



Gemeinde Glarus Nord

Revision Ortsplanung NUP II

Entwurf

Erschliessung Bauzonen

Impressum

Projekt
Glarus Nord, Revision Ortsplanung NUP II
Projektnummer: 27083
Dokument: Erschliessung Bauzonen

Auftraggeber
Gemeinde Glarus Nord

Bearbeitungsstand
Stand: Entwurf
Bearbeitungsdatum: 11. Juni 2020, aktualisiert 24. Juni 2020
Druckdatum: 24. Juni 2020

Bearbeitung

schneiter
verkehrsplanung
Zürich | Glarus

Schneiter Verkehrsplanung AG, Ennenda / Zürich (Marc Schneiter)

 **STW**
AG FÜR RAUMPLANUNG

STW AG für Raumplanung, Chur (Martin Reich)



Zusammenfassung

In vorliegendem Bericht sind folgende Themen, als Grundlage und Nachweis zur Nutzungsplanung (NUP II) bearbeitet:

- Es wird die heutige Erschliessungsfunktion aufgezeigt
- Es werden Handlungsfelder identifiziert
- Massnahmen zu künftigen Erschliessungen werden aufgearbeitet
- In Fokusthemen werden ausgewählte Fragestellungen vertieft

Die Bearbeitung stützt sich auf sechs Leitsätze:

1. Es sind Verkehrsnetze für alle Verkehrsarten zu gewährleisten: Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr
2. Das ÖV-Angebot wird sich in den nächsten Jahren verändern; es soll besser auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.
3. Strasseneigentum und tatsächliche Netzhierarchie zwischen Kanton und Gemeinde soll bereinigt werden.
4. Investitionen im untergeordneten Netz sind ressourcenbewusst vorzunehmen.
5. Eine massvolle Innenentwicklung soll auch in den gewachsenen Ortskernen ermöglicht werden.
6. Die Netze für den Fuss- und Veloverkehr sind weiter zu entwickeln.

Wesentliche Erkenntnisse und Handlungsfelder bezüglich Verkehrsererschliessung in der Gemeinde Glarus Nord sind:

- Die Gemeinde Glarus Nord geht davon aus, dass ein weiteres Bevölkerungswachstum ermöglicht werden soll. Diese Prognose geht einher mit einer zusätzlichen Nachfrage in der Mobilität. Das Strassennetz ist an zentralen Stellen aber bereits gesättigt, und die Ressourcen und Möglichkeiten für weitere



Ausbauten sind beschränkt. Deshalb ist es besonders wichtig, Verkehr und Siedlung besser aufeinander abzustimmen. Ziel ist eine möglichst grosse Mobilität für möglichst viele Menschen mit geringem Verkehr. Leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten wie der öffentliche Verkehr können zusätzliche Anteile bewältigen, ebenso sind zusätzliche Anteile der Mobilität zu Fuss und mit dem Velo möglich, sofern die Voraussetzungen vorhandener Angebote, die auf die Siedlung abgestimmt sind, gegeben sind.

- Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss weiterentwickelt werden, wenn der öffentliche Verkehr effizienter werden und zusätzliche Verkehrsnachfragen übernehmen soll (Abstimmung Siedlung und Verkehr). Dazu sollen zusammen mit dem Kanton Glarus in einem ersten Schritt eine Gesamtstrategie und in einem zweiten Schritt konkrete Angebotskonzepte entwickelt werden. Um die Interessen der Gemeinde optimal einbringen zu können, soll der Gemeinderat in diesem Prozess eine federführende Rolle übernehmen und sich frühzeitig und aktiv in die Planungsprozesse einbringen. Die Strategie muss mit dem Kanton und den Nachbarkantonen abgestimmt sein und langfristig aufwärtskompatibel umsetzbar sein.
- Beim motorisierten Individualverkehr gilt es, die Funktionsfähigkeit zu erhalten; Die Kapazitäten sind an zentralen, entscheidenden Stellen begrenzt. Mit den Umfahrungsprojekten sind die Entlastungseffekte zu sichern. Durch die Übernahme von Strassen ins Gemeindeeigentum erhält die Gemeinde die Entscheidungskompetenzen in zentralen Fragestellungen zur Entwicklung der Verkehrssysteme (Abstimmung Siedlung und Verkehr). Für verschiedene Ortsdurchfahrten sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) zu erarbeiten und umzusetzen. Herausforderung: Die Hauptstrassen sind im Zentrum immer auch die Hauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Hier soll der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Die Wohnquartiere sind vor Schleichverkehrsrouten zu schützen. Der Handlungsbedarf im untergeordneten Strassennetz wird im Bericht konkret bezeichnet. Zur Entlastung von Kerngebieten, in



welchen der Ortsbildschutz hoch zu gewichten ist, sind alternative Lösungen der Erschliessung und Parkierung zielführend. Dazu wird die Schaffung sogenannter «Mobilitätshubs» an zentralen Lagen aller Ortschaften empfohlen.

- Fussverkehr und Veloverkehr sollen als eigenständige Verkehrsarten gepflegt werden. Diese beiden Verkehrsarten können innerhalb der Ortschaften die Mehrheit der Verkehrsnachfrageströme abdecken. Wie beim MIV und beim ÖV selbstverständlich, sollen hierarchische Netze definiert werden: je Ortschaft gibt es Haupttrouten und Nebenrouten. Idealerweise werden auf Haupttrouten die jeweiligen Verkehrsarten vorrangig (vortrittsberechtigt) geführt. Die kantonale Radroute soll vermehrt weniger als Freizeitroute betrachtet werden, sondern auch Pendler- und Alltagsverkehrsströme übernehmen. Die Route ist deshalb besser auf Siedlungszentren und weitere Zielorte abzustimmen. Für den Fussverkehr sollen innerhalb der Ortschaften Begegnungsorte und Hauptwege definiert werden, welche die wichtigsten Ziel- und Quellorte untereinander sicher und attraktiv verbinden. In neueren Quartieren und neu entstehenden Überbauungen sind sichere und attraktive Fusswegetze planerisch zu sichern und in den Projekten umzusetzen. Darauf muss wieder verstärkt geachtet werden, so wie auch attraktive Veloabstellplätze bei Bauprojekten einzufordern sind. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr zu richten.
- Die Umsetzung der Massnahmen ist auf verschiedenen Ebenen parallel voranzutreiben: Rechtliche Sicherungen mit Richtplaneinträgen; Rechtliche Sicherungen mit Baulinienplänen; Erschliessungsprogramm: neue Anlagen im Zusammenhang mit Siedlungserweiterungen; Infrastrukturmanagement: Erneuerung bestehender Anlagen, zum Teil auch Anpassungen aufgrund neuer Anforderungen.



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	9
1.1	Aufgabenstellung	9
1.2	Grundlagen	11
1.2.1	Richt- und Nutzungsplanung	11
1.2.2	Öffentlicher Verkehr	11
1.2.3	Motorisierter Individualverkehr	13
1.2.4	Fuss- und Veloverkehr	14
1.3	Vorgehen	15
2.	Leitsätze zur Erschliessung der Bauzonen	16
3.	Wichtigste Erkenntnisse zur Erschliessung der Bauzonen	19
4.	Bilten	25
4.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	25
4.2	Erschliessungssituation	28
4.2.1	Öffentlicher Verkehr	28
4.2.2	Motorisierter Individualverkehr	29
4.2.3	Fussverkehr	31
4.2.4	Veloverkehr	32
4.3	Handlungsfelder	33
5.	Niederurnen	38
5.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	38
5.2	Erschliessungssituation	40
5.2.1	Öffentlicher Verkehr	40
5.2.2	Motorisierter Individualverkehr	41
5.2.3	Fussverkehr	42
5.2.4	Veloverkehr	44
5.3	Handlungsfelder	46
6.	Oberurnen	51
6.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	51
6.2	Erschliessungssituation	53
6.2.1	Öffentlicher Verkehr	53
6.2.2	Motorisierter Individualverkehr	53
6.2.3	Fussverkehr	55



6.2.4	Veloverkehr	56
6.3	Handlungsfelder	57
7.	Näfels und Mollis	61
7.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	61
7.2	Erschliessungssituation	66
7.2.1	Öffentlicher Verkehr	66
7.2.2	Motorisierter Individualverkehr	68
7.2.3	Fussverkehr	72
7.2.4	Veloverkehr	75
7.3	Handlungsfelder	78
7.3.1	Näfels	78
7.3.2	Mollis	81
7.3.3	Zusammenfassung	84
8.	Bläsche und Riet	90
8.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	90
8.2	Erschliessungssituation	92
8.2.1	Öffentlicher Verkehr	92
8.2.2	Motorisierter Individualverkehr	93
8.2.3	Fussverkehr	94
8.2.4	Veloverkehr	95
8.3	Handlungsfelder	96
9.	Filzbach	100
9.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	100
9.2	Erschliessungssituation	101
9.2.1	Öffentlicher Verkehr	101
9.2.2	Motorisierter Individualverkehr	101
9.2.3	Fussverkehr	102
9.2.4	Veloverkehr	103
9.3	Handlungsfelder	104
10.	Obstalden	107
10.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	107
10.2	Erschliessungssituation	109
10.2.1	Öffentlicher Verkehr	109
10.2.2	Motorisierter Individualverkehr	109
10.2.3	Fussverkehr	110



10.2.4	Veloverkehr	111
10.3	Handlungsfelder	112
11.	Mühlehorn	115
11.1	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	115
11.2	Erschliessungssituation	117
11.2.1	Öffentlicher Verkehr	117
11.2.2	Motorisierter Individualverkehr	117
11.2.3	Fussverkehr	119
11.2.4	Veloverkehr	120
11.3	Handlungsfelder	121
12.	Anhang	124



1. Ausgangslage

Die Gemeinde Glarus Nord bearbeitet derzeit die Totalrevision der Nutzungsplanung. Die Revision wurde in drei Hauptphasen unterteilt:

- | | |
|---------------------|--|
| 1. Konzeption | Vision/Leitsätze entwickeln |
| 2. Gde-Richtplanung | Behördenverbindliche Festlegungen treffen |
| 3. Nutzungsplanung | Grundeigentümerverbindliche Festlegungen treffen |

Der Gemeinderichtplan wurde am 02.10.2014 beschlossen und am 17.07.2015 durch den Kanton genehmigt. Nach der Rückweisung der Nutzungsplanung I am 29.09.2017 wurde die Nutzungsplanung II (NUP II) gestartet. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung zur NUP II gingen verschiedene Hinweise betreffend knapp dimensionierter oder ungenügender verkehrlicher Erschliessungen von Gebieten und Areas innerhalb der Bauzonen ein. Zudem wurde die Gemeinde im verschiedenen Rechtsmittelverfahren zu Bauvorhaben und Gebietsplanungen von den Entscheidungsinstanzen aufgefordert, den Sachaspekt der verkehrlichen Erschliessung zu lösen.

1.1 Aufgabenstellung

Die Gebiete, welche in der NUP II der Bauzone zugewiesen werden, sollen bis zur Verabschiedung der NUP II durch den Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung systematisch auf die Verkehrserschliessung untersucht werden. Dabei wird der Fokus auf jene Gebiete gelegt, in denen Verkehrsfragen besonders im Vordergrund stehen. Der vorliegende Bericht gibt ortschaftsweise eine Übersicht über die heutige Erschliessungssituation und macht Empfehlungen für die künftige Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln.

Die Ergebnisse der Überprüfung zur Erschliessung der Bauzonen sollen als Nachweis zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der NUP II gegenüber der beschlussfassenden Gemeindeversammlung und der Genehmigungsbehörde dienen. Die weitergehenden Empfehlungen können in den geeigneten Planungsinstrumenten, beispielsweise auf Richtplanebene im Gemeinderichtplan, planerisch verankert werden (vgl. Abbildung 1). Allfälliger Raumbedarf zur Korridorsicherung kann



mittels Baulinienplänen inhaltlich abgestützt und gesichert werden. Weiter können die Ergebnisse als Grundlage für die Erschliessungsplanung gemäss RBG verwendet werden (Erschliessungsprogramm nach Art. 36 RBG) und dienen somit auch der längerfristigen Investitionsplanung der Gemeinde.

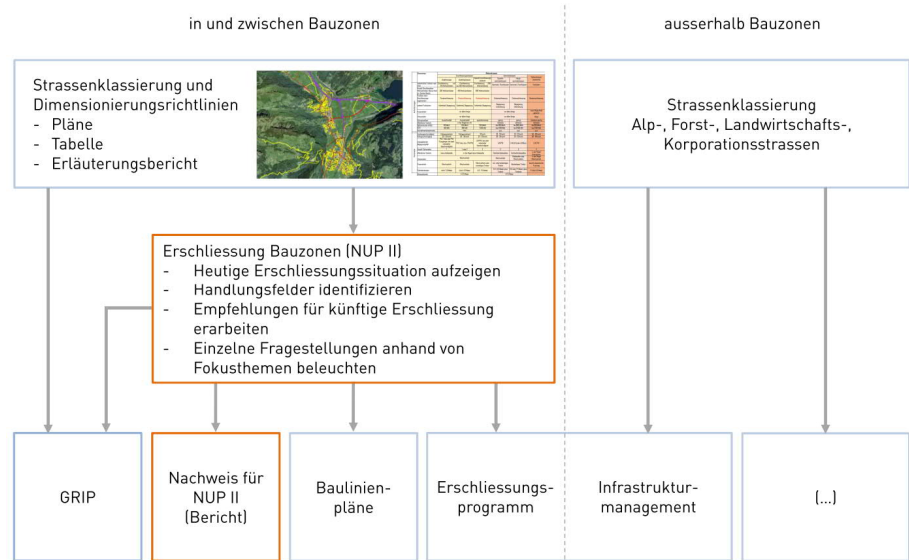


Abbildung 1: Einordnung der Untersuchung zur Erschliessung der Bauzonen (NUP II) in die weiteren Arbeiten zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

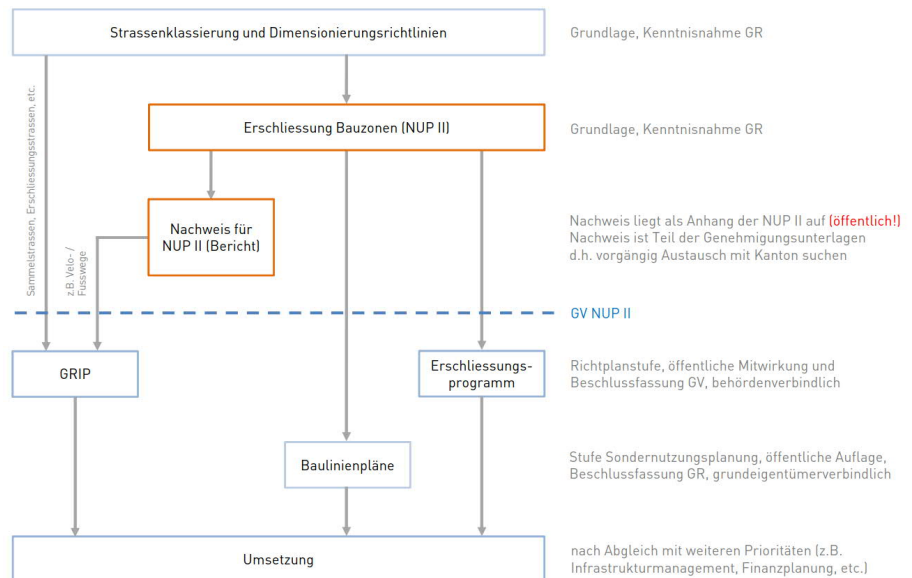


Abbildung 2: Einordnung der einzelnen Arbeiten zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf einer groben Zeitachse.



1.2 Grundlagen

1.2.1 Richt- und Nutzungsplanung

Für die Untersuchung betreffend Erschliessung der Bauzonen stehen verschiedene Grundlagen im Bereich Richt- und Nutzungsplanung zur Verfügung:

- Kantonaler Richtplan 2018: Der gesamthaft überarbeitete kantonale Richtplan wurde am 16. Dezember 2019 dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Einzelne Teile der Kapitel V Verkehr und T Tourismus wurden vom Landrat am 24. April 2019 zur Überarbeitung zurückgewiesen und sind deshalb nicht Teil der Genehmigungseingabe. Diese Kapitel befinden sich momentan in Überarbeitung.¹
- Genehmigter Gemeinderichtplan aus dem Jahr 2014 (inkl. Richtplankarte Erschliessung)
- Entwurf Nutzungsplanung II inkl. Anhänge und Beilagen (Stand Öffentliche Auflage)
- Grundlagedaten zur Anzahl Einwohner, Arbeitsplätze und Haushalte (Bauzonendimensionierung NUP II)
- Räumliche Dorfbilder (Bilten, Oberurnen, Obstalden, Mühlehorn fertiggestellt, Mollis in Bearbeitung, alle weiteren Ortschaften im Jahr 2020 terminiert)

1.2.2 Öffentlicher Verkehr

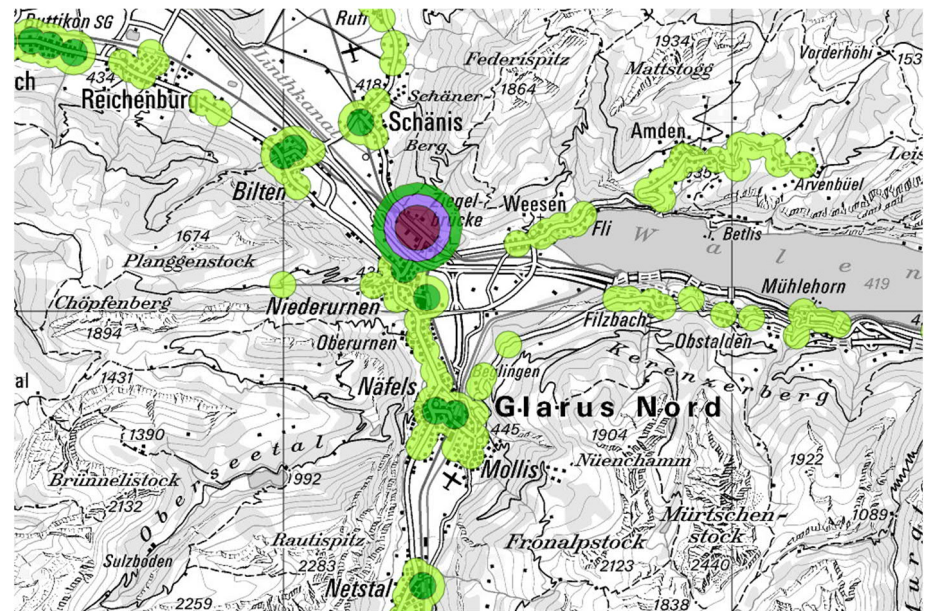
Zur Beurteilung der Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den ÖV können die ÖV-Güteklassen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE CH) herangezogen werden. Für die Gemeinde Glarus Nord wurde auf Grundlage des Fahrplanangebotes 2019 eine detailliertere Analyse vorgenommen, welche sich an der im Kanton Graubünden verwendeten Methodik orientiert (Stand Oktober 2019, aktualisiert Frühling 2020). Sie differenziert insbesondere zwischen einer Buserschliessung im Halbstundentakt (Güteklasse D) und einer Buserschliessung im Stundentakt

¹ Kanton Glarus, Raumentwicklung, <https://www.gl.ch/verwaltung/bau-und-umwelt/hochbau/raumentwicklung-und-geoinformation/raumentwicklung.html/810>, Zugriff 12.02.2020



(Güteklasse E). Die Abbildungen im vorliegenden Bericht stützen sich auf die detailliertere Analyse der Gemeinde Glarus Nord.

Der kantonale Richtplan 2018 enthält Vorgaben zur Erschliessung der Bauzonen mit dem ÖV (vgl. Kap. 2).



- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Abbildung 3: ÖV-Güteklassen gemäss ARE CH (Zugriff: 12.02.2020)

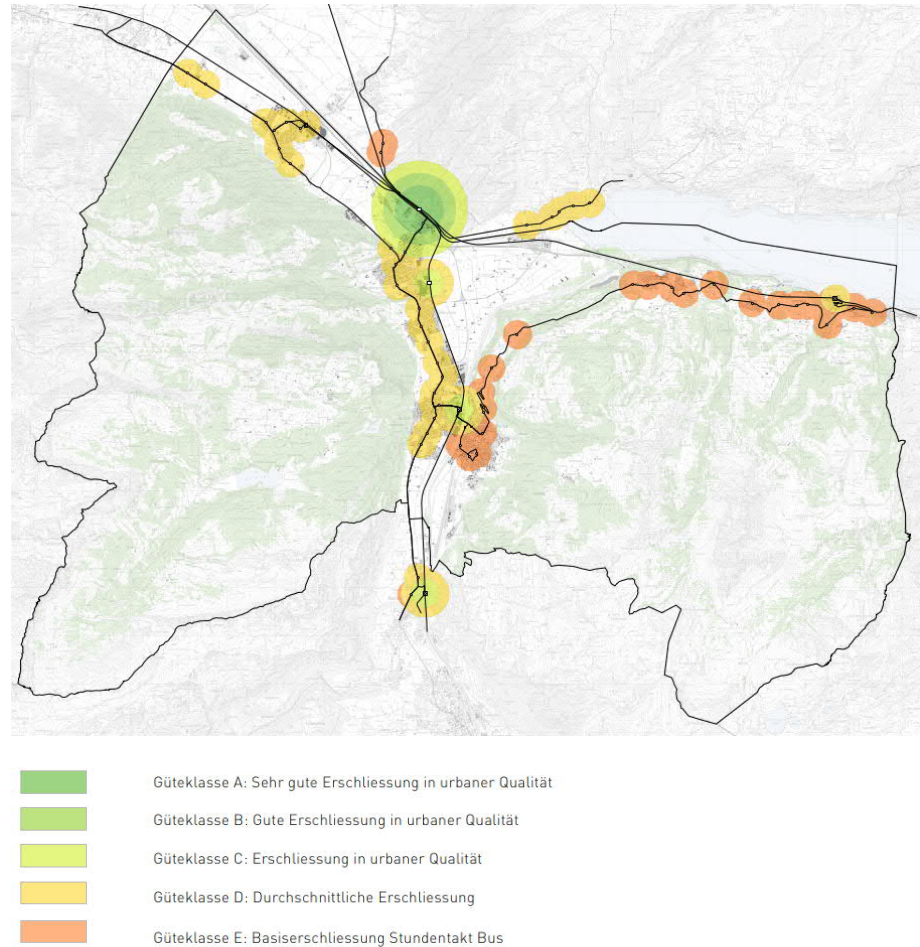


Abbildung 4: ÖV-Güteklassen gemäss detaillierter Analyse (aktualisiert Frühling 2020)

1.2.3 Motorisierter Individualverkehr

In Bezug auf die Erschliessung mit dem MIV liegen folgende Grundlagen vor:

- Strassenklassierung inkl. Dimensionierungsrichtlinie innerhalb und zwischen den Bauzonen (Stand Entwurf 2020)
- Bericht Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015 inkl. Anhang zu Verkehrsdaten (Beilage Öffentliche Auflage NUP II)
- Verkehrsmessungen in der Ortschaft Oberurnen aus dem Jahr 2016 (Erhebungen im Zusammenhang mit Gutachten betreffend Tempo 30)
- Arbeitspläne mit Strassenbreiten gemäss der Amtlichen Vermessung (AV)
- Unterlagen zum Parkierungskonzept, Stand 2019

1.2.4 Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr in der Gemeinde Glarus Nord wurde bereits während der Erarbeitung des Gemeinderichtplans thematisiert. Entsprechend wurden im Gemeinderichtplan im Jahr 2014 bereits Netze für den Veloverkehr und für den Fussverkehr abgebildet. Der Fuss- und Veloverkehr wurde in der Nutzungsplanung II im Rahmen einer Fokusgruppe thematisiert. Es resultierten Konzeptpläne zum Velo- und Fussverkehr, welche als Beilage zur NUP II öffentlich aufgelegt wurden (Stand Oktober 2019).

