkeiten</p> <p>Termine:</p> <ul style="list-style-type: none">- Überarbeitung Teilrevision- Öffentliche Auflage: 08.06.2018 - 09.07.2018 <p>Die Ergebnisse der heutigen Sitzung werden mit einer Aktennotiz dokumentiert und können auch im Planungs- und Mitwirkungsbericht ausgewiesen werden (Weiterbearbeitung der Ergebnisse der Vorprüfung).</p> <p>Ferienabsenzen Juni 2018:</p> <ul style="list-style-type: none">- Christoph Zindel: 04.06.2018 – 08.06.2018- Peter Stocker: 06.06.2018 – 22.06.2018	STW, Gde Gde
8.	<p>Varia</p> <p>Keine Wortmeldungen.</p>	

Für das Protokoll:

STW AG für Raumplanung, Christoph Zindel, Martin Reich

Chur, 29. Mai 2018