Den Konzeptplänen liegt folgendes Vorgehen zu Grunde: Um die relevanten Verbindungen bestimmen zu können, werden in einem ersten Schritt die wichtigsten Quell- und Zielgebiete identifiziert (z.B. Entwicklungsschwerpunkte ESP, Bahnhöfe, Schulhäuser, etc.). Anschliessend können die Quell- und Zielgebiete durch gerade Linien, sogenannte Wunschlinien, verbunden werden. In einem nächsten Schritt erfolgt die Umlegung auf das (bestehende) Strassennetz. Wo keine bestehende Strassen- oder Wegverbindung vorhanden sind (Netzlücken), sind ergänzende Verbindungen zu prüfen. Anmerkung: Sowohl im Gemeinderichtplan als auch in den Konzeptplänen zur Nutzungsplanung II werden die – nach der damaligen Beurteilung – wichtigsten Verbindungen abgebildet. Insbesondere das Fusswegnetz ist auf ein feingliedriges Netz von Verbindungen in den Quartieren angewiesen, was in den Planunterlagen bislang nicht in diesem Detaillierungsgrad abgebildet ist.

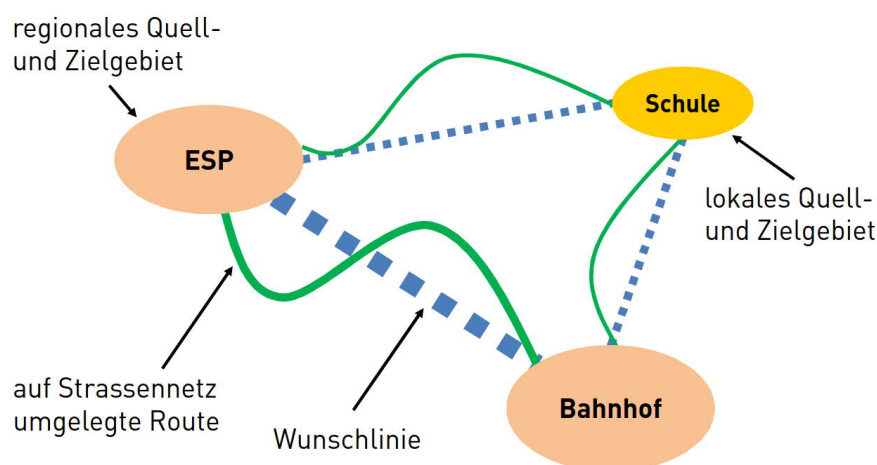


Abbildung 5: Schematische Darstellung der Netzbildung. 1. Arbeitsschritt: Bestimmung der Quell- und Zielgebiete; 2. Arbeitsschritt: Verbindung der Quell- und Zielgebiete mit geraden Wunschlinien; 3. Arbeitsschritt: Umlegung der Wunschlinien auf das Strassennetz.

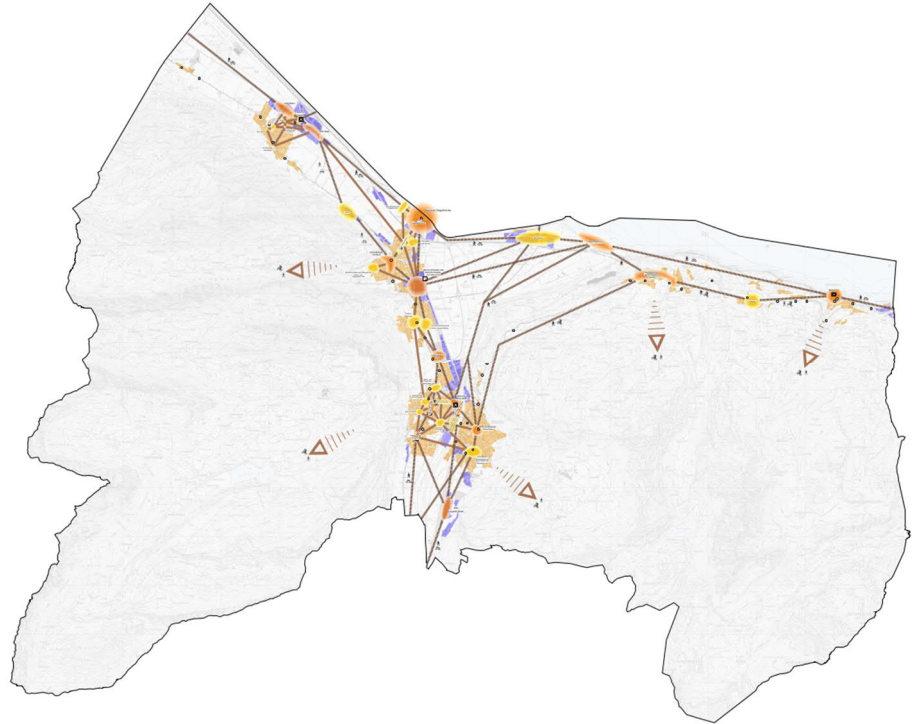


Abbildung 6: Quell- und Zielgebiete (inkl. Wunschlinien) in Glarus Nord. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

1.3 Vorgehen

Zu Beginn sind in diesem Bericht Leitsätze betreffend die Erschliessung der Bauzonen formuliert. Anschliessend wird die heutige Erschliessungssituation sowohl für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für den Velo- und Fussverkehr ortschaftsweise abgebildet. Basierend auf den Leitsätzen und der Analyse werden in einem nächsten Schritt die Handlungsfelder und Massnahmenvorschläge in den Ortschaften dargestellt.

Gebiete, in denen sich verschiedene und komplexere Erschliessungsfragen stellen, werden in Form von Fokusthemen vertieft behandelt (separater Bericht).



2. Leitsätze zur Erschliessung der Bauzonen

Gemäss den Zielen des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes RPG ist die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität nach innen zu lenken. Siedlung und Verkehr sind aufeinander abzustimmen, wobei (erwünschte) höhere Nutzungsdichten auch mit einer intensiveren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen einhergehen. Dies gilt insbesondere auch für die im kantonalen Richtplan und / oder im Gemeinderichtplan bezeichneten Entwicklungsschwerpunkte (ESP). In Folge höherer Interaktionsdichten gibt es in dichteren Siedlungsgebieten einen höheren Anteil des Fussverkehrs und möglicherweise ein besseres Angebot des öffentlichen Verkehrs. Das Augenmerk soll daher insbesondere auf eine gute Erschliessung mit dem ÖV, dem Fussverkehr und dem Veloverkehr gelegt werden. Unternehmen können mittels Mobilitätsmanagement aktiv werden.

Leitsatz Nr. 1: Die Netze sind für alle Verkehrsarten zu gewährleisten. Die Bauzonen und insbesondere Gebiete mit hohen Nutzungsdichten sind mit allen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, Fussverkehr und Veloverkehr) zu erschliessen.

Der revidierte kantonale Richtplan 2018 des Kantons Glarus hält fest, dass im Siedlungsraum-Typ Haupttal, zu dem auch die Ortschaften Biltten, Niederurnen, Oberurnen, Näfels und Mollis gehören, prioritär die mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen mit einer hohen baulichen Dichte zu entwickeln sind. Als gut erschlossen gelten dabei in Bezug auf Wohn-Misch- und Zentrumsgebiete und Gebiete mit öffentlichen Nutzungscharakter Gebiete mit einer ÖV-Güteklasse A bis C.² Im Siedlungsraum-Typ Landschaft (u.a. am Kerenzlerberg) liegen die Anforderungen tiefer.

Leitsatz Nr. 2: Das ÖV-Angebot wird sich, teilweise aufgrund externer Einflüsse, weiterentwickeln. Die Gemeinde Glarus Nord soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton darauf hinwirken, dass das ÖV-Angebot stärker auf die Siedlungsstruktur und die angestrebte Siedlungsentwicklung ausgerichtet wird.

² ÖV-Güteklasse gemäss Systematik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE CH)



Das Strassennetz in Glarus Nord stösst an einzelnen Stellen in den Spitzenstunden an Kapazitätsgrenzen (beispielsweise Ortsdurchfahrt Näfels). Weitere Ausbauten im übergeordneten Netz sind in Realisierung oder in Planung (Stichstrasse, Spange Netstal). Die Zuständigkeit für die Hauptachsen liegt in der Regel beim Bund oder beim Kanton. An verschiedenen Stellen in der Gemeinde Glarus Nord stimmt die Funktion und das Eigentum der Strassen jedoch nicht mehr überein. Einzelne Hauptstrassen befinden sich im Eigentum der Gemeinde, während andere Strassen im Eigentum des Kantons ihre ursprüngliche verkehrliche Bedeutung verloren haben und nur noch dem untergeordneten Strassennetz (Nebenstrassen) angehören.

Leitsatz Nr. 3: Das Strasseneigentum und damit die Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinde sollen gemäss der tatsächlichen Netzhierarchie im Strassennetz bereinigt werden.

Die Strassenklassierung der Nebenstrassen und die dazugehörige Dimensionierungsrichtlinien, welche im Entwurf vorliegen, unterstützt die Gemeinde darin, Investitionen im untergeordneten Strassennetz (Nebenstrassen) zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen. Aus finanziellen und umweltrechtlichen Gründen sind Ausbauten für den MIV zurückhaltend vorzunehmen.

Leitsatz Nr. 4: Investitionen im untergeordneten Strassennetz (Nebenstrassen) sind unter Bezug der Strassenklassierung und der Dimensionierungsrichtlinien ressourcenbewusst vorzunehmen.

In den historisch gewachsenen Dorfstrukturen (Dorfkerne) steht der Erhalt des Ortbildes und der historischen Bausubstanz einem normgerechten Ausbau der Strassen entgegen. Eine massvolle Innenentwicklung soll auch in diesen Gebieten ermöglicht werden. Entsprechend muss die Erschliessung und insbesondere die Parkierung mit neuen Lösungsansätzen angegangen werden, beispielsweise durch die Realisierung von Gemeinschaftsparkierungsanlagen, oder mit einer verbesserten Erschliessung mit dem ÖV.



Leitsatz Nr. 5: Eine massvolle Innenentwicklung soll auch in den historisch gewachsenen Dorfstrukturen ermöglicht werden. Für die Erschliessung und insbesondere für die Parkierung sind alternative Konzepte zu entwickeln.

Für den Fussverkehr ist ein attraktives, sicheres, zusammenhängendes, dichtes und hindernisfreies Netz anzubieten. Die Verbindungen für den Veloverkehr sollen attraktiv, sicher und zusammenhängend sein. Hauptrouten des Veloverkehrs sollen möglichst direkt geführt werden und sind entsprechend den aktuellen Normen zu dimensionieren. Es besteht Abstimmungsbedarf mit dem Kanton (Stichworte: Kantonale Radroute, Einbezug der Kantonsstrassen). Die im Gemeinderichtplan und in der Nutzungsplanung II abgebildeten Netze des Fuss- und Veloverkehrs sind weiter zu detaillieren und noch stärker auf die Quell- und Zielgebiete abzustimmen. Ein besonderer Fokus ist auf die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und Arbeitsgebieten zu legen. Ebenso ist eine gute Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen zu gewährleisten.

Leitsatz Nr. 6: Die Netze für den Fuss- und Veloverkehr sind weiterzuentwickeln, auf die Quell- und Zielgebiete abzustimmen und an die ÖV-Haltestellen anzubinden.



3. Wichtigste Erkenntnisse zur Erschliessung der Bauzonen

In vorliegendem Bericht sind folgende Themen als Grundlage und Nachweis zur Nutzungsplanung (NUP II) bearbeitet:

- Es wird die heutige Erschliessungsfunktion aufgezeigt.
- Es werden Handlungsfelder identifiziert.
- Massnahmen zu künftigen Erschliessungen werden aufgearbeitet.
- In Fokusthemen werden ausgewählte Fragestellungen vertieft (vgl. Anhang).

Die Bearbeitung stützt sich auf sechs Leitsätze:

1. Es sind Verkehrsnetze für alle Verkehrsarten zu gewährleisten: Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr
2. Das ÖV-Angebot wird sich in den nächsten Jahren verändern; es soll besser auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.
3. Strasseneigentum und tatsächliche Netzhierarchie zwischen Kanton und Gemeinde soll bereinigt werden.
4. Investitionen im untergeordneten Netz ressourcenbewusst vorzunehmen.
5. Eine massvolle Innenentwicklung soll auch in den gewachsenen Ortskernen ermöglicht werden.
6. Die Netze für den Fuss- und Veloverkehr sind weiter zu entwickeln.

Die wesentlichen Erkenntnisse und Handlungsfelder bezüglich Verkehrserschliessung in der Gemeinde Glarus Nord sind nachfolgend dargelegt:

- Die Gemeinde Glarus Nord geht davon aus, dass ein weiteres Bevölkerungswachstum ermöglicht werden soll. Diese Prognose geht einher mit einer zusätzlichen Nachfrage in der Mobilität. Das Strassennetz ist an zentralen Stellen aber bereits gesättigt, und die Ressourcen und Möglichkeiten für weitere



Ausbauten sind beschränkt. Deshalb ist es besonders wichtig, Verkehr und Siedlung besser aufeinander abzustimmen. Ziel ist eine möglichst grosse Mobilität für möglichst viele Menschen mit geringem Verkehr. Leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten wie der öffentliche Verkehr können zusätzliche Anteile bewältigen, ebenso sind zusätzliche Anteile der Mobilität zu Fuss und mit dem Velo möglich, sofern die Voraussetzungen vorhandener Angebote, die auf die Siedlung abgestimmt sind, gegeben sind.

- Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss weiterentwickelt werden, wenn der öffentliche Verkehr effizienter werden und zusätzliche Verkehrsnachfragen übernehmen soll (Abstimmung Siedlung und Verkehr). Dazu sollen zusammen mit dem Kanton Glarus in einem ersten Schritt eine Gesamtstrategie und in einem zweiten Schritt konkrete Angebotskonzepte entwickelt werden. Um die Interessen der Gemeinde optimal einbringen zu können, soll der Gemeinderat in diesem Prozess eine federführende Rolle übernehmen und sich frühzeitig und aktiv in die Planungsprozesse einbringen. Die Strategie muss mit dem Kanton und den Nachbarkantonen abgestimmt sein und langfristig aufwärtskompatibel umsetzbar sein.
- Im Rahmen der Gesamtstrategie sind beispielsweise folgende Punkte zu klären:
 - IC-Halt in Ziegelbrücke als Kompensation zum Wegfall der S25
 - Bahnhof Bilten, Halbstundentakt S-Bahn
 - Viertelstundentakt mit Bus Ziegelbrücke–Niederurnen–Oberurnen–Näfels-Mollis (Paradestrecke), evtl. mit Anbindung Bilten
 - «Eckanschluss» Ziegelbrücke (bessere Anbindung Mühlehorn und Kerenzerberg an Kantonshauptort Glarus)
 - Anbindung Mühlehorn mit Bahn / Bus sichern, auch in Richtung Quarten und Walenstadt (Abstimmung mit Nachbargemeinde Quarten, etc.)



- Ortsbusangebote prüfen: Niederurnen, Näfels Süd, Mollis Hanggebiete
 - Weitere Themen: mangelhafte oder fehlende Erschliessungen z.B. von Arbeitsgebieten, Anschlüsse, Lage der Haltestellen, Zugänge zu den Haltestellen.
- Für die ÖV-Erschliessung «abseits der Hauptachsen» werden in Zukunft vermehrt alternative Konzepte zur Verfügung stehen. Das Potenzial neuer ÖV-Angebote ist zu nutzen. So ist beispielsweise denkbar, dass die Wohngebiete in der Hanglage von Mollis, die südlichen Siedlungsteile von Näfels oder das Gebiet Hädliloch / Feld mit Seilbahn und Altersheim in Niederurnen künftig mit einem autonom verkehrenden Fahrzeug oder einem Ortsbus bedient werden können.
 - Durch die gezielte Verdichtung des ÖV-Angebots können wesentliche Verbesserungen in der Erschliessung der Bauzonen erzielt werden. So könnte beispielsweise die Erschliessung der Ortschaften Niederurnen, Oberurnen und Näfels durch die Einführung eines Bus-Viertelstundentakt deutlich verbessert werden (ÖV-Güteklassen-Sprung, Güteklasse C statt D, Einzugsbereich einer Bushaltestelle wird grösser, bis max. 500 m, Angebotsqualität steigt deutlich).

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]	800	620	1560	11180	3810	1930	19880
Arbeitszonen [EWG]		10	280	1690	320	1320	3630
Total	800	630	1840	12870	4130	3250	23510

Tabelle 1: Ist-Zustand der Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen aller Ortschaften auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]	800	620	8290	5230	3810	1140	19880
Arbeitszonen [EWG]		10	1210	1240	320	840	3630
Total	800	630	9500	6470	4130	1980	23510

Tabelle 2: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen aller Ortschaften auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet) mit Halbstundentakt am Bahnhof Bilten und mit Halbstundentakt auf der Buslinie Ziegelbrücke – Niederurnen – Näfels-Mollis, Bahnhof.

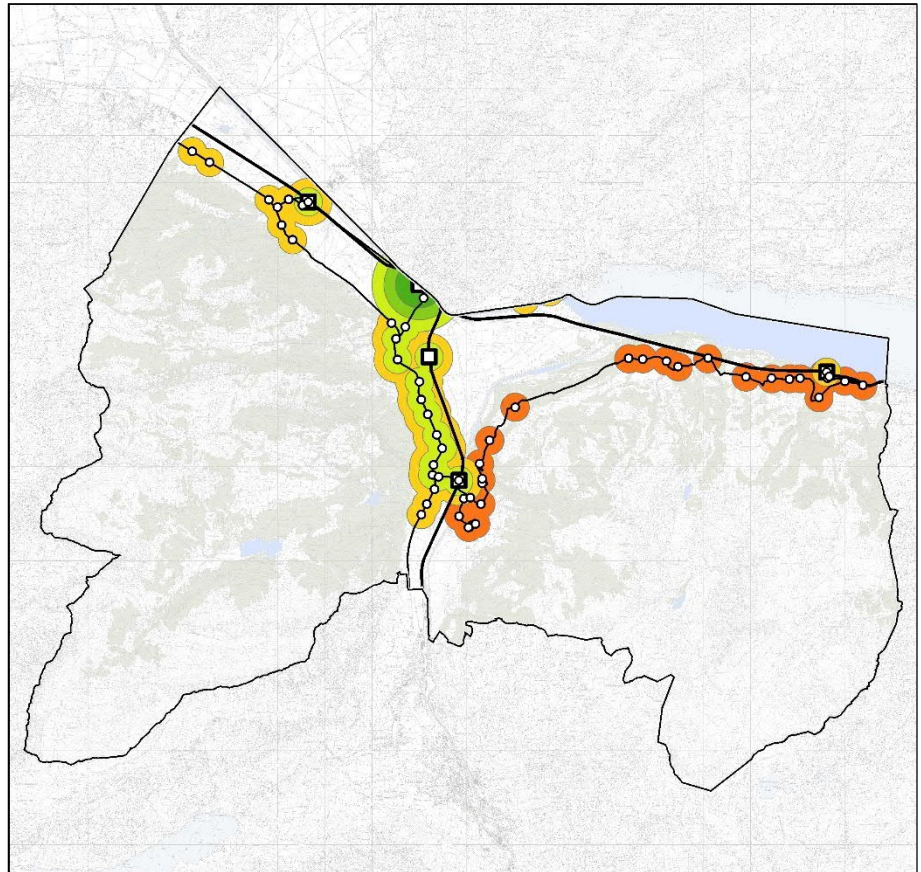


Abbildung 7: Darstellung der ÖV-Güteklassen mit Halbstundentakt am Bahnhof Bilten und mit Halbstundentakt auf der Buslinie Ziegelbrücke – Niederurnen – Näfels-Mollis (Bahnhof).

- Beim motorisierten Individualverkehr gilt es, die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten; Die Kapazitäten sind an zentralen, entscheidenden Stellen begrenzt. Mit den Umfahrungsprojekten sind die Entlastungseffekte zu sichern.
- Das Eigentum und die Hierarchie der Strassen stimmen zwischen Kanton und Gemeinde an verschiedenen Orten nicht mehr überein. Durch die Übernahme von Strassen ins Gemeindeeigentum erhält die Gemeinde die Entscheidungskompetenzen in zentralen Fragestellungen zur Entwicklung der Verkehrssysteme (Abstimmung Siedlung und Verkehr). Dazu sind einerseits Fragen bezüglich Kosten und Prioritäten zu klären. Andererseits ist eine Einigung mit dem Kanton zu erzielen (Zuständigkeit: Landrat).
- Handlungsbedarf gibt es weiter insbesondere entlang der Hauptstrassen in den Ortskernen. Für verschiedene Ortsdurchfahrten sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) zu erarbeiten und umzusetzen. Die erforderlichen Mittel sind im



Strassenbauprogramm des Kantons zu verankern. Herausforderung: Die Hauptstrassen sind im Zentrum immer auch die Hauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Hier müssen Querungsstellen sicherer gestaltet werden und der Verkehr soll siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Die Wohnquartiere sind vor Schleichverkehrsrouten zu schützen.

- Der Handlungsbedarf im untergeordneten Strassennetz (Sammel- und Erschliessungsstrassen) wird im Bericht konkret bezeichnet. Meist lässt sich der Handlungsbedarf im untergeordneten Strassennetz pro Ortschaft auf einige Interventionspunkte beschränken.
- Zur Entlastung von Kerngebieten, in welchen der Ortsbildschutz hoch zu gewichten ist, sind alternative Lösungen der Erschliessung und Parkierung zielführend. In Kooperation privater Grundeigentümer und öffentlicher Hand sind ortsspezifische Lösungen wie beispielsweise (unterirdische) Gemeinschaftsparkierungsanlagen zu entwickeln. Diese Gemeinschaftsparkierungsanlagen sind im Sinne von «Mobilitätshubs» zukunftsgerichtet auszubilden. Neben dem Parkieren von Autos sind auch Veloabstellplätze, Carsharing, Bikesharing, Carvelo2go, ein ÖV-Anschluss und weitere Mobilitätsdienste anzubieten. Die «Mobilitätshubs» sind an zentralen Lagen in allen Ortschaften zu positionieren und in das Parkierungskonzept einzubinden.
- Fussverkehr und Veloverkehr sollen als eigenständige Verkehrsarten gepflegt werden. Diese beiden Verkehrsarten können innerhalb der Ortschaften die Mehrheit der Verkehrsnachfrageströme abdecken. Wie beim MIV und beim ÖV selbstverständlich, sollen hierarchische Netze definiert werden: je Ortschaft gibt es Haupttrouten und Nebenrouten. Idealerweise werden auf Haupttrouten die jeweiligen Verkehrsarten vorrangig (vortrittsberechtigt) geführt.
- Die kantonale Radroute soll vermehrt weniger als Freizeitroute betrachtet werden, sondern auch Pendler- und Alltagsverkehrs-



ströme übernehmen. Die Route ist deshalb besser auf Siedlungszentren und weitere Zielorte abzustimmen, oder mit neuen Hauptstrecken zu ergänzen.

- Für den Fussverkehr sollen innerhalb der Ortschaften Begegnungsorte und Hauptwege definiert werden, welche die wichtigsten Ziel- und Quellorte untereinander sicher und attraktiv verbinden. In neueren Quartieren und neu entstehenden Überbauungen sind sichere und attraktive Fusswegenetze planerisch zu sichern und in den Projekten umzusetzen. Darauf muss wieder verstärkt geachtet werden, so wie auch attraktive Veloabstellplätze bei Bauprojekten einzufordern sind. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr zu richten.
- Die Umsetzung der Massnahmen ist auf verschiedenen Ebenen parallel voranzutreiben:
 - Rechtliche Sicherungen mit Richtplaneinträgen
 - Rechtliche Sicherungen mit Baulinienplänen
 - Erschliessungsprogramm: neue Anlagen im Zusammenhang mit Siedlungserweiterungen
 - Infrastrukturmanagement: Erneuerung bestehender Anlagen, zum Teil Anpassungen aufgrund neuer Anforderungen



4. Bilten

4.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Ortschaft Bilten entwickelte sich aus den historisch gewachsenen, an der Kantonsstrasse³ gelegenen Siedlungskernen Oberbilten und Unterbilten. Diese gewachsenen Strukturen sind noch heute erkennbar und werden in der NUP II mit Ortsbildschutzzonen umgesetzt. Wichtige öffentliche Nutzungen wie z.B. Schule, Kindergärten und Dienstleistungsnutzungen befinden sich innerhalb oder am Rand der historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen. Ein wichtiger Ort für das öffentliche Leben stellt die Schule dar. Hier besteht Potenzial für die Ausbildung eines öffentlichen Raumes, welcher mittels Fusswege an die umliegenden Gebiete angeschlossen werden kann. An der Linth-Escherstrasse zwischen Kreisel und Grabenstrasse sind Ansätze einer neuen Zentrumsentwicklung erkennbar. Auf beiden Seiten der Bahnlinie befinden sich Arbeitsnutzungen (Entwicklungsschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan und gemäss Gemeinderichtplan). Die Bahn- und Strassenachsen, welche zur Erschliessung der Arbeitsnutzungen beitragen, wirken gleichzeitig auch als Trennelemente, welche die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr teilweise stark einschränken.

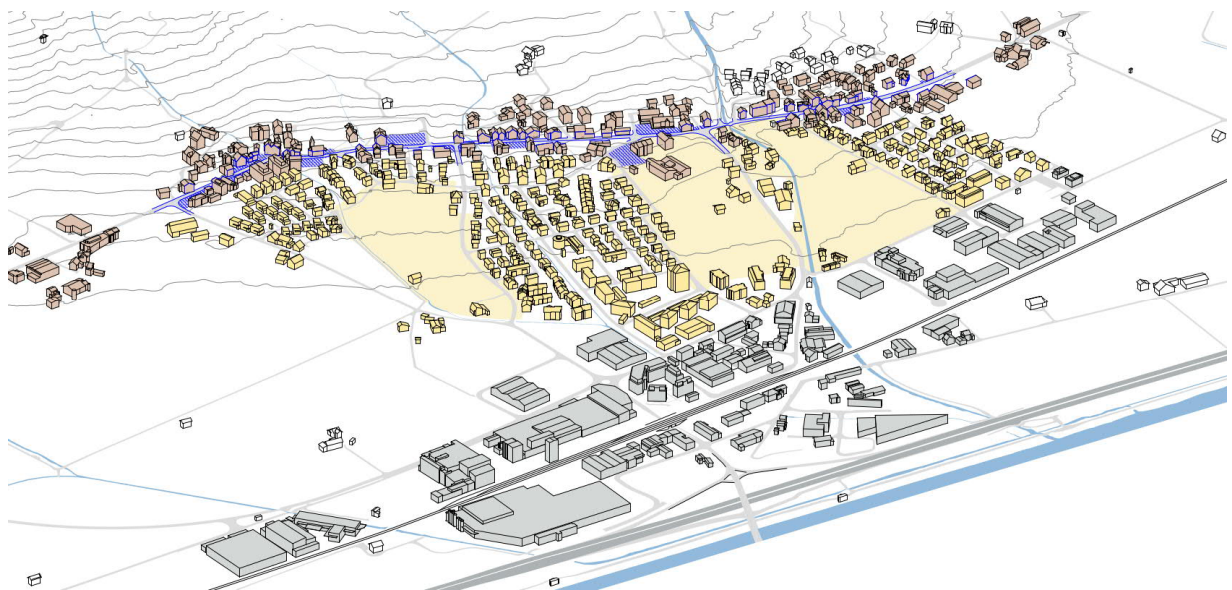


Abbildung 8: Auszug aus dem räumlichen Dorfbild Bilten (Februar 2020). Historisches Kerndorf: orange; Einfamilienhäuser: gelb; Industrie: grau, Freiräume entlang Strassen im Kerndorf: blau.

³ In Oberbilten als Hauptstrasse und in Unterbilten als Landstrasse bezeichnet.



Die Ausdehnung der Bauzonen in Bilten wird mit der NUP II reduziert. Es verbleiben jedoch weiterhin grössere, unbebaute Flächen in der Bauzone. Die Bebauung dieser Flächen wird zusätzlichen Verkehr erzeugen, welcher über die Erschliessungs- und Sammelstrassen auf das übergeordnete Strassennetz abgeleitet werden muss. In den bebauten Bauzonen besteht ein Potenzial für Nachverdichtungen, was ebenfalls Mehrverkehr erzeugen kann.

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Bilten für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 510 Einwohnergleichwerten (EWG)⁴ erwartet, davon 100 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 410 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 1060 EWG erfasst. Es stehen noch rund 7.7 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung. Insbesondere das Gebiet Au weist noch Entwicklungspotenzial auf.

		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	33.8	6.0	39.8
	EWG (Bestand)	ca. 2700	0	ca. 2700
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 100	ca. 410	ca. 510
Arbeitszonen	Fläche [ha]	23.8	7.7	31.5
	EWG (Bestand)	ca. 1060	0	ca. 1060
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 250 - 450	ca. 250 - 450

Tabelle 3: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Bilten (Werte gerundet). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

⁴ Einwohnergleichwert [EWG] = Einwohner [EW] + Vollzeitäquivalente [VZÄ]. Zur Berechnung der Vollzeitäquivalente wird das Arbeitsvolumen sämtlicher Voll- und Teilzeitbeschäftigten, das normalerweise in Arbeitsstunden gemessen wird, in Vollzeitbeschäftigte umgerechnet (vgl. Definition Bundesamt für Statistik, BFS).



Abbildung 9: Die historischen Siedlungskerne Oberbilten und Unterbilten sind mit einer orangen Bandierung gekennzeichnet (Ortsbildschutzzone). Sowohl in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) als auch in den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch grössere nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



4.2 Erschliessungssituation

4.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die ÖV-Erschliessung von Bilten erfolgt derzeit hauptsächlich über eine Buserschliessung im Halbstundentakt (Pfäffikon SZ) – Bilten, Ussbühl – Bilten – Ziegelbrücke (Linie 524). Entlang der Hauptstrasse und der Sägestrasse wird die Güteklasse D erreicht, was einer durchschnittlichen Erschliessung entspricht. Der Bahnhof Bilten wird durch die Bahn nur noch in den Randzeiten am Morgen und Abend bedient. In den Arbeitszonen fehlt teilweise eine ausreichende ÖV-Erschliessung.

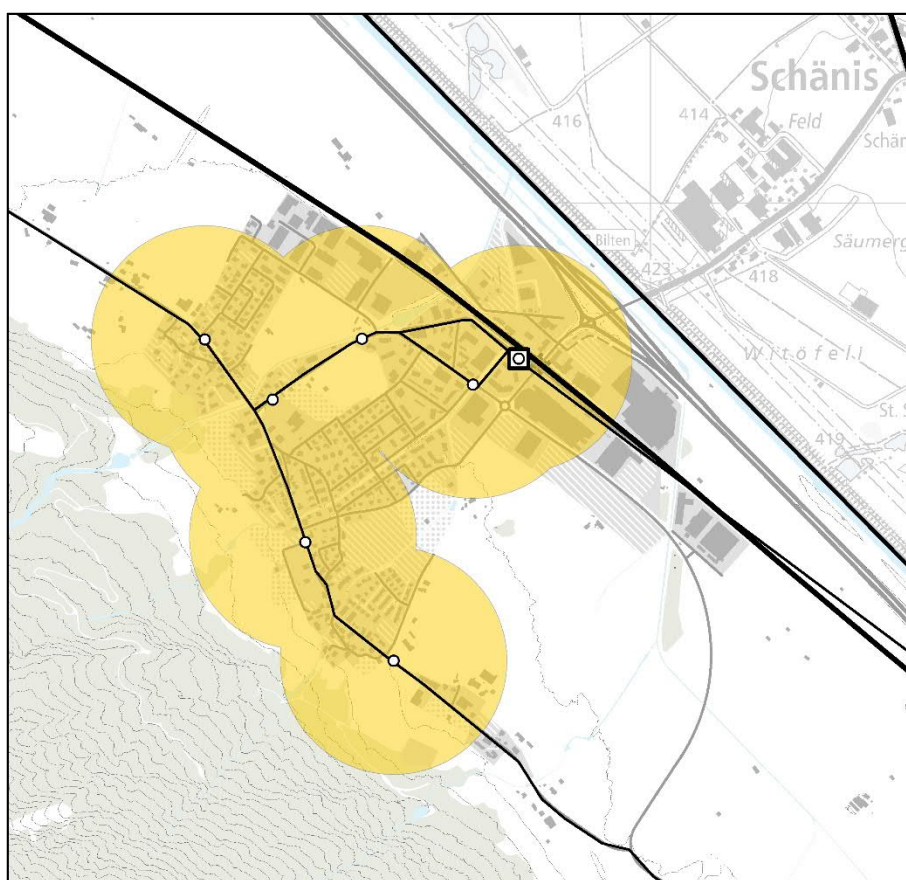


Abbildung 10: Die ÖV-Erschliessung in Bilten erreicht derzeit die Güteklasse D (durchschnittliche Erschliessung). Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]				2670		40	2700
Arbeitszonen [EWG]				940		120	1060

Tabelle 4: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).



4.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Hauptstrasse befindet sich im Eigentum des Kantons und führt durch die gewachsenen Ortsstrukturen von Oberbilten. Der Hauptteil des Verkehrsaufkommens aus Richtung Niederurnen wird heute via Linth-Escherstrasse zum Autobahnanschluss Bilten geführt. Unter Einbezug der Sägestrasse soll der Verkehr in Richtung Reichenburg künftig um den historisch gewachsenen Ortskern von Bilten geführt werden. Damit kann der Ortskern mit den begrenzten Platzverhältnissen vom Verkehr deutlich entlastet werden. In diesem Zusammenhang kann auch ein Abtausch des Eigentums zwischen der Hauptstrasse (derzeit im Eigentum des Kantons) und der Linth-Escherstrasse / Sägestrasse (derzeit im Eigentum der Gemeinde) geprüft werden.

Die Bahnhofstrasse und die Grabenstrasse werden gemäss Strassenklassierung als Sammelstrasse bezeichnet. Auch Teilstücke der Käsernstrasse, der Pestalozzistrasse, der Kusterwiesstrasse, der Speerstrasse und des Elmenwegs werden als Sammelstrassen klassiert. Die Erlenstrasse, die Tschachenstrasse und die Moorbodenstrasse dienen als Gewerbeerschliessungsstrassen. Die übrigen Strassen in Bilten erschliessen die verschiedenen Quartiere bzw. Raumkammern. In den Wohnquartieren sind Tempo-30-Zonen signalisiert. An einzelnen Standorten liegen Daten aus Verkehrserhebungen vor. Eine Analyse der Unfallereignisse mit Personenschäden seit dem Jahr 2011 zeigt, dass sich Unfälle häufig auf den Hauptachsen ereigneten. Fussgängerunfälle sind auf der Hauptstrasse, der Sägestrasse und der Kusterwiesstrasse verzeichnet.

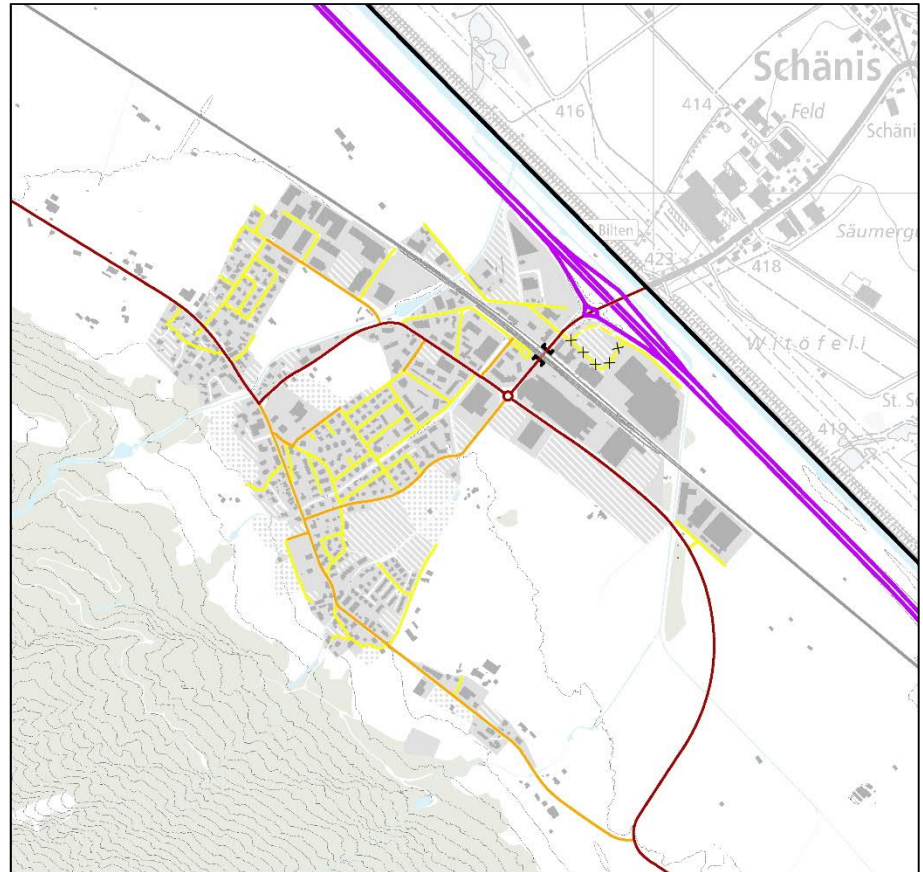


Abbildung 11: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.



4.2.3 Fussverkehr

Die Erschliessung der Quartiere für den Fussverkehr erfolgt hauptsächlich über die bestehenden Erschliessungsstrassen im Mischprinzip mit dem MIV. Teilweise bestehen Fusswegverbindungen, welche für den MIV nicht befahrbar sind. Diese werden auch als Zugänge zum Schulhaus genutzt. Die Arbeitsgebiete sind für den Fussverkehr teilweise nur mangelhaft erreichbar.

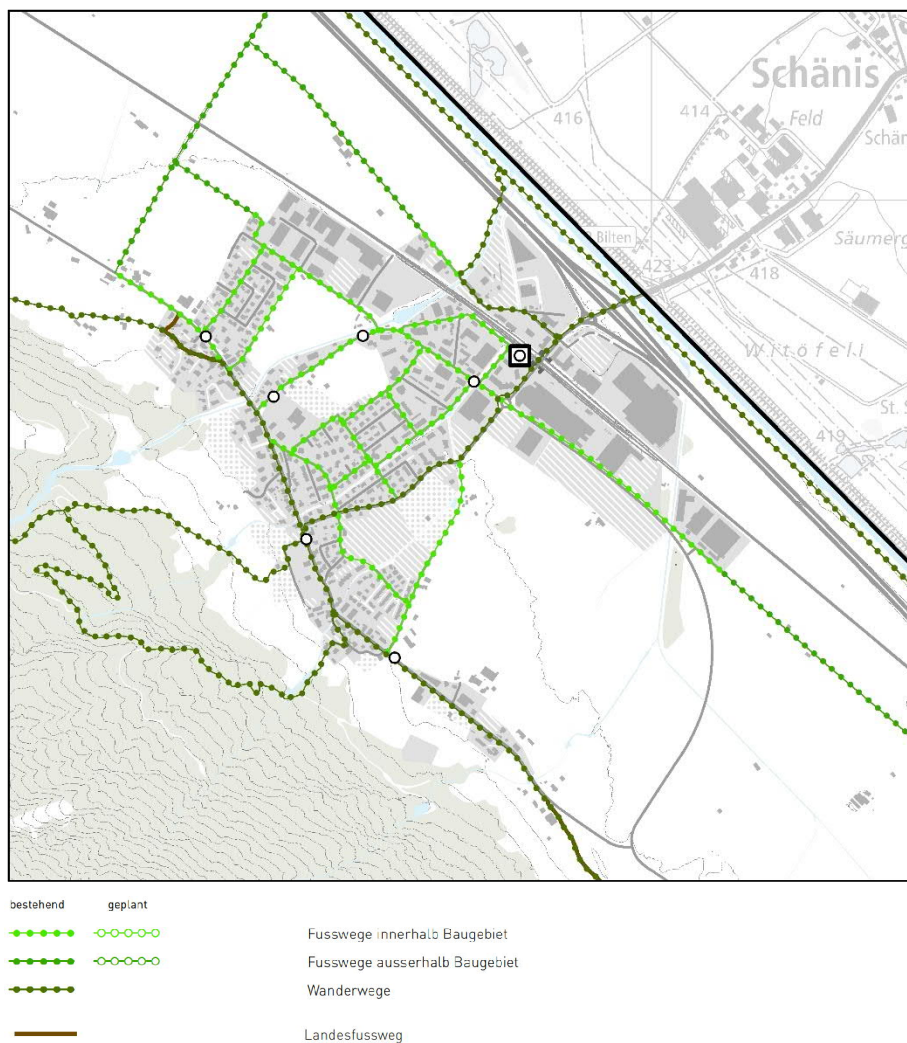


Abbildung 12: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



4.2.4 Veloverkehr

Der Veloverkehr bewegt sich im Siedlungsgebiet hauptsächlich im Mischprinzip mit dem MIV. In Richtung Niederurnen besteht im Bereich der Linth-Escherstrasse eine Anbindung über die kantonale Radroute. In Richtung Reichenburg steht ebenfalls eine Route abseits der Kantonsstrasse zur Verfügung (signalisiert als Veloroute von SchweizMobil). Die Arbeitsgebiete sind für den Veloverkehr teilweise nur mangelhaft erreichbar.

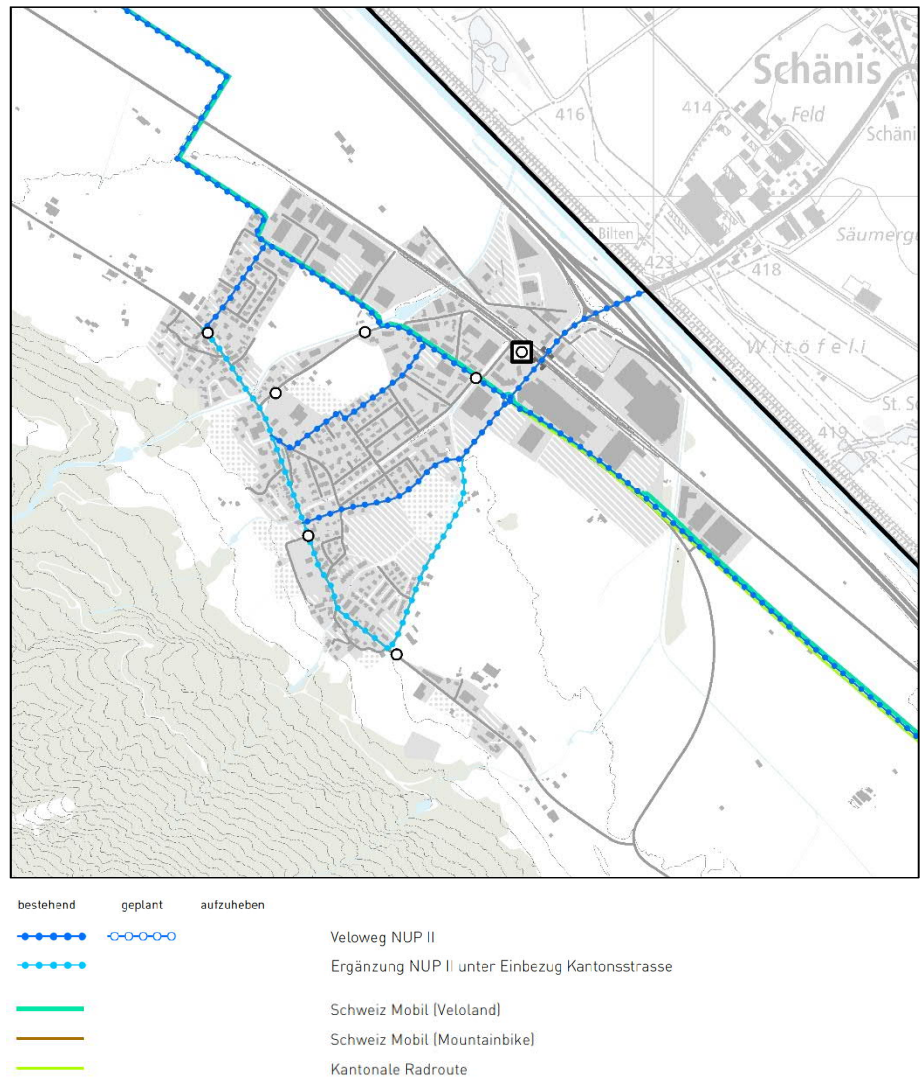


Abbildung 13: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



4.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	<p>Bus-Halbstundentakt bedient die wichtigen, öffentlichen Orte (Hauptstrasse, Schulhaus, Bahnhof)</p> <p>S-Bahn-Haltestelle ist vorhanden</p>	<p>Bahnhof Bilten wird nur noch morgens und abends bedient</p> <p>Arbeitsgebiete sind mit dem ÖV teilweise nicht erschlossen</p> <p>Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr teilweise nicht optimal (z.B. Grabenstrasse, Knoten Linth-Escherstrasse / Bahnhofstrasse)</p>
MIV	<p>Umfahrung via Linth-Escherstrasse und Sägestrasse existiert bereits</p>	<p>Angestrebte Funktion der Linth-Escherstrasse, der Sägestrasse und der Hauptstrasse stimmen nicht mit dem Eigentum überein.</p> <p>Erschliessungs- und Parkierungssituation in den gewachsenen Siedlungsstrukturen (Spannungsfeld zwischen Erschliessung, Parkierung und Ortsbildschutz)</p> <p>Erschliessung grösserer unbebauter Flächen in den Gebieten Alt, Giessmättli (WMZ) und Au (Arbeitszone)</p> <p>Geringe Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen (z.B. Linth-Escherstrasse)</p>
Fussverkehr	<p>Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen)</p>	<p>Anbindung der Arbeitsgebiete mangelhaft (z.B. Gebiet Bieterschen / Moorbodenstrasse)</p> <p>Situation bei Autobahnanschluss Bilten ist für Fussverkehr heute nicht zufriedenstellend gelöst resp. wird als unsicher wahrgenommen</p> <p>Qualität des Fusswegnetzes ist zu verbessern</p>
Veloverkehr	<p>Das Siedlungsgebiet kann von der kantonalen Radroute, resp. der Linth-Escherstrasse mit dem Velo gut erreicht werden.</p>	<p>Anbindung der Arbeitsgebiete mangelhaft (z.B. Gebiet Bieterschen / Moorbodenstrasse)</p> <p>Situation bei Autobahnanschluss Bilten ist für Veloverkehr heute nicht zufriedenstellend gelöst resp. wird als unsicher wahrgenommen</p>

Tabelle 5: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in der Ortschaft Bilten



Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung der Ortschaft Bilten mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	Erhalt des Bahnhofs Bilten mit einem attraktiven Bahn-Angebot (Halbstundentakt, ÖV-Güteklasse C)	Koordination mit Kanton und Nachbarkantonen erforderlich (Gesamtstrategie), attraktive Anschlüsse in Ziegelbrücke anstreben, Erschliessung Arbeitsplätze (ESP)
	Buserschliessung verbessern vgl. Leitsatz Nr. 2 (Viertelstundentakt Bilten – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis, ÖV-Güteklasse C)	Koordination mit Kanton und Nachbarkantonen erforderlich (Gesamtstrategie), Erschliessung Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
	Busführung via Landstrasse – Sägestrasse – Bahnhof – Linth-Escherstrasse – Bahnhofstrasse – Hauptstrasse prüfen	Koordination mit Kanton erforderlich
	Knotensituation und Bushaltestelle bei Schulhaus Bilten überprüfen resp. anpassen	Raum für Ausbau der Bushaltestelle mit ZöBA gesichert. Knotenbereich liegt teilweise in der Dorfkernzone resp. in der Dorfzone Ebene, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern.
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren (z.B. Grabenstrasse, Knoten Linth-Escherstrasse / Bahnhofstrasse), Raumsicherung	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
	Evtl. zusätzliche Buslinie Bilten – Schänis prüfen, inkl. neuer Haltestelle an der Schäniserstrasse zur Erschliessung der Arbeitsgebiete nördlich der Bahnlinie (ESP)	Koordination mit Kanton und Nachbarkantonen erforderlich (Gesamtstrategie), Erschliessung der Arbeitsgebiete auf Gemeindegebiet Schänis könnten ebenfalls verbessert werden
MIV	Linth-Escherstrasse, Sägestrasse und Hauptstrasse: Eigentumsabtausch anstreben	Einigung mit Kanton erforderlich
	Sägestrasse / Linth-Escherstrasse: Raumsicherung für beidseitiges Trottoir, Bushaltestellen, Querungstellen	Raum für Ausbau Sägestrasse / Linth-Escherstrasse teilweise mit ZöBA gesichert, weiterer Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern Handlungsbedarf unabhängig von Eigentumsabtausch, auch als Hauptsammelstrasse im Gemeindeeigentum wäre z.B. ein beidseitiges Trottoir anzustreben
	Bahnhofstrasse bis Verzweigung Seggenstrasse: Raumsicherung für beidseitiges Trottoir (Erschliessung Arbeitsgebiet, Sicherstellung Sichtweiten), Bushaltestellen	Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
	Aufwertung Ortsdurchfahrt (Landstrasse und Hauptstrasse), Temporeduktion im Dorfkern Oberbilten anstreben	Massnahmen in Unterbilten: BGK in Strassenbauprogramm aufnehmen, inkl Bushaltestelle; Projekt «Dorfstrasse Oberbilten» mit Abtausch im Zusammenhang Strassenhierarchie klären.
	Gemeinschaftsparkierungsanlagen zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. Standorte am Elmenweg und beim Schulhaus), Aspekte des Ortsschutzes beachten	Mögliche Standorte am Elmenweg und beim Schulhaus liegen in der ZöBA Einführung der Parkplatzbewirtschaftung kann unterstützend wirken nach Möglichkeit als «Mobilitätshub» ausbilden
	Erschliessung Arbeitsgebiet Au: Ortseingang und Signalisation «Tempo 50 generell» an neuen Siedlungsrand verschieben, um eine zusätzliche Ausfahrt auf die Kantonsstrasse zu ermöglichen	Koordination mit Kanton erforderlich. Zuständigkeit für die Verfügung betreffend Signalisation liegt bei der Kantonspolizei.
Fussverkehr	Anbindung des Arbeitsgebiets Au und Anbindung der Arbeitsgebiete nördlich der Bahnlinie verbessern	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich, evtl. Baulinien definieren



	Situation bei Autobahnanschluss Bilten und Anbindung in Richtung Schänis (inkl. Linthquerung) aufwerten resp. alternative direkte Linienführung prüfen	Koordination mit Kanton Glarus, Kanton St. Gallen, Gemeinde Schänis, evtl. Linthverwaltung
	<p>Wichtige Fussgängerachsen stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schulhaus via Käsernstrasse – Pestalozzistrasse – Kusterwiesstrasse in Richtung Bahnhof - Schulhaus – Käsernstrasse – Brühlstrasse (strassenbegleitender Freiraum entlang Brühlstrasse erhalten) 	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan In Langfristplanung aufnehmen
Veloverkehr	Anbindung des Arbeitsgebiets Au und Anbindung der Arbeitsgebiete nördlich der Bahnlinie verbessern	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Situation bei Autobahnanschluss Bilten und Anbindung in Richtung Schänis (inkl. Linthquerung) aufwerten resp. alternative direkte Linienführung prüfen	Koordination mit Kanton Glarus, Kanton St. Gallen, Gemeinde Schänis, evtl. Linthverwaltung

Tabelle 6: Handlungsfelder in der Ortschaft Bilten

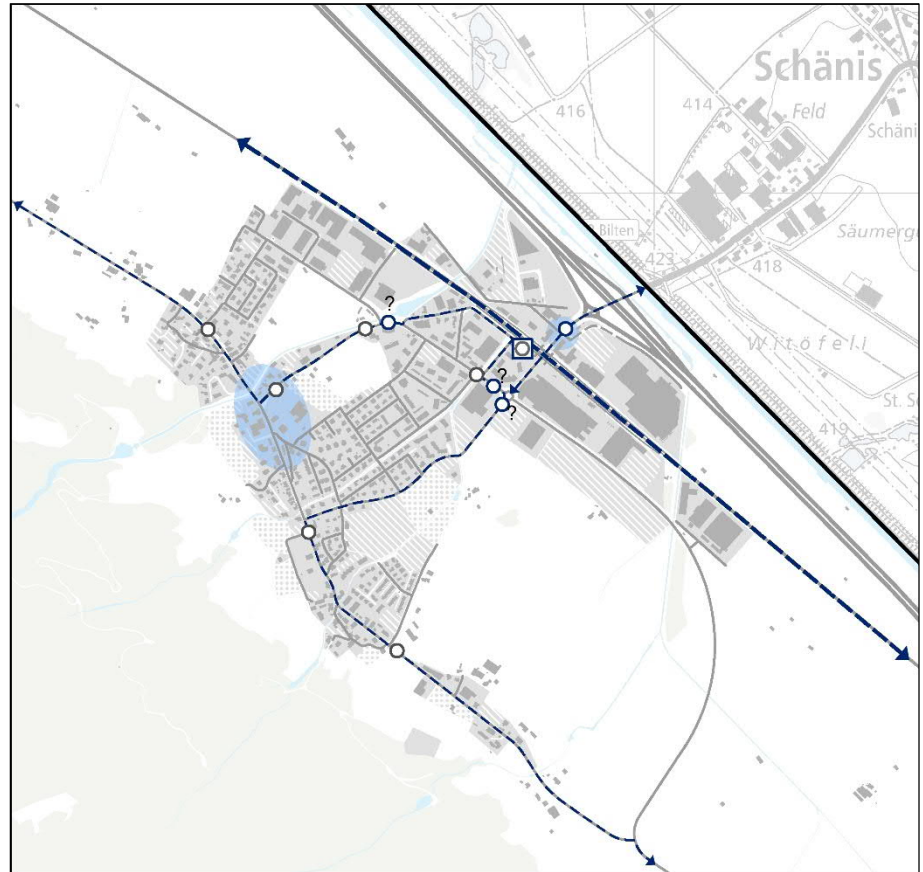


Abbildung 14: Handlungsfelder ÖV in Bilten



Abbildung 15: Handlungsfelder MIV in Bilten

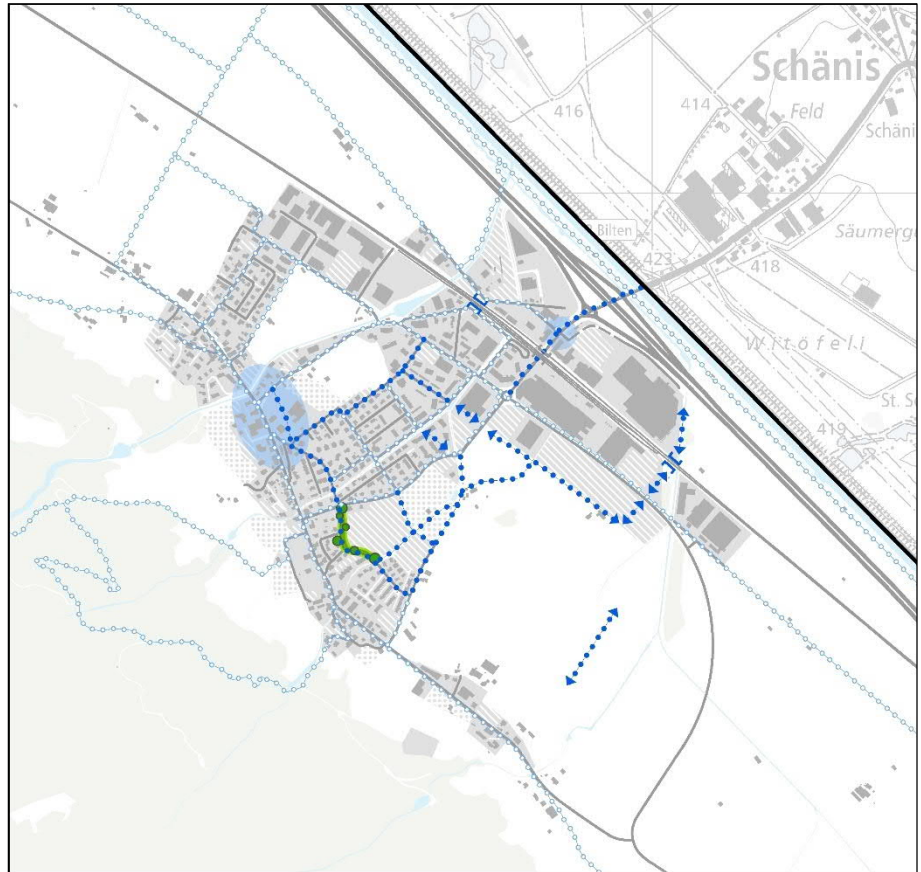


Abbildung 16: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Bilten

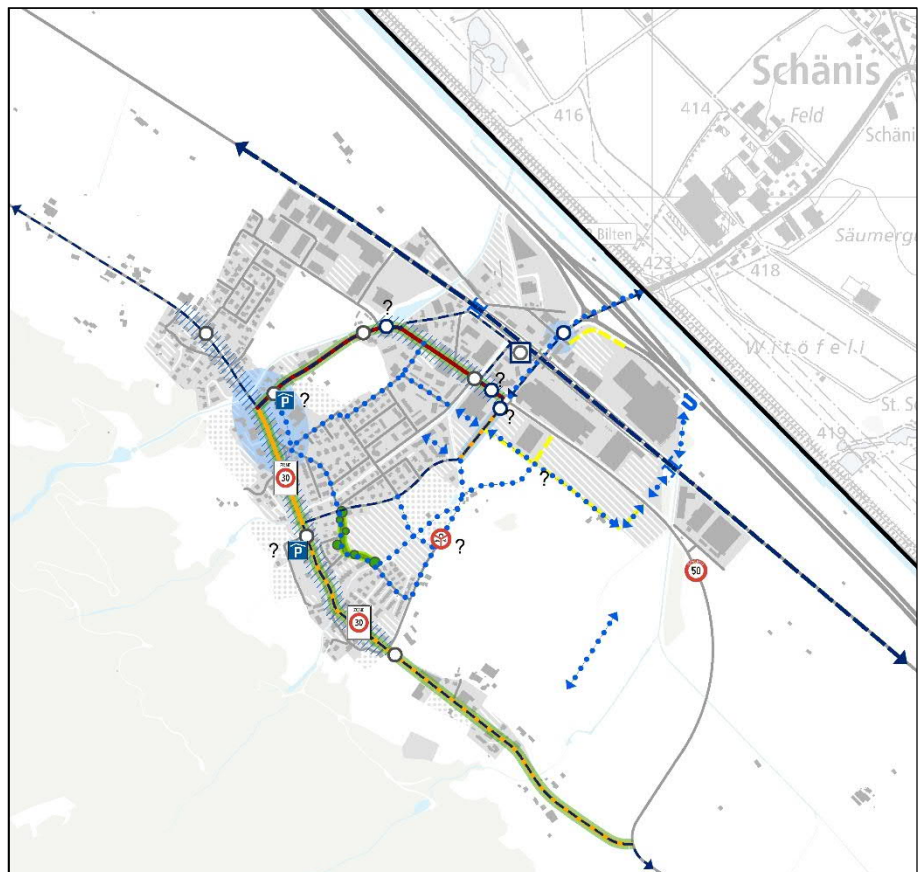


Abbildung 17: Zusammengefasste Handlungsfelder in Bilten



5. Niederurnen

5.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Öffentliche Nutzungen konzentrieren sich in Niederurnen einerseits im Bereich der Kirche und des Gemeindehauses. Andererseits sind entlang der Ziegelbrückstrasse Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen angesiedelt. Das Jennyareal in Ziegelbrücke stellt eine historisch gewachsene Siedlungsstruktur dar, die etappenweise umgenutzt und weiterentwickelt werden soll. Dazu liegt ein Masterplan vor, dessen Zeithorizont sich über jenen der NUP II erstreckt, d.h. verschiedene Flächen werden vorerst der Zone für künftige bauliche Nutzung zugeordnet. Künftig werden an diesem Standort, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Ziegelbrücke, zusätzliche Wohn- und Arbeitsnutzungen angesiedelt. Der Standort der Eternit (Schweiz) AG befindet sich am östlichen Rand des Dorfes Niederurnen.

In Niederurnen sind mit der NUP II vor allem in Ziegelbrücke noch grössere, unbebaute Bauzonenflächen vorhanden. Die Bebauung dieser Flächen wird zusätzlichen Verkehr erzeugen. Die Standortgunst der sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete um den Bahnhof Ziegelbrücke soll dazu genutzt werden, Siedlungsformen zu realisieren, die unterdurchschnittlich viel motorisierten Verkehr verursachen. In den bebauten Bauzonen besteht ein gewisses Potenzial für Nachverdichtungen.

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Niederurnen für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 1070 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet, davon 530 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 540 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 720 EWG erfasst. Es stehen noch rund 4.8 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung (inkl. Gebiet Unterer Fennen bei der KVA, exkl. Biäsche).



		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	62.2	5.6	67.7
	EWG (Bestand)	ca. 5050	0	ca. 5050
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 530	ca. 540	ca. 1070
Arbeits- zonen	Fläche [ha]	24.8	4.8	29.7
	EWG (Bestand)	ca. 720	0	ca. 720
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 150 - 300	ca. 150 - 300

Tabelle 7: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Niederurnen (Werte gerundet, inkl. Gebiet Unterer Fennen, exkl. Biäsche). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

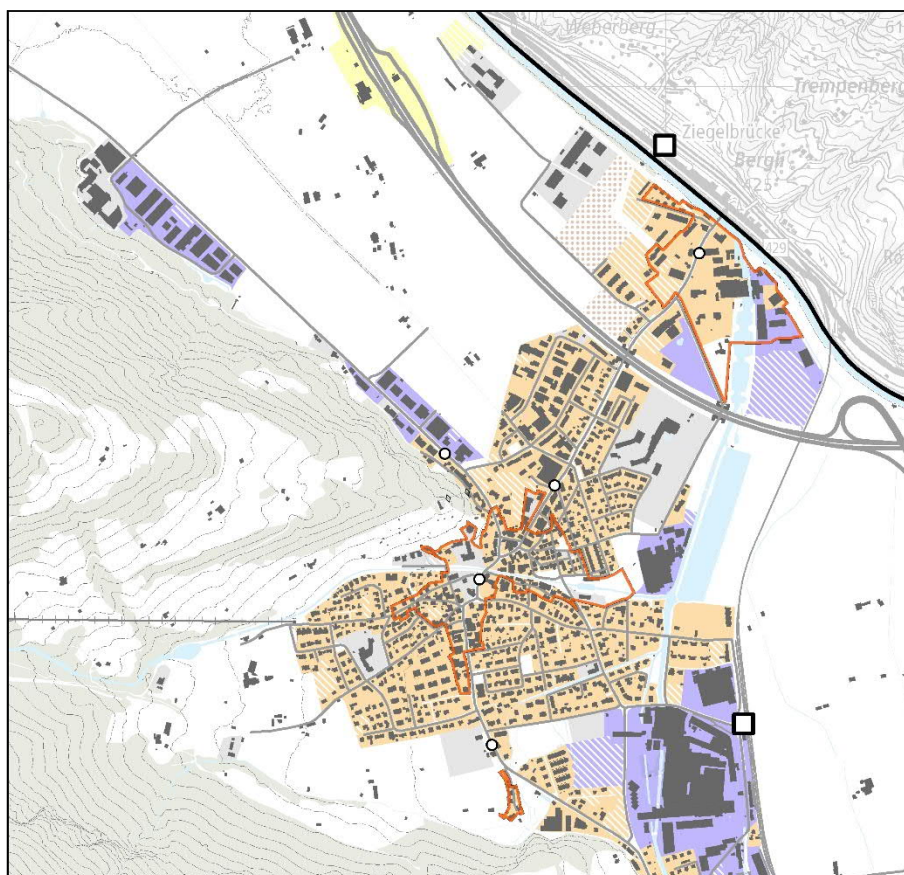


Abbildung 18: Öffentliche Nutzungen, die für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar sein sollen, befinden sich bei der Kirche und dem Gemeindehaus und entlang der Ziegelbrückstrasse. Das Jennyareal in Ziegelbrücke und das Areal der Eternit (Schweiz) AG stellen weitere, wichtige Quell- und Zielgebiete dar. Die Ortsbildschutzzonen sind mit einer orangenen Bandierung dargestellt. Sowohl in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) als auch in den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



5.2 Erschliessungssituation

5.2.1 Öffentlicher Verkehr

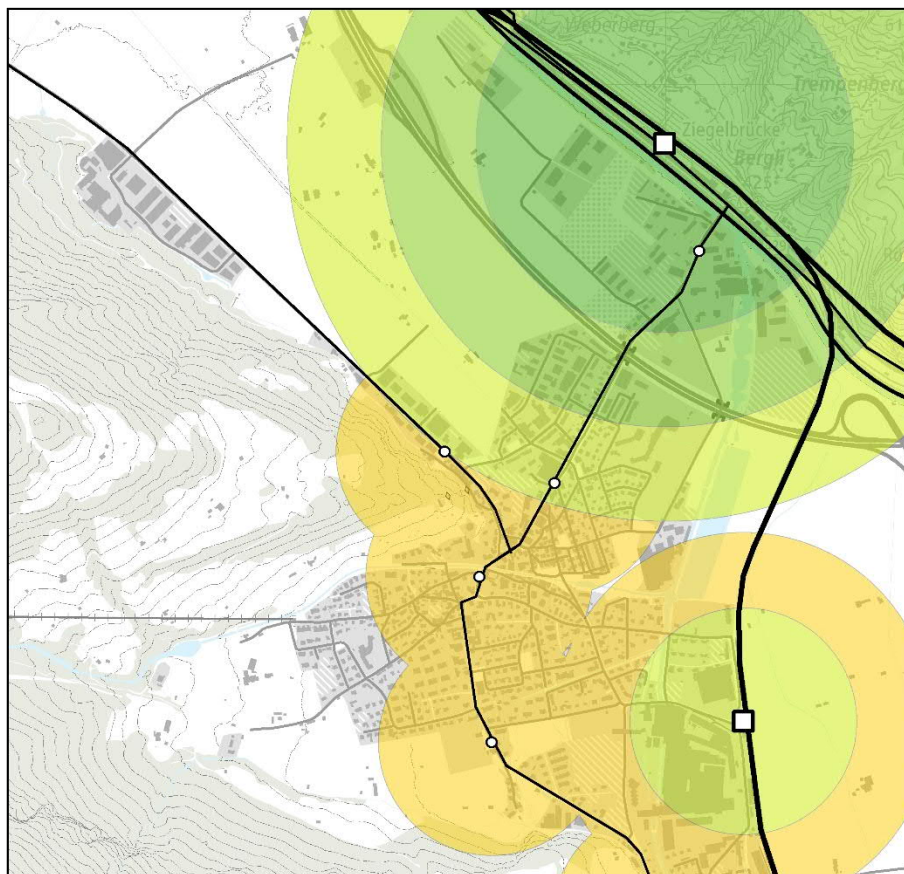


Abbildung 19: Die ÖV-Erschliessung in Niederurnen erreicht derzeit die Güteklassen A – C im Einzugsgebiet des Bahnhofs Ziegelbrücke, die Güteklasse C im Bereich des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen sowie die Güteklasse D entlang der Kantonsstrasse (durchschnittliche Erschliessung). Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]	800	620	810	2510		310	5050
Arbeitszonen [EWG]		10	80	350		270	720

Tabelle 8: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

Der Bahnhof Ziegelbrücke befindet sich auf St. Galler Territorium, seine Erschliessungswirkung erstreckt sich jedoch auch auf das Gebiet der Gemeinde Glarus Nord und insbesondere den Ortsteil Ziegelbrücke mit dem Jennyareal und der Berufsschule (Güteklassen A – C). Der Bahnhof Nieder- und Oberurnen befindet sich am Siedlungsrand der Ortschaft Niederurnen (Güteklasse C). Die ÖV-Erschliessung von Niederurnen erfolgt deshalb zusätzlich mit dem Bus durch folgende Linien:



- Linie 524 Bilten, Ussbühl – Bilten – Ziegelbrücke
- Linie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn
- Linie 512 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mollis, Vorderdorf

Entlang der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) wird die Güteklasse D erreicht, was einer durchschnittlichen Erschliessung entspricht.

5.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Aus Richtung Oberurnen führt die Hauptstrasse in den Dorfkern von Niederurnen. Die Badstrasse (Hauptstrasse 3) führt weiter in Richtung Bilten. Die Ziegelbrückstrasse stellt die Verbindung zum Ortsteil Ziegelbrücke sicher und führt weiter als Hauptstrasse 17 nach Koblenz. Verschiedene Strassen werden gemäss Strassenklassierung als Sammelstrassen bezeichnet: Sustweg und Koloniestrasse (erste 60 m ab Ziegelbrückstrasse); Berufsschulstrasse; Fabrikstrasse; Brunnenstrasse und Wiesenstrasse; Linth-Escher-Strasse (erste 50 m ab Ziegelbrückstrasse); Schulstrasse (bis Gemeindehaus); Speerstrasse bis zur Seilbahnstation; Poststrasse und Bahnhofstrasse; Eternitstrasse. Die übrigen Strassen in Niederurnen erschliessen die verschiedenen Quartiere bzw. Raumkammern. In den Wohnquartieren sind Tempo-30-Zonen signalisiert. An einzelnen Standorten liegen Daten aus Verkehrserhebungen vor. Eine Analyse der Unfallereignisse mit Personenschäden seit dem Jahr 2011 zeigt, dass sich Unfälle häufig auf den Hauptachsen ereigneten. Fussgängerunfälle sind auf der Ziegelbrückstrasse, der Hauptstrasse (an der Grenze zu Oberurnen) und beim Rütliweg (Brücke über Dorfbach) verzeichnet.

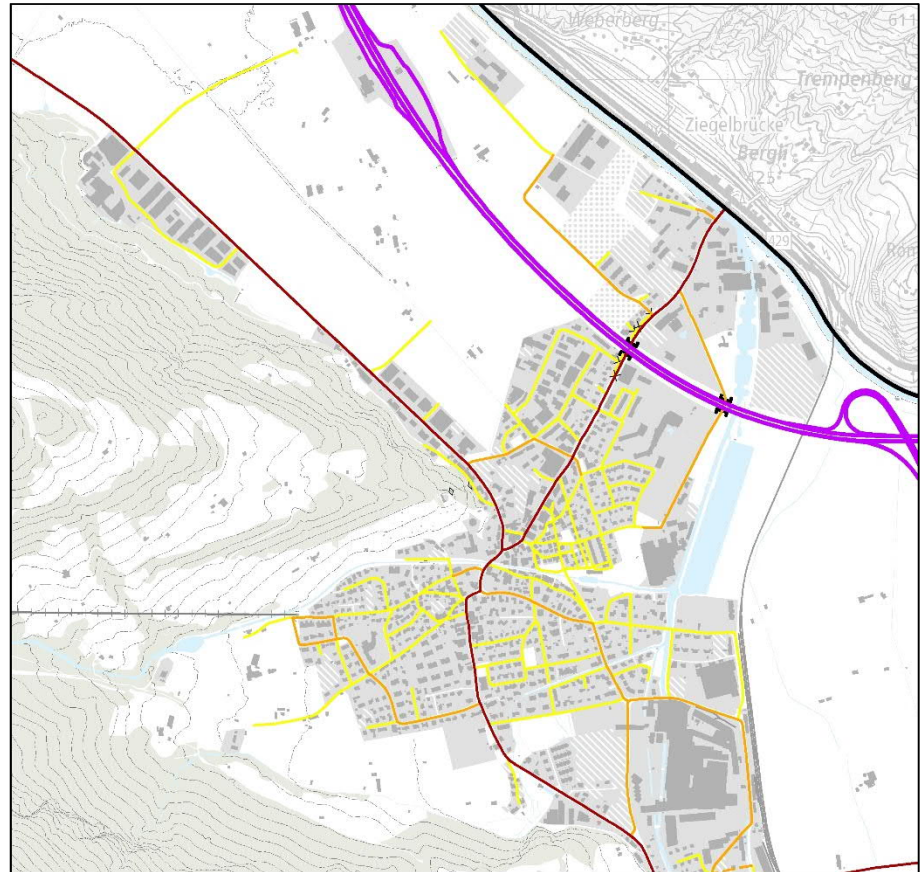


Abbildung 20: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.

5.2.3 Fussverkehr

Entlang des übergeordneten Strassennetzes ist der Strassenraum für den Fussverkehr heute teilweise wenig attraktiv. Als Beispiel kann die Ziegelbrückstrasse mit der Längsparkierung genannt werden, welche unter anderem auch für das Dauerparkieren von Fahrzeugen genutzt wird. Entlang der Sammelstrassen fehlt heute teilweise eine ausreichende Infrastruktur (Bsp. Poststrasse, kein Trottoir).⁵ Die Erschliessung der Quartiere für den Fussverkehr erfolgt hauptsächlich über die bestehenden Erschliessungsstrassen im Mischprinzip mit dem MIV. Teilweise bestehen Fusswegverbindungen, welche für den MIV nicht befahrbar sind (inkl. Querungen der Gewässer). Mit der künftigen Entwicklung der Gebiete in Ziegelbrücke wird auch deren Anbindung für den Fussverkehr zu verbessern sein (Stichworte: Anbindung an Schulhaus,

⁵ Die Brunnerstrasse und die Wiesenstrasse sollen gemäss Beschluss der Gemeindeversammlung vom 22.11.2019 in Zeitraum 2020/2021 saniert werden. Es soll ein einseitiges Trottoir realisiert werden.



Querungen der Ziegelbrückstrasse). Die wichtigen Schulwege in Niederrurnen wurden im Gespräch mit der zuständigen Schulleitung erhoben.

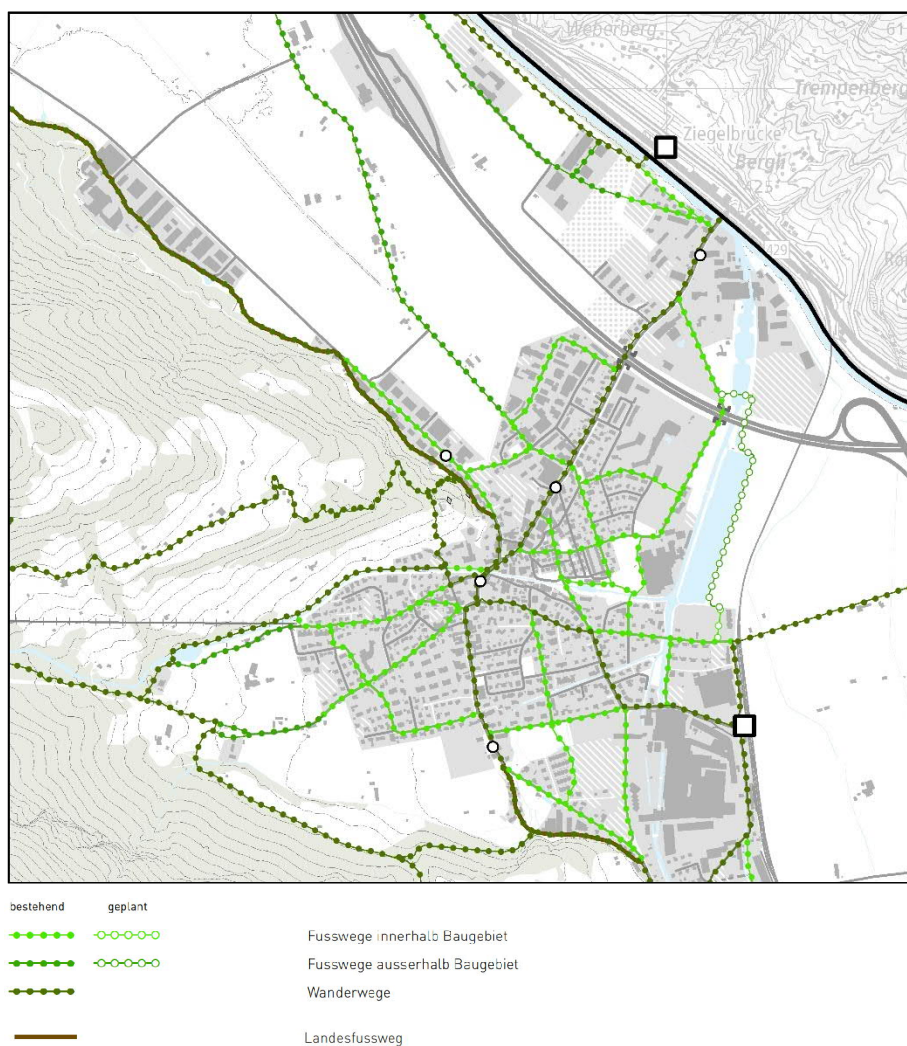


Abbildung 21: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

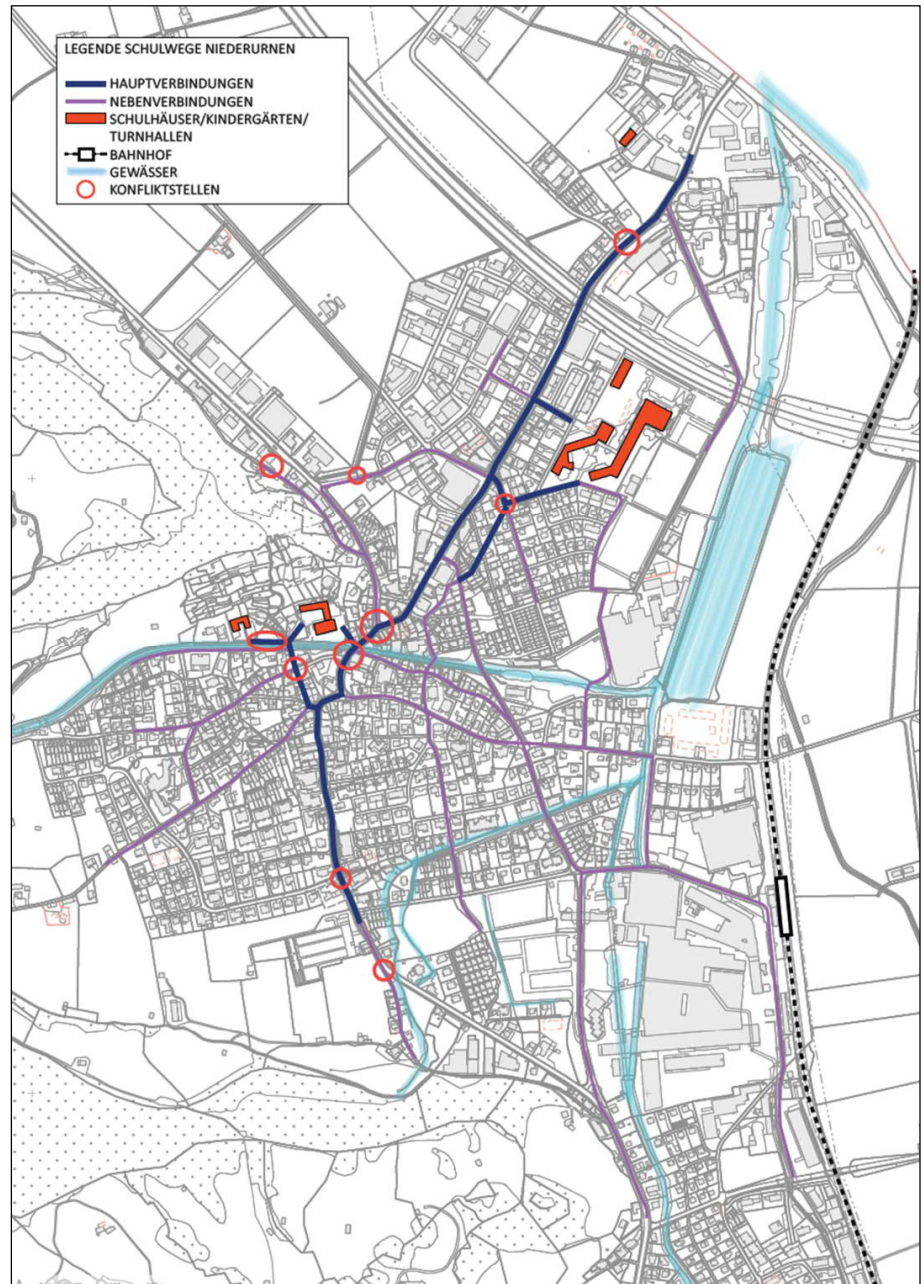


Abbildung 22: Wichtige Schulwege, Erhebung im Gespräch mit der Schulleitung, Januar 2020.

5.2.4 Veloverkehr

Der Veloverkehr bewegt sich hauptsächlich im Mischprinzip mit dem MIV. Die kantonale Radroute verläuft nicht auf direktem Weg durch die Ortschaft Niederurnen: Nach der Umfahrung des Eternit-Areals und des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen folgt sie der Espenstrasse, dem Fabriksträsschen, der Allmeindstrasse, der Linth-Escher-Strasse und der Wiesenstrasse in Richtung Bilten. Eine direkte Anbindung ab dem Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Ziegelbrücke ist im Gemeinderichtplan vorgesehen. Der Verlauf dieser Anbindung wurde aber



im Rahmen der NUP II angepasst und verläuft nun via Fabrikstrasse und Ziegelbrückstrasse, d.h. der direkte Verlauf ist nicht mehr ungemindert gewährleistet.

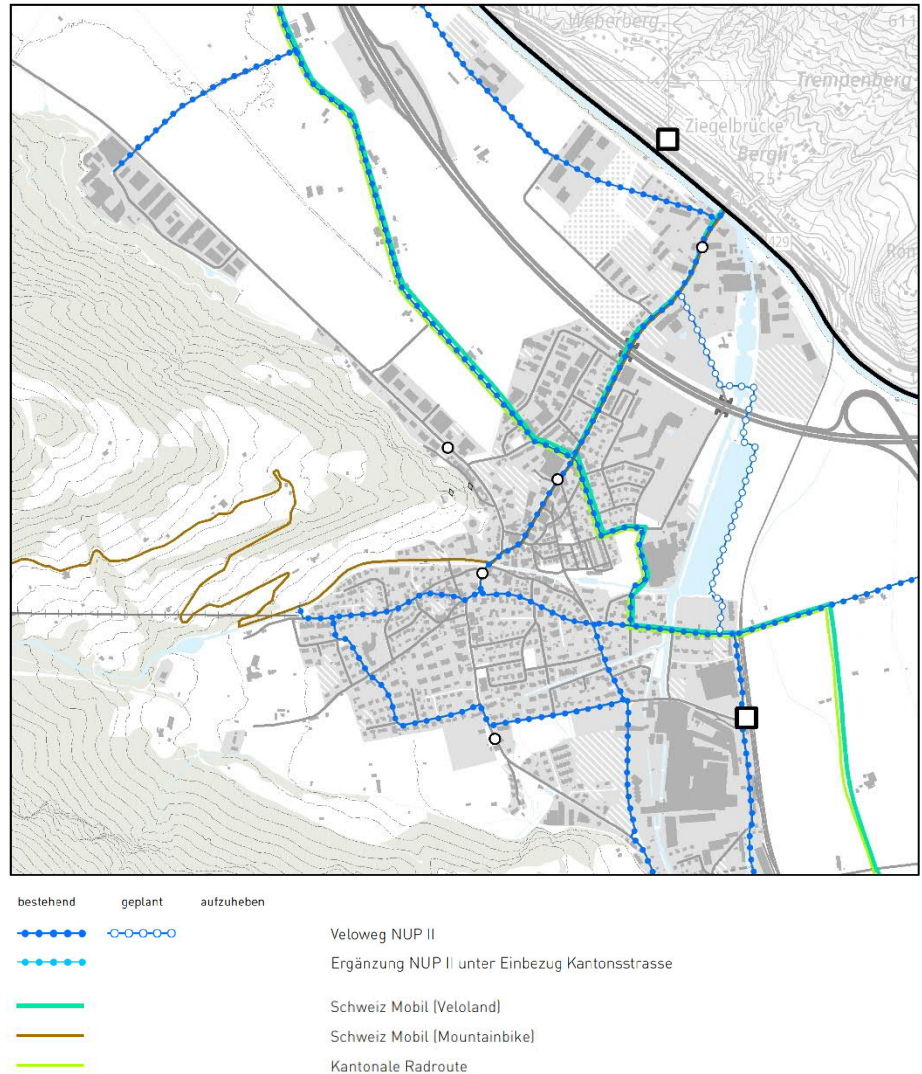


Abbildung 23: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



5.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	<p>Ortsteil Ziegelbrücke ist mit dem ÖV sehr gut erschlossen (Bahnhof Ziegelbrücke)</p> <p>ÖV-Erschliessung mit Bus-Halbstundentakt bedient die wichtigen öffentlichen Orte (Ziegelbrückstrasse, Dorfkern mit Schulhaus und Gemeindehaus)</p>	<p>Bahnhof Nieder- und Oberurnen befindet sich am Rand des Siedlungsgebietes und wird ab Dezember 2020 nur noch stündlich bedient</p> <p>Bus aus / in Richtung Bilten hält nicht unmittelbar im Zentrum</p> <p>Anbindung der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr teilweise mangelhaft (Bsp. Haltestellen Badstrasse, Friedhof)</p> <p>Wohngebiete sind mit dem ÖV teilweise nicht erschlossen (Feld und Hädiloeh inkl. Altersheim und Seilbahn)</p> <p>Gebiet Unterer Fennen (KVA) ist nicht durch den ÖV erschlossen</p>
MIV	<p>Wenig Ausweichverkehr in den Quartieren</p>	<p>Wenig attraktiver Strassenraum entlang Hauptstrasse, Badstrasse, Ziegelbrückstrasse, abschnittsweise fehlende Trottoire, mangelhafte Querungsstellen (fehlende Schutzinseln, mangelhafte Sichtfelder), geringe Aufenthaltsqualität</p> <p>Sanierungsbedarf Brücke Hauptstrasse über Dorfbach (verknüpft mit Fragestellungen betreffend Bushaltestelle, Fussgängerquerung, etc.)</p> <p>Sammelstrassen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, Trottoir, etc. (z.B. Sustweg und Koloniestrasse; Berufsschulstrasse;-Poststrasse, Linth-Escher-Strasse)</p> <p>Erschliessungsstrassen in den historisch gewachsenen Strukturen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, etc. (z.B. Mätlistrasse)</p> <p>Erschliessungs- und Parkierungssituation in den gewachsenen Siedlungsstrukturen (Spannungsfeld zwischen Erschliessung, Parkierung und Ortsbildschutz) und entlang der Hauptstrasse (Grundstückzufahrten direkt auf das übergeordnete Strassennetz)</p> <p>Entwicklungspotenzial in Ziegelbrücke, Mehrverkehr bei Überbauung resp. Umnutzung dieser Flächen</p> <p>Eltern-Taxis beim Schulhaus Büel (Schulstrasse, Rütliweg)</p>
Fussverkehr	<p>Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen)</p>	<p>Hauptstrasse, Badstrasse, Ziegelbrückstrasse heute für den Fussverkehr wenig attraktiv</p> <p>Teilweise fehlende Infrastrukturen entlang der Sammelstrassen (Bsp.: Poststrasse)</p> <p>Linth-Escher-Strasse / Mürtschenstrasse: Parkplätze behindern Sicht auf Schulweg</p> <p>Entwicklungspotenzial in Ziegelbrücke: Anbindung Fussverkehr</p>



Veloverkehr	Das Siedlungsgebiet kann von der kantonalen Radroute mit dem Velo gut erreicht werden	<p>Kantonale Radroute verläuft nicht direkt (aus und in Richtung Oberurnen)</p> <p>Direkte Anbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Bahnhof Ziegelbrücke existiert (noch) nicht</p> <p>Entwicklungspotenzial in Ziegelbrücke: Anbindung Veloverkehr</p> <p>Direkte Verbindung der westlich gelegenen Dorfteilen von Niederurnen (Feld, Hädilo, Gebiet entlang Kantonsstrasse) in Richtung Oberurnen verläuft über die Kantonsstrasse, derzeit keine Radinfrastruktur vorhanden</p>
-------------	---	---

Tabelle 9: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in der Ortschaft Niederurnen

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung der Ortschaft Niederurnen mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	Bedeutung des Bahnhofes Ziegelbrücke erhalten, resp. aufwerten (Optimierung Anschlüsse, etc.)	Nationale, resp. internationale Abhängigkeiten in der Angebotsplanung, Koordination mit Kanton und Nachbarkantonen erforderlich (Gesamtstrategie) IC Halt einfordern für Wegfall der S25
	Bahnhof Nieder- und Oberurnen erhalten, künftige Bedeutung des Bahnhofes Nieder- und Oberurnen im Rahmen einer Gesamtstrategie klären	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Buserschliessung verbessern: Viertelstundentakt Bilten – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis, ÖV-Güteklasse C	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Lage der Haltestelle Friedhof überprüfen (näher Richtung Dorf?) oder evtl. zusätzliche Ortslinie zur Seilbahn prüfen (Feld, Altersheim, Seilbahn)	Koordination mit Kanton erforderlich
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren (z.B. Badstrasse, Friedhof), Raumsicherung	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
	Zusätzliche Haltestelle für Busse aus / in Richtung Bilten im Zentrum prüfen	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
	Zusätzliche Haltestelle im Gebiet Unterer Fennen (KVA) prüfen	Koordination mit Kanton erforderlich, angrenzend an Kantonsstrasse verfügt die Gemeinde über Grundeigentum. An der Kantonsstrasse (ausserorts) ist eine Bushaltestelle nur mit Busbucht sowie Fussgängerstreifen mit Schutzinsel denkbar. Alternativ kann auch eine Busführung durch das Arbeitsgebiet geprüft werden.
MIV	Aufwertung Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse, Badstrasse, Ziegelbrückstrasse), Temporeduktion im Dorfzentrum prüfen und anstreben	BGK Hauptstrasse-Badstrasse und Ziegelbrückstrasse in Strassenbauprogramm des Kantons aufnehmen, zu klären sind Temporegime, Querungen, Bushaltestellen
	Sanierung Brücke Hauptstrasse über Dorfbach (Neugestaltung Knoten)	BGK in Strassenbauprogramm
	Ziegelbrücke / Jennyareal: Sammelstrassen (Sustweg und Koloniestrasse, Berufsschulstrasse und Fabrikstrasse) und Einmündungen auf die Ziegelbrückstrasse angemessen ausbilden	Planerische Sicherung im Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton erforderlich in Erschliessungsprogramm aufnehmen



	Poststrasse und Linth-Escher-Strasse (bis Mürtschenstrasse) ausbauen, damit diese die verkehrlichen und die ortsbaulichen Funktionen übernehmen können (Trottoir, Bepflanzung, etc.)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan, für Poststrasse Baulinie im Baulinienplan vorsehen / prüfen
	Gemeinschaftsparkierungsanlagen zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. Standorte beim Schulhaus Büel / Zivilschutzanlage; Parz. Nr. 571 Bernhard-Simon-Strasse, Parz. Nr. 705 Dämmli), Aspekte des Ortsbildschutzes beachten	Mobilitätshub beim Gemeindehaus Mögliche Standorte liegen in der ZöBA, Verkehrsfläche oder Freihaltezone
	Gemeinschaftsparkierungsanlagen im Raum Ziegelbrücke / an der Ziegelbrückstrasse prüfen, gleichzeitig am Standort Ziegelbrücke Siedlungsformen fördern, die unterdurchschnittlich viel motorisierten Verkehr verursachen (autoarmes Wohnen, Reduktionen bei Pflichtparkplätzen, etc.)	Mögliche Standorte vertieft evaluieren, als Mobilitätshub ausbilden
	Fahrverbot beim Rütliweg (ausgenommen Berechtigte), um Problematik der Eltern-Taxis zu entschärfen.	Einführung der Parkplatzbewirtschaftung kann unterstützend wirken (Entspannung Parkplatzsituation beim Gemeindehaus).
Fussverkehr	Fusswegverbindung im Kern ausbauen (z.B. zwischen katholischer Kirche und Brunnerstrasse)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Ziegelbrückstrasse als Hauptachse stärken, Querungsmöglichkeiten mit Schutzinseln sicherer gestalten, Längsparkfelder verschieben, Attraktivität für Fussverkehr erhöhen (z.B. Baumreihe prüfen)	Parkplatzbewirtschaftung (in Vorbereitung) Kantonsstrasse; Zuständigkeit Kanton BGK Ziegelbrückstrasse in Strassenbauprogramm aufnehmen
	Fusswegverbindungen im Jennyareal sichern / Zugänglichkeit sicherstellen	Planerische Sicherung im Gemeinderichtplan Vereinbarung mit Grundeigentümer
	Linth-Escher-Strasse / Mürtschenstrasse: Zwei Trottoirnasen in der Mürtschenstrasse erstellen, Sichtverhältnisse für Schulweg verbessern	Gemeindestrasse, konkretes Projekt erarbeiten
Veloverkehr	Verlauf der kantonalen Radroute optimieren und entsprechend den Normen dimensionieren	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton erforderlich
	Direktere Anbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Ziegelbrücke (Alternative Wegführung zu Fabrikstrasse evaluieren)	Planerische Sicherung im Gemeinderichtplan Vereinbarung mit Grundeigentümer
	Direkte Verbindung der westlich gelegenen Dorfteile von Niederurnen (Feld, Hädilo, Gebiet entlang Kantonsstrasse) in Richtung Oberurnen stärken	Kantonsstrasse, Koordination mit Kanton erforderlich

Tabelle 10: Handlungsfelder in der Ortschaft Niederurnen

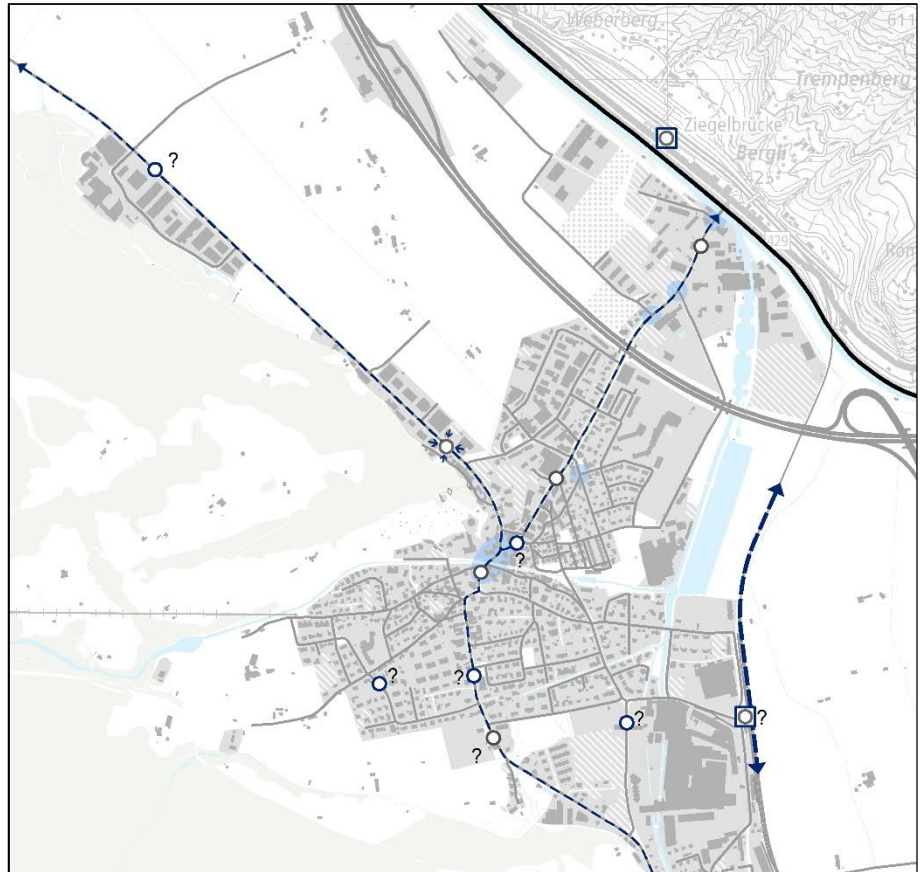


Abbildung 24: Handlungsfelder ÖV in Niederurnen

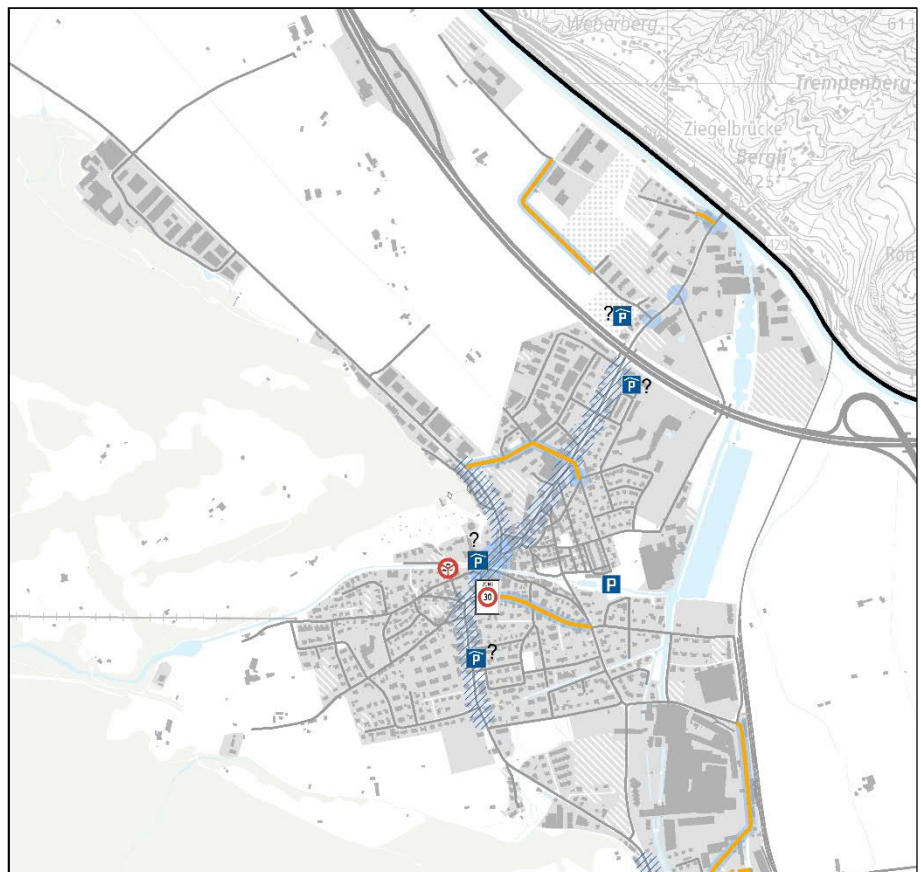


Abbildung 25: Handlungsfelder MIV in Niederurnen

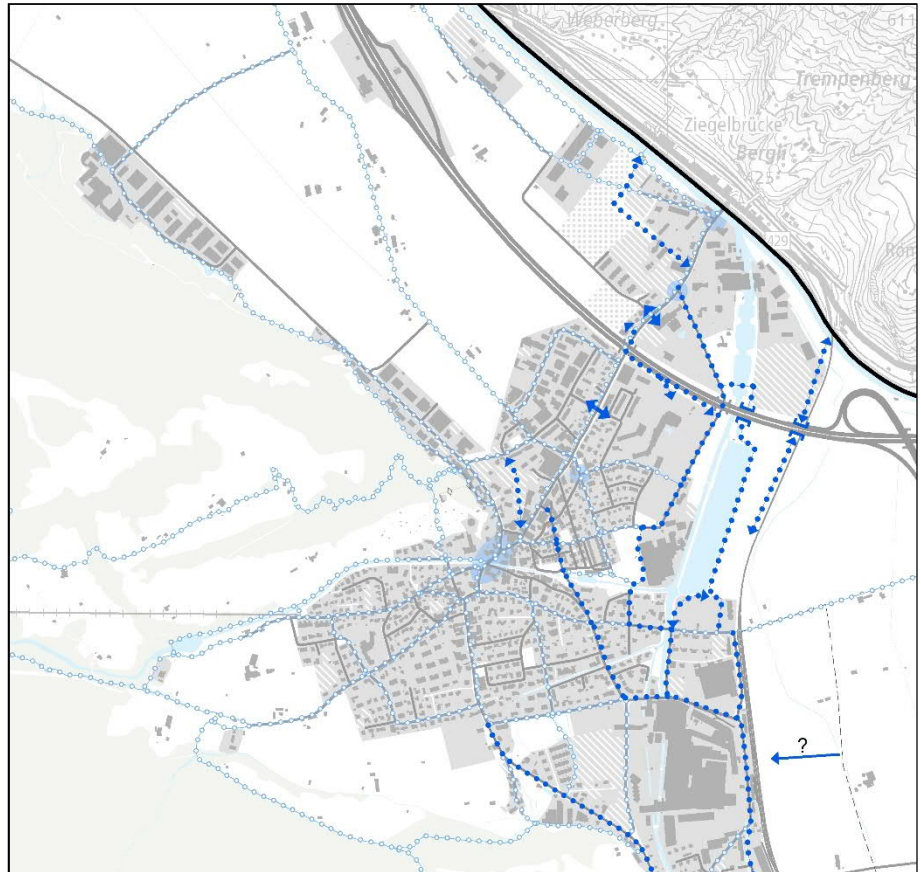


Abbildung 26: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Niederurnen

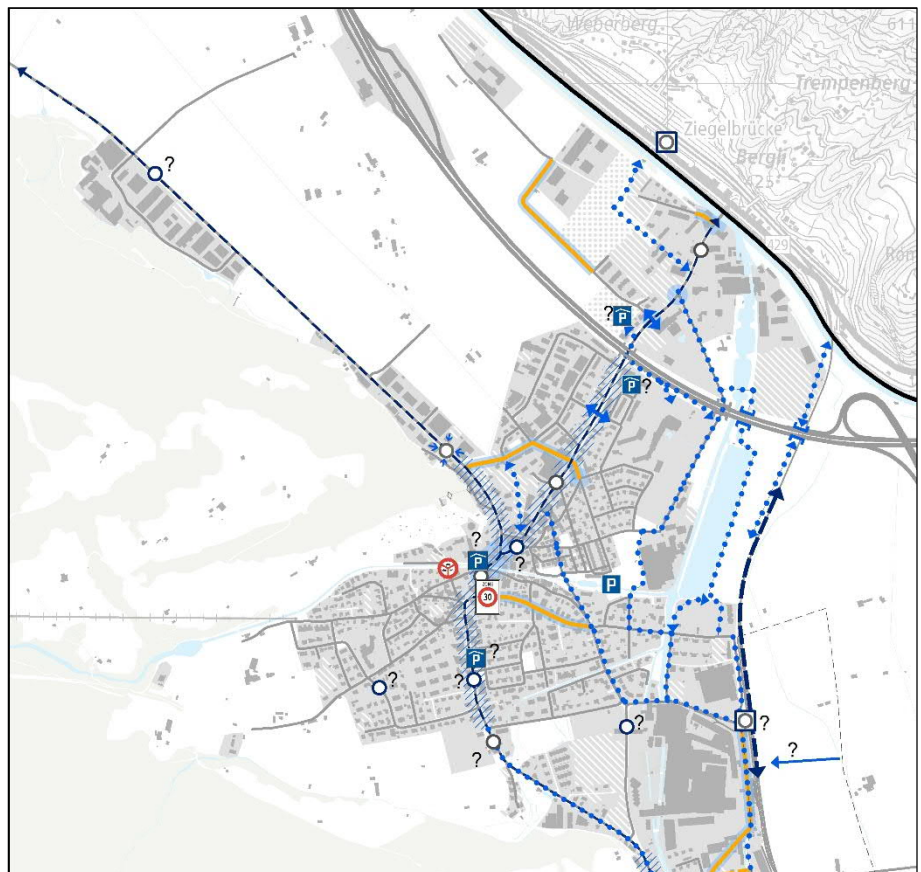


Abbildung 27: Zusammengefasste Handlungsfelder in der Ortschaft Niederurnen



6. Oberurnen

6.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Der historische Dorfkern liegt am Hangfuss des Oberurnertals auf dem Schuttkegel der Rüfirunse. Im Ortszentrum um die Kirche befinden sich verschiedene Dienstleistungsnutzungen und öffentliche Nutzungen. Erschlossen wird der Ort durch die Landstrasse (Kantonsstrasse), die als Hauptverkehrsachse mitten durch den Siedlungskörper führt. Über die Adlerstrasse und die Poststrasse ist das Ortszentrum um die Kirche an die Landstrasse angebunden. Zwischen der Landstrasse und der Bahnlinie erstrecken sich Neubauquartiere aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Inmitten der Wohnquartiere sind mit dem Gemeindehaus, dem Primarschulhaus, dem Heilpädagogischen Zentrum Glarnerland, einem Sportplatz und einem Spielplatz wichtige öffentliche Nutzungen angesiedelt.

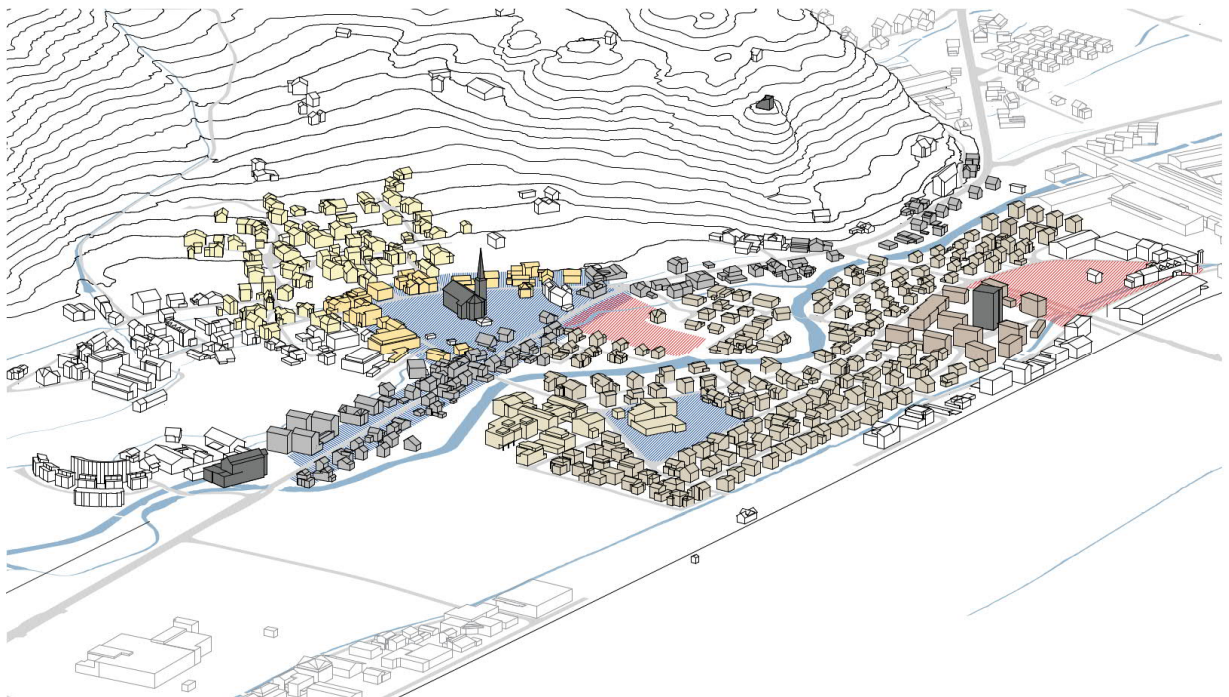


Abbildung 28: Auszug aus dem räumlichen Dorfbild Oberurnen (Oktober 2019). Ortszentrum um die Kirche: gelb; historischer Dorfkern am Hangfuss: hellgelb; Bebauung entlang der Hauptstrasse: blau.

Die Ausdehnung der Bauzonen in Oberurnen wird mit der NUP II reduziert. In den Bauzonen sind nur noch wenige unbebaute Flächen vorhanden. Das grösste noch nicht bebaute Areal befindet sich im Gebiet «Im Giessen». In den bebauten Bauzonen besteht ein gewisses Potenzial für Nachverdichtungen.



Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Oberurnen für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 170 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet, davon 80 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 90 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 110 EWG erfasst. Es stehen noch rund 0.8 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung.

		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	27.2	1.4	28.6
	EWG (Bestand)	ca. 1960	0	ca. 1960
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 80	ca. 90	ca. 170
Arbeitszonen	Fläche [ha]	2.1	0.8	2.9
	EWG (Bestand)	ca. 110	0	ca. 110
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 25 - 50	ca. 20 - 50

Tabelle 11. Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Oberurnen (Werte gerundet). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

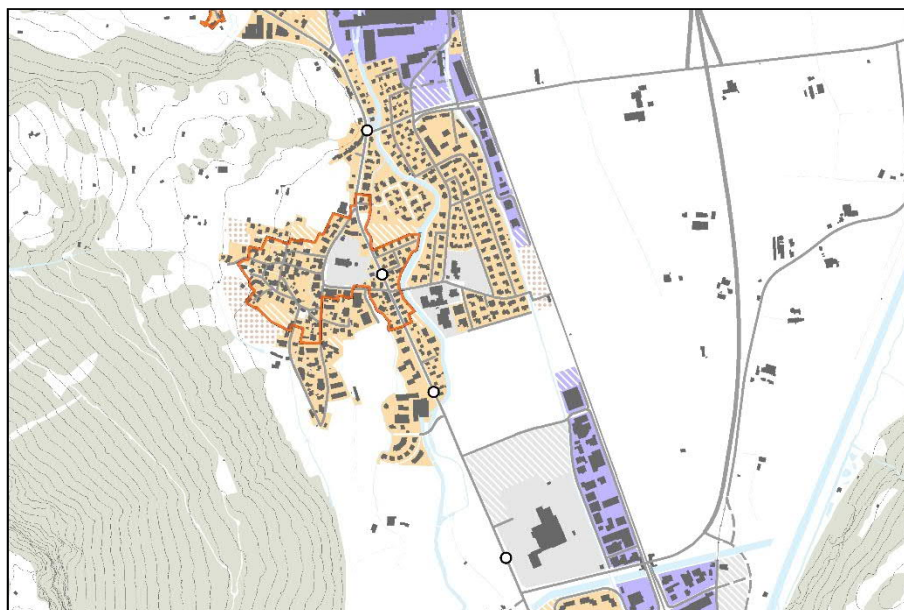


Abbildung 29: Öffentliche Nutzungen, die für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar sein sollen, befinden sich bei der Kirche entlang der Adlerstrasse und der Poststrasse und beim Schulhaus / Gemeindehaus. Die Ortsbildschutzzone ist mit der orangen Bandierung gekennzeichnet. Sowohl in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) als auch in den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch einzelne nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



6.2 Erschliessungssituation

6.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die ÖV-Erschliessung von Oberurnen erfolgt mit dem Bus durch die Linie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn und die Linie 512 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mollis, Vorderdorf. Insgesamt resultiert in Oberurnen ein Halbstundentakt. Entlang der Landstrasse (Kantonsstrasse) wird die Güteklasse D erreicht, was einer durchschnittlichen Erschliessung entspricht.

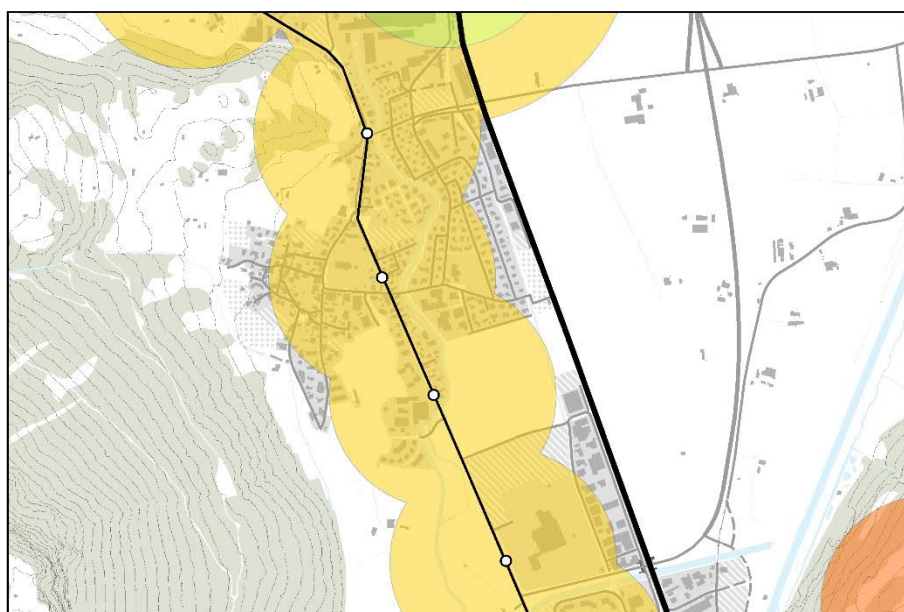


Abbildung 30: Die ÖV-Erschliessung in Oberurnen erreicht derzeit entlang der Kantonsstrasse eine Güteklasse D (durchschnittliche Erschliessung). Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]			< 10	1700		260	1960
Arbeitszonen [EWG]			50			60	110

Tabelle 12: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

6.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Landstrasse führt als Hauptachse durch die Ortschaft Oberurnen. Gemäss Strassenklassierung werden verschiedenen Strassen als Sammelstrassen bezeichnet: Bahnhofstrasse; Kärpfstrasse (bis Schiltstrasse / Seidenstrasse); Länderstrasse (bis Kärpfstrasse); Adlerstrasse und Poststrasse; Panoramastrasse (bis Verzweigung). Linthlisteg und Linthlistrasse dienen als Gewerbeerschliessungsstrassen. Die



übrigen Strassen in Oberurnen erschliessen die verschiedenen Quartiere bzw. Raumkammern. In den Wohnquartieren sind Tempo-30-Zonen signalisiert. An einzelnen Standorten liegen Daten aus Verkehrserhebungen vor. Eine Analyse der Unfallereignisse mit Personenschäden seit dem Jahr 2011 zeigt, dass sich Unfälle häufig auf den Hauptachsen ereigneten. Ein Fussgängerunfall ist auf der Poststrasse / Adlerstrasse bei der Einmündung der Alten Landstrasse verzeichnet.

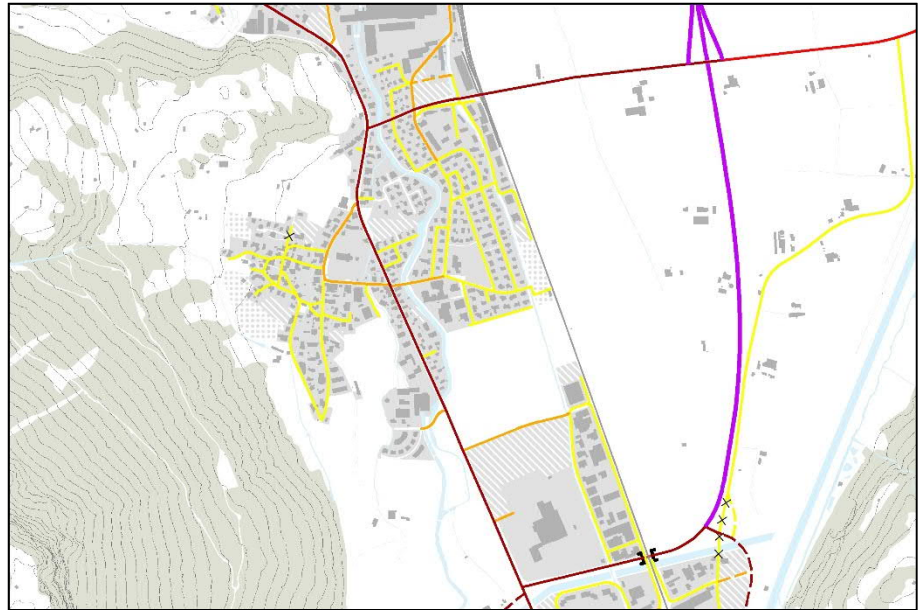


Abbildung 31: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Verbindungsstrasse / Nebenstrasse ausserorts: rot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.



6.2.3 Fussverkehr

Die Erschliessung der Quartiere für den Fussverkehr erfolgt hauptsächlich über die bestehenden Erschliessungsstrassen im Mischprinzip mit dem MIV. Teilweise bestehen Fusswegverbindungen, welche für den MIV nicht befahrbar sind. Besonders hervorzuheben ist die bestehende Fusswegverbindung entlang der Rauti, welche eine durchgehende Verbindung von der Bahnhofstrasse bis zum südlichen Siedlungsrand anbietet. Die Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse (Kantonsstrasse) wird als eher unattraktiv empfunden und die Kreuzungssituation Landstrasse / Adlerstrasse / Länderstrasse teilweise als unsicher, resp. kaum wahrnehmbar bezeichnet (vgl. auch räumliches Dorfbild).

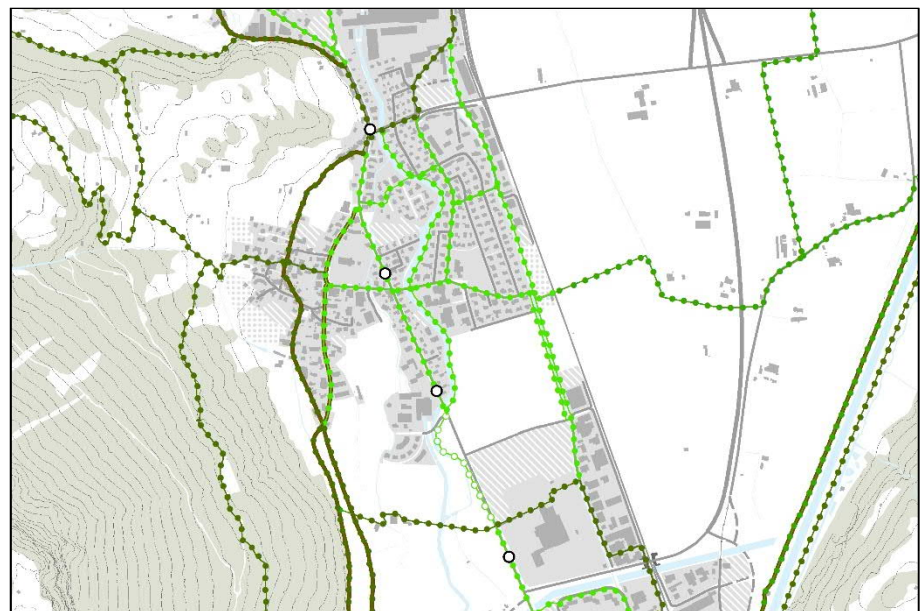
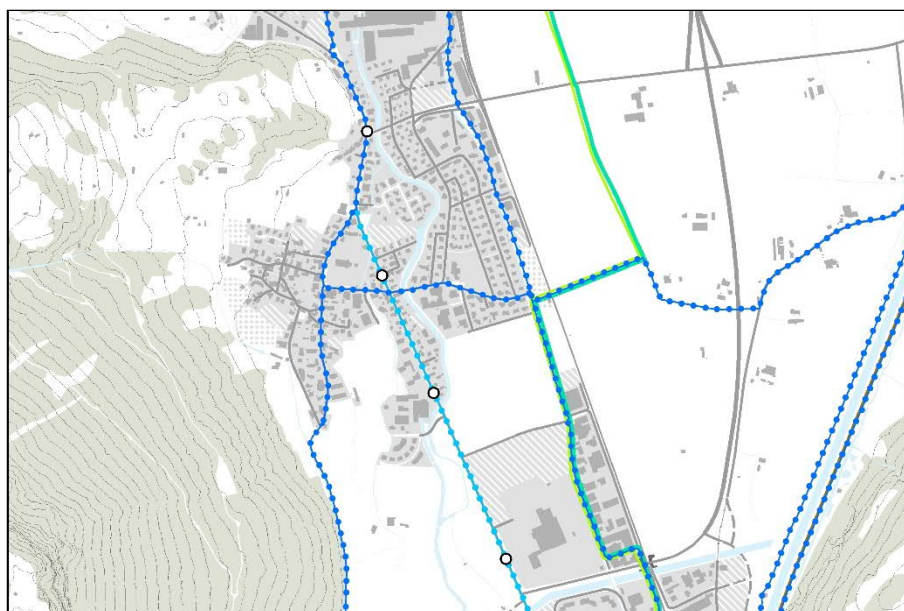


Abbildung 32: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



6.2.4 Veloverkehr

Der Veloverkehr bewegt sich hauptsächlich im Mischprinzip mit dem MIV. Die kantonale Radroute verläuft aus Richtung Näfels entlang des Chli Linthli, bevor sie beim Ortseingang Oberurnen ins Riet abgelenkt und anschliessend entlang des Linthsteg-Grabens weitergeführt wird. Bereits seit der Erarbeitung des Gemeinderichtplans im Jahr 2014 verfolgt die Gemeinde die Zielsetzung, die Hauptroute für den Veloverkehr künftig direkter zu führen und damit die Anbindung des Siedlungsgebiets von Oberurnen zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Linthlistrasse als Gewerbeerschliessungsstrasse gleichzeitig als Zufahrt zur Arbeitszone entlang des Bahngleises dient.



bestehend	geplant	aufzuheben	
			Veloweg NUP II
			Ergänzung NUP II unter Einbezug Kantonsstrasse
			Schweiz Mobil (Veloland)
			Schweiz Mobil (Mountainbike)
			Kantonale Radroute

Abbildung 33: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



6.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	ÖV-Erschliessung mit Bus-Halbstundentakt bedient Haltestellen entlang der Landstrasse, welche zentral durch die Ortschaft verläuft	Wohngebiete in den Randlagen sind mit dem ÖV teilweise nicht erschlossen Lage und Anbindung der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr teilweise mit Optimierungspotenzial (z.B. Feuerwehrplatz)
MIV		Wenig attraktiver Strassenraum entlang Landstrasse (Kantonsstrasse), Fussgängerquerungsstellen ohne Schutzinseln, geringe Aufenthaltsqualität Ortseingang aus Richtung Autobahnzubringer und Knotenpunkt Landstrasse / Bahnhofstrasse ohne raumbildende Elemente Sammelstrassen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, Trottoir, etc. (z.B. Bahnhofstrasse, Länderstrasse) Erschliessungsstrassen in den historisch gewachsenen Strukturen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, etc. (z.B. Gebiete Winkel, Oberdorf, Hinterdorf, etc.) Erschliessungs- und Parkierungssituation in den gewachsenen Siedlungsstrukturen (Spannungsfeld zwischen Erschliessung, Parkierung und Ortsbildschutz) Erschliessung des Gebietes «Im Giessen», Zufahrt auf Landstrasse ist bezüglich Sichtweiten, etc. problematisch Anbindung der Linthlistrasse via Güterstrasse an die Flechsenstrasse problematisch (Platzverhältnisse im Knoten Flechsenstrasse / Bahnhofstrasse / Kärpfstrasse / Güterstrasse) Eltern-Taxis beim Schulhaus Rauti und beim Heilpädagogischen Zentrum Glarnerland (Länderstrasse, Arenaweg)
Fussverkehr	Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen) Durchgehende Fusswegverbindung entlang der Rauti (Bahnhofstrasse – südlicher Siedlungsrand)	Attraktivität des Strassenraums entlang der Landstrasse für den Fussverkehr gering Kreuzungssituation Landstrasse / Adlerstrasse / Länderstrasse wird teilweise als unsicher betrachtet
Veloverkehr	Das Siedlungsgebiet kann von der kantonalen Radroute mit dem Velo relativ gut erreicht werden.	Direkte Führung des Veloverkehrs über die Linthlistrasse wird angestrebt, gleichzeitig dient die Linthlistrasse aber auch als Zufahrt zum Arbeitsgebiet entlang der Bahnlinie

Tabelle 13: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in der Ortschaft Oberurnen

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung der Ortschaft Oberurnen mit allen Verkehrsmitteln ableiten:



	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	Buserschliessung verbessern: Viertelstundentakt Biltlen – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis, ÖV-Güteklasse C)	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren (z.B. Feuerwehrplatz), Raumsicherung	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Attraktivität des Strassenraums entlang der Landstrasse erhöhen, Querungsstellen sicherer gestalten, Temporeduktion prüfen und anstreben	Projekt Querung Adlerstrasse-Länderstrasse und Bushaltestelle in Strassenbauprogramm (Kt) beantragen
	Ortseingang aus Richtung Autobahnzubringer und Knotenpunkt Landstrasse / Bahnhofstrasse aufwerten	Koordination mit Kanton erforderlich
	Sammelstrassen (z.B. Bahnhofstrasse, Länderstrasse) schrittweise ausbauen, damit diese die verkehrlichen und die ortsbaulichen Funktionen übernehmen können (Trottoir, Bepflanzung, etc.),	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Achse Adlerstrasse – Länderstrasse evtl. als Begegnungszone definieren und gestalten. Projekt im Infrastrukturmanagement aufnehmen
	Oberirdische Kurzzeitparkplätze bei der Kirche aufwerten, ästhetisch und ansprechend gestalten, Platz als Begegnungsplatz ausbilden, Zugang zu ÖV einbeziehen Unterirdische Gemeinschaftsparkierungsanlage beim Ortszentrum um die Kirche zur Entlastung der Kerngebiete prüfen, Aspekte des Ortsbildschutzes beachten	Vgl. räumliches Dorfbild Oberurnen (oberirdisch ist der Raum um die Kirche freizuhalten), Gebiet um die Kirche befindet sich teilweise in der ZöBA Wenn möglich Parkierung für Anwohner, etc. auf Privatgrund lösen Als Mobilitätshub ausbilden
	Erschliessung des Gebietes «Im Giessen» über Strasse «Im Giessen» sicherstellen. Einmündung für Fussverkehr attraktiv und sicher gestalten unter gleichzeitiger Gewährleistung der Sichtverhältnisse (Temporeduktion auf Landstrasse kann unterstützend wirken)	Koordination mit Kanton und Grundeigentümern erforderlich (Überbauungsplan?)
	Anbindung der Linthlistrasse via Linthlisteg und Bahnhofstrasse prüfen (bei der Schranerwiese), Knoten Flechsenstrasse / Bahnhofstrasse / Käpfstrasse (Ortseingang) und Bahnhofstrasse entsprechend ausgestalten Brücke Fridlispitzstrasse evtl. für MIV sperren (Entlastung Wohngebiet vom Verkehr der Arbeitsnutzungen)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan, Gemeinde Glarus Nord verfügt über Eigentum im Perimeter (Parz. Nr. 450), Koordination mit Kanton und privaten Grundeigentümern erforderlich
	Eltern-Taxis beim Schulhaus Rauti und beim Heilpädagogischen Zentrum Glarnerland (Länderstrasse, Arenaweg)	Achse Adlerstrasse – Länderstrasse evtl. als Begegnungszone definieren und gestalten.
Fussverkehr	Attraktivität des Strassenraums entlang der Landstrasse für den Fussverkehr erhöhen	Koordination mit Kanton erforderlich
	Knoten Landstrasse / Adlerstrasse / Länderstrasse überprüfen und in die Überlegungen zur Gesamtgestaltung des Strassenraums der Landstrasse einbeziehen	Koordination mit Kanton erforderlich Achse Adlerstrasse – Länderstrasse evtl. als Begegnungszone definieren und gestalten.
	Bei einer allfälligen Überbauung des Gebiets «Im Giessen» Durchlässigkeit für den Fussverkehr sicherstellen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Neuer Fussweg entlang der Rauti, soll im Zusammenhang mit der Umfahrung Näfels realisiert werden	Im Projekt Umfahrung Näfels integrieren und umsetzen
Veloverkehr	Verlauf der kantonalen Radroute optimieren und den Normen entsprechend dimensionieren	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton erforderlich



	Neuer Veloweg entlang der Rauti, soll im Zusammenhang mit der Umfahrung Näfels realisiert werden	Im Projekt Umfahrung Näfels integrieren und umsetzen
--	--	--

Tabelle 14: Handlungsfelder in der Ortschaft Oberurnen



Abbildung 34: Handlungsfelder ÖV in Oberurnen

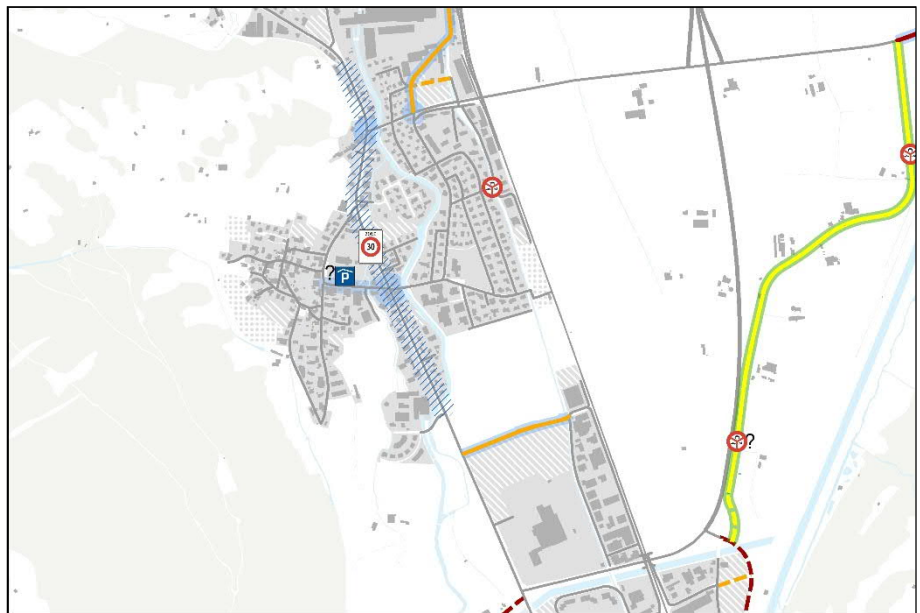


Abbildung 35: Handlungsfelder MIV in Oberurnen

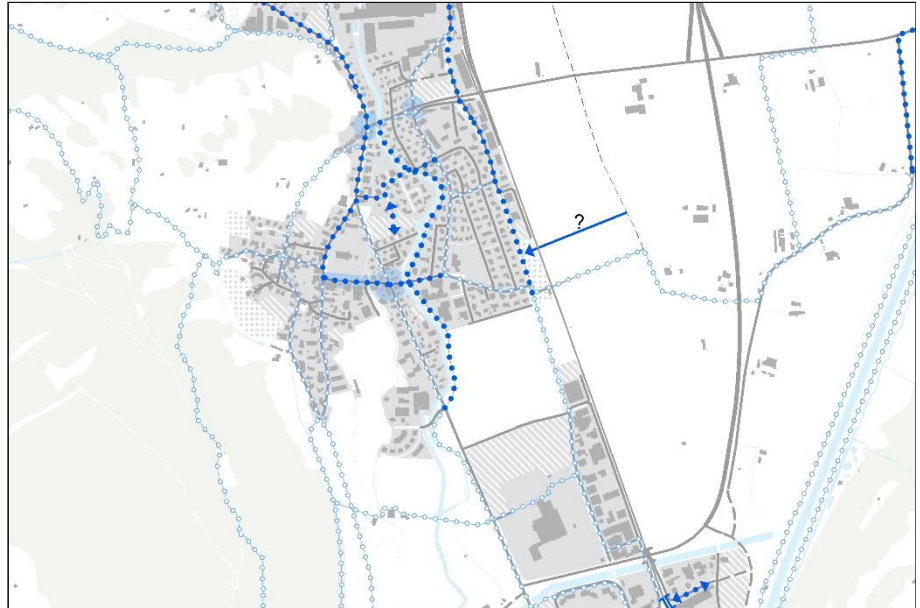


Abbildung 36: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Oberurnen

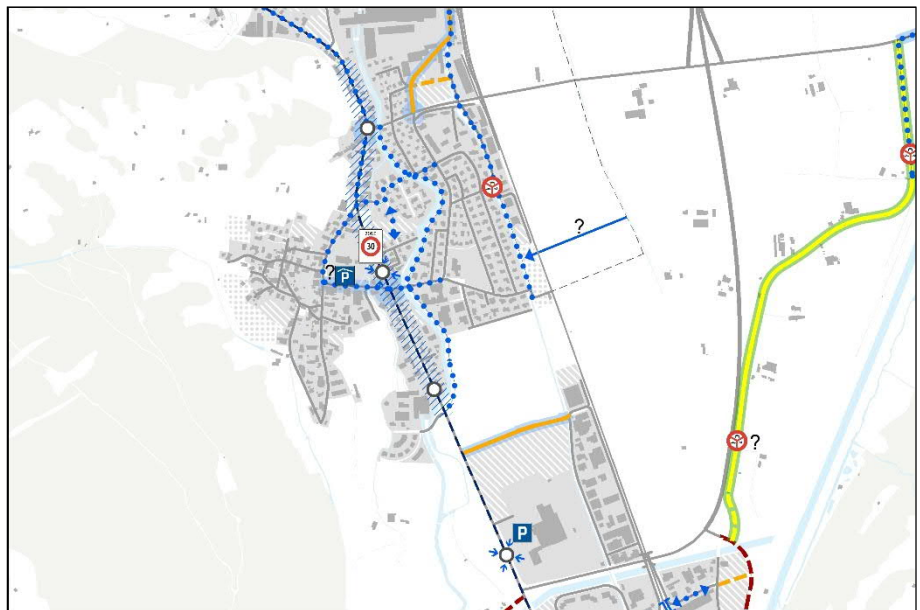


Abbildung 37: Zusammengefasste Handlungsfelder in Oberurnen



7. Näfels und Mollis

7.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Ortschaften Näfels und Mollis weisen je einen historischen Ortskern am Hangfuss auf. Später entwickelten sich die Dörfer weiter in die Ebene, entlang der Gewässer siedelten sich Fabrikationsanlagen an und Arbeiterquartiere wurden erstellt. Die Strukturen dieser historisch gewachsenen Quartiere sind teilweise noch heute sichtbar (Bsp. Quartier Autschachen in Näfels). Sowohl Näfels als auch Mollis sind im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Ortsbilder von nationaler Bedeutung verzeichnet. Der Bahnhof Näfels-Mollis befindet sich auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Näfels, weist jedoch auch für Mollis eine Erschliessungswirkung auf. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Näfels-Mollis befinden sich Areale, welche umgenutzt werden sollen (Zschokke-Areal, Mühlhäusern). Entsprechend ist das Gebiet sowohl im kantonalen Richtplan 2018 als auch im Gemeinderichtplan als Entwicklungsschwerpunkt bezeichnet.

Öffentliche Nutzungen und Dienstleistungsnutzungen sind in Näfels einerseits an der Ortsdurchfahrt und an der Achse in Richtung Bahnhof (Bahnhofstrasse) angesiedelt. Mit dem Fachmarkt Krumm ist südlich des historisch gewachsenen Dorfkerns ein weiterer Anziehungspunkt entstanden (Einkauf, Dienstleistung). Nördlich der Ortschaft Näfels befindet sich das Sport- und Freizeitzentrum Linth-Arena SGU.

In Mollis sind im Vergleich zu Näfels deutlich weniger öffentliche Nutzungen oder Dienstleistungsangebote vorhanden. Der Platz bei der Kirche und beim ehemaligen Gemeindehaus könnte als (ehemaliger) Begegnungsort bezeichnet werden. Weitere Begegnungsorte stellen die Schulanlagen in Mollis dar.

Die Ortschaften Näfels und Mollis erlebten in den letzten Jahren eine rege Bautätigkeit (z.B. Gebiete Rastenhoschet, Schönegg in Näfels und Gebiete Rüteli und Inseli in Mollis). Die Ausdehnung der Bauzonen in Näfels und Mollis wird mit der NUP II reduziert. Trotzdem verbleiben grössere, noch nicht bebaute Flächen in der Bauzone.

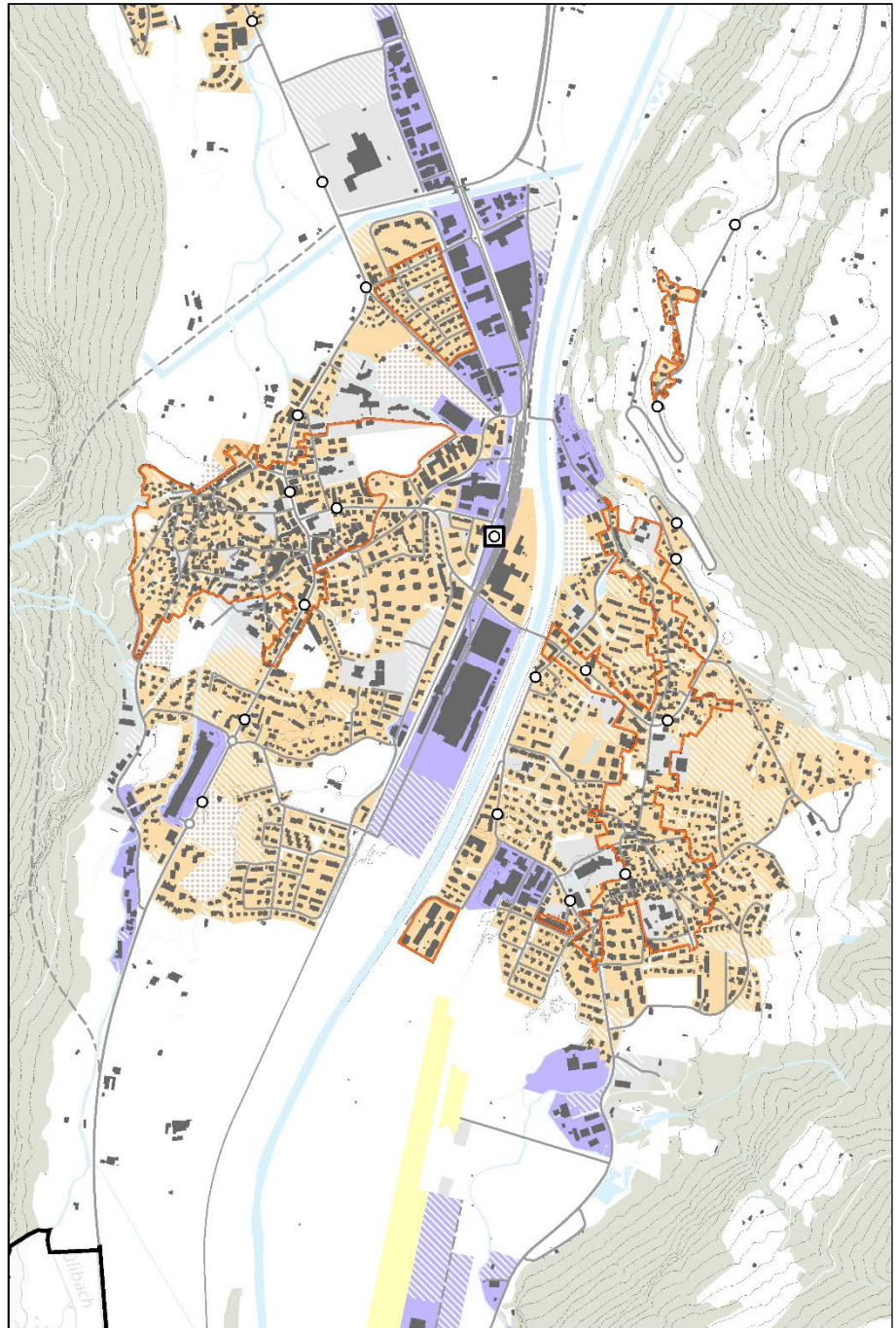


Abbildung 38: Während in Näfels wichtige öffentliche Nutzungen in einer Achse zwischen Gemeindefeuerhaus, Dorfschulhaus, Bahnhofstrasse und Bahnhof angeordnet sind, verfügt Mollis über weniger öffentliche Nutzungen. Diese sind an verschiedenen Stellen angeordnet, z.B. beim Dorfschulhaus und beim Schulhaus am Bach. Die Ortsbildschutzzonen sind orange bandiert. Sowohl in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) als auch in den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Spezialzonen wie beispielsweise die Flugplatzzone (Sektor B) sind gelb abgebildet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

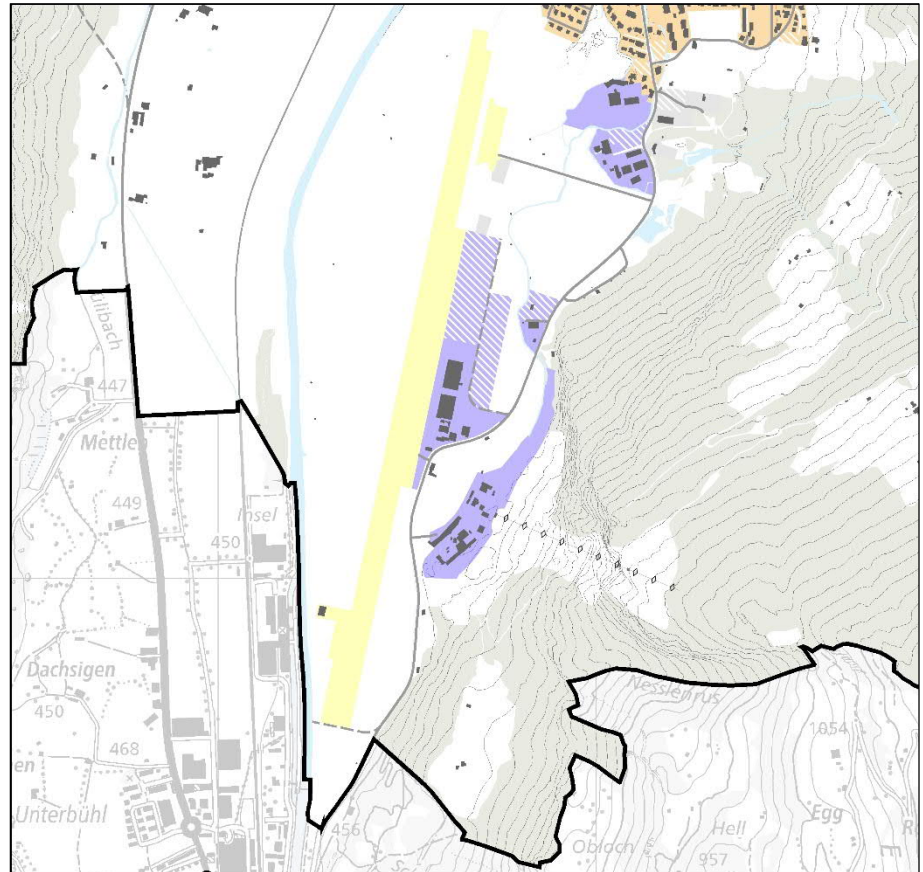


Abbildung 39: In den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Spezialzonen wie beispielsweise die Flugplatzzone (Sektor B) sind gelb abgebildet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Näfels für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 1260 Einwohnerggleichwerten (EWG) erwartet, davon 810 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 460 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 710 EWG erfasst. Es stehen noch rund 3.7 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung.

		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	67.3	6.9	74.2
	EWG (Bestand)	ca. 4780	0	ca. 4780
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 810	ca. 460	ca. 1260
Arbeitszonen	Fläche [ha]	24.7	3.7	28.4
	EWG (Bestand)	ca. 710	0	ca. 710
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 100 - 250	ca. 100 - 250

Tabelle 15: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Näfels (Werte gerundet). Die Angaben zu den bestehenden EWG in den Arbeitszonen sind mit einer Unsicherheit behaftet, da für die Firma KraussMaffei HighPerformance AG (ehemals Netstal Maschinen AG) vermutlich zu wenige Arbeitsplätze erfasst sind (ca. 20 statt ca. 400 – 500 Vollzeitäquivalente). Die zusätzliche Anzahl Einwohnerggleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Mollis für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 870 Einwohnerggleichwerten (EWG) erwartet, davon 250 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 620 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 560 EWG erfasst. Es stehen noch rund 1.2 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung (exkl. Arbeitsgebiete südlich von Mollis und exkl. Gebiet Biäsche). In den Arbeitsgebieten südlich von Mollis (Flugplatz, Chli Allmeind, Haltengut) sind derzeit etwa 300 EWG erfasst und es bestehen noch grössere Baulandreserven.



		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	61.4	11.2	72.6
	EWG (Bestand)	ca. 3970	0	ca. 3970
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 250	ca. 620	ca. 870
Arbeits- zonen	Fläche [ha]	13.0	1.2	14.1
	EWG (Bestand)	ca. 560	0	ca. 560
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 25 - 75	ca. 25 - 75

Tabelle 16: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Mollis (Werte gerundet, exkl. Arbeitsgebiete südlich von Mollis und exkl. Biäsche). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

		überbaut	nicht überb.	total
Arbeits- zonen	Fläche [ha]	8.6	5.1	13.7
	EWG (Bestand)	ca. 300	0	ca. 300
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 150 - 300	ca. 150 - 300

Tabelle 17: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Arbeitszonen südlich von Mollis (Werte gerundet). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).



7.2 Erschliessungssituation

7.2.1 Öffentlicher Verkehr

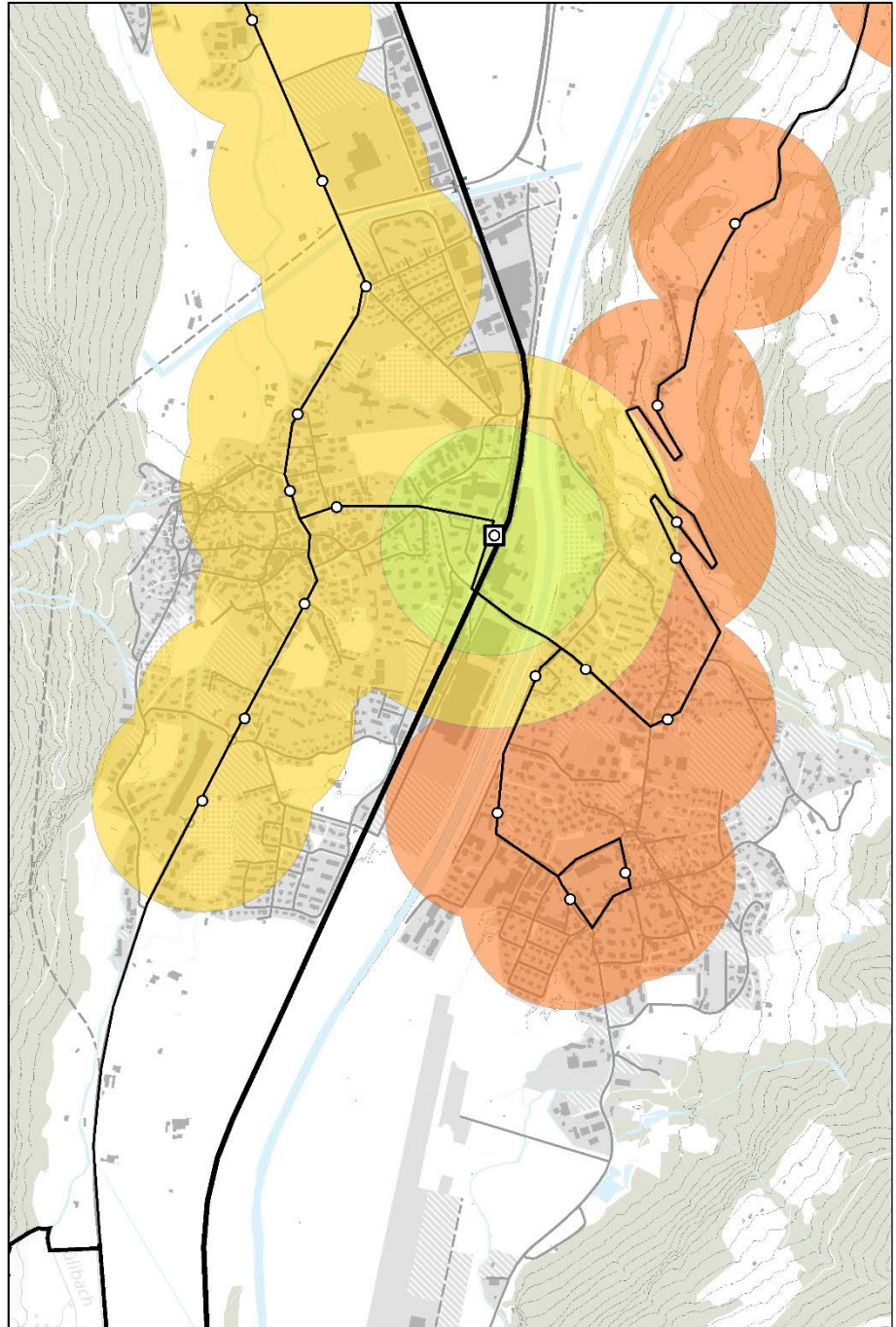


Abbildung 40: Die ÖV-Erschliessung erreicht am Bahnhof Näfels-Mollis eine Güteklasse C (Erschliessung in urbaner Qualität). In Näfels wird entlang der Kantonsstrasse die Güteklasse D (durchschnittliche Erschliessung) und in Mollis die Güteklasse E (Basiserschliessung Stundentakt Bus) erreicht. Stand: Frühling 2020.

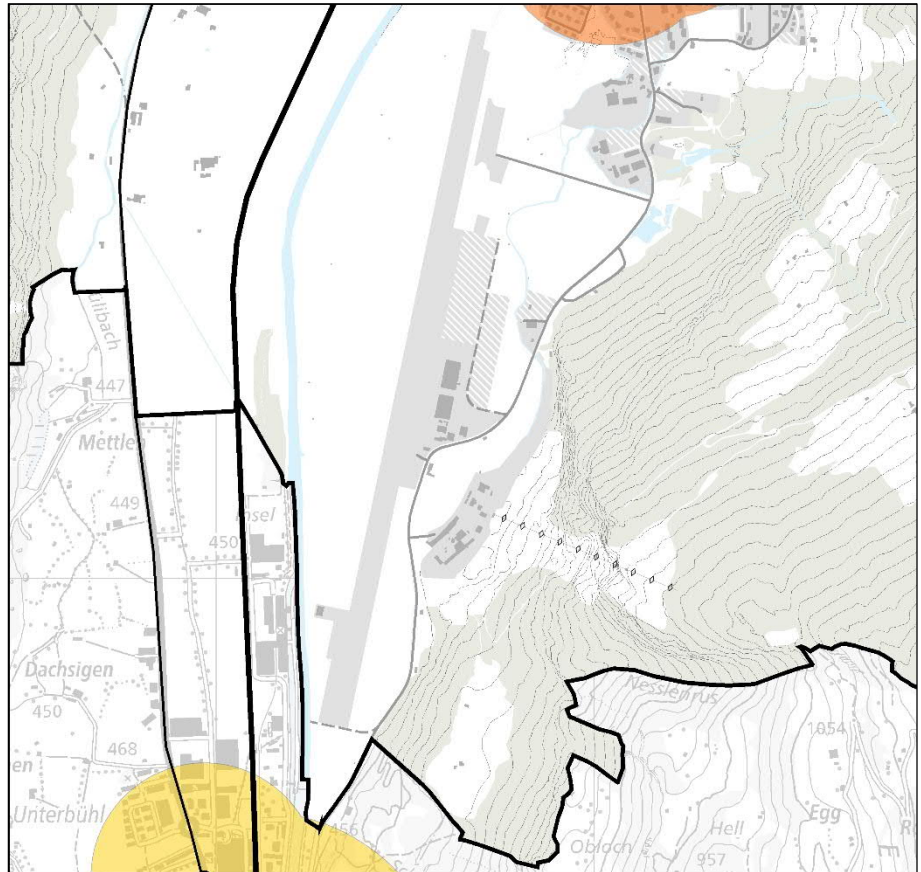


Abbildung 41: Der Flugplatz Mollis ist derzeit nicht durch den ÖV erschlossen. Stand: Frühling 2020.

Die ÖV-Erschliessung der Ortschaften Näfels und Mollis erfolgt einerseits mit der S 6 Rapperswil – Ziegelbrücke – Glarus – Schwanden (-Linthal) und der S 25 Zürich HB – Ziegelbrücke – Glarus – Linthal. Andererseits wird das Siedlungsgebiet durch folgende Buslinien bedient:

- Linie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn
- Linie 512 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mollis, Vorderdorf
- Linie 501 Näfels-Mollis – Netstal – Glarus
- Linie 502 Näfels-Mollis – Netstal – Riedern - Glarus

Entlang der Ortsdurchfahrt in Näfels wird die Güteklasse D erreicht, was einer durchschnittlichen Erschliessung entspricht. In Mollis ist das Siedlungsgebiet grösstenteils nur mit der Güteklasse E (Studentakt Bus) erschlossen. Bezüglich der ÖV-Erschliessung von Mollis ist zu beachten, dass nur an drei Stellen Querungsmöglichkeiten über die Linth existieren und deshalb auf den Zugangswegen zu den ÖV-Haltestellen



in Näfels Umwege in Kauf genommen werden müssen. Wohn- und Arbeitsgebiete in den Randlagen der beiden Ortschaften sind nicht ausreichend mit dem ÖV erschlossen. Auch der Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis ist derzeit nicht an den ÖV angebunden.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ Näfels [EWG]			690	3470		620	4780
Arbeitszonen Näfels inkl. Bahnhofzone [EWG]			150	320		240	710
WMZ Mollis [EWG]			60	610	2760	540	3970
Arbeitszonen Mollis exkl. Flugplatz [EWG]			50	30	190	290	560
Arbeitszonen Flugplatz Mollis						300	300

Tabelle 18: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

7.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Verbindung ab Autobahnausfahrt Niederurnen bis zum Landsgemeindekreisel in Glarus und damit auch die Ortsdurchfahrt Näfels wurde per 1. Januar 2020 in das Nationalstrassennetz integriert (N17). Bis zur Realisierung der Umfahrung Näfels dient die Ortsdurchfahrt Näfels als Hauptanbindung des Kantons Glarus an die restliche Schweiz. Auch mit der geplanten Westumfahrung bleibt die Ortsdurchfahrt die Haupteinschliessung für die Ortschaft Näfels. Die Ortschaften Näfels und Mollis sind über die Bahnhofstrasse und die Molliserstrasse in Näfels und die Bahnhofstrasse in Mollis verbunden. Die Kerenzerbergstrasse verbindet die Ortschaften Mollis – Filzbach – Obstdalen – Mühlehorn und dient gleichzeitig als Ausweichroute bei einer Sperrung der Nationalstrasse A3. Die Stichstrasse Näfels-Mollis, deren Bau im Jahr 2018 aufgenommen wurde, soll das Zentrum von Näfels sowie den Bereich um den Bahnhof Näfels-Mollis entlasten. Schliesslich soll mit der Querspange Netstal der Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis besser an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden. Dazu ist auch ein Ausbau der Netstalerstrasse ab Flugplatz in Richtung Süden erforderlich.



Mit dem Bau der Stichstrasse Näfels – Mollis wurde inzwischen begonnen. Mit den flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse sollen im Bereich Baumgartenstrasse und in der Netstalerstrasse einzelne Massnahmen umgesetzt werden, die den Durchfahrtswiderstand erhöhen (Bus-Fahrbahnhaltestellen, Tempo-30-Streckenabschnitte, Mikreisel bei der Baumgartenstrasse). Mit dem ESP Flugplatz Mollis wird das Verkehrsaufkommen auf der Verbindung Kanalstrasse – Oberrütelistrasse – Baumgartenstrasse – Netstalerstrasse weiter ansteigen. Um die Verkehrsbelastung in Mollis möglichst gering zu halten, sind die flankierende Massnahmen dringend umzusetzen.

Gemäss Strassenklassierung werden verschiedene Strassen in Näfels als Sammelstrassen bezeichnet: Industriestrasse (bis Am Linthli); Zufahrt SGU Lintharena; Zufahrt Arbeitsgebiet ab Stichstrasse; Kleine Schwärzistrasse und Am Linthli; Autschachen (Kantonsstrasse); Mühlhäusern (Kantonsstrasse); Bahnhofstrasse; Obererlen (bis Schulhaus Schnegg); Aserstrasse; Altweg; Gerbi. Die Industriestrasse im Abschnitt entlang des Bahngleises und die Tschachenstrasse dienen als Gewerbeerschliessungsstrassen. Die übrigen Strassen in Näfels erschliessen die verschiedenen Quartiere bzw. Raumkammern. In den Wohnquartieren sind teilweise Tempo-30-Zonen signalisiert. An einzelnen Standorten liegen Daten aus Verkehrserhebungen vor. Eine Analyse der Unfallereignisse mit Personenschäden seit dem Jahr 2011 zeigt, dass sich Unfälle häufig auf den Hauptachsen ereignen, vor allem entlang der Ortsdurchfahrt Näfels (11 Unfallereignisse). Ein weiterer Fussgängerunfall ist im historischen Ortskern von Näfels verzeichnet.

Gemäss Strassenklassierung werden verschiedene Strassen in Mollis als Sammelstrassen bezeichnet: Rüfistrasse; Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse und Netstalerstrasse; Erlenstrasse; Südstrasse (bis Feld); Oberdorfstrasse (ab Oberdorf) und Kännelstrasse. Die übrigen Strassen in Mollis erschliessen die verschiedenen Quartiere bzw. Raumkammern. In den Wohnquartieren sind teilweise Tempo-30-Zonen signalisiert. An einzelnen Standorten liegen Daten aus Verkehrserhebungen vor. Eine Analyse der Unfallereignisse mit Personenschäden seit dem Jahr 2011 zeigt einen Unfall mit Fussgängerbeteiligung an der Oberrütelistrasse.

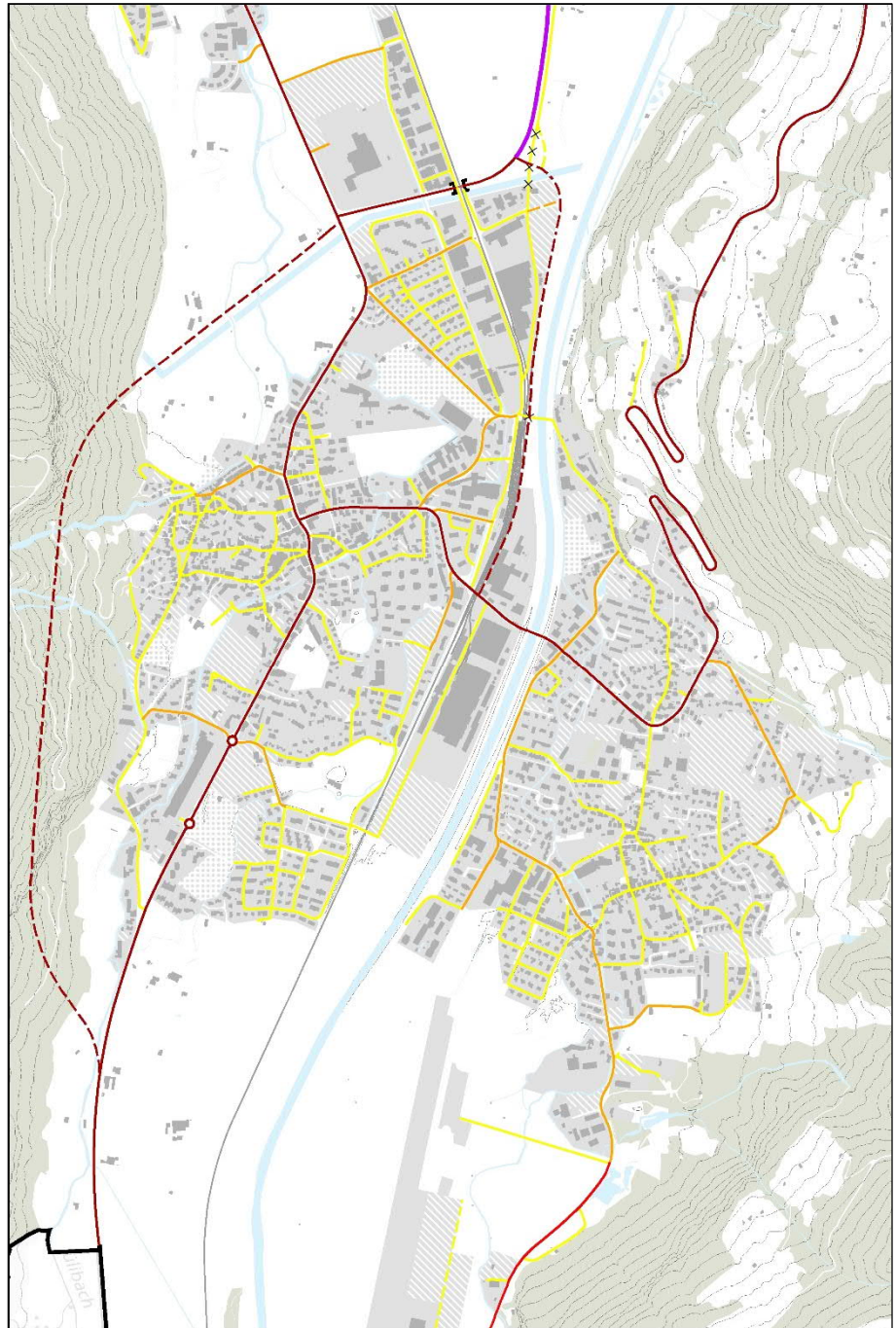


Abbildung 42: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Verbindungsstrasse / Nebenstrasse ausserorts: rot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.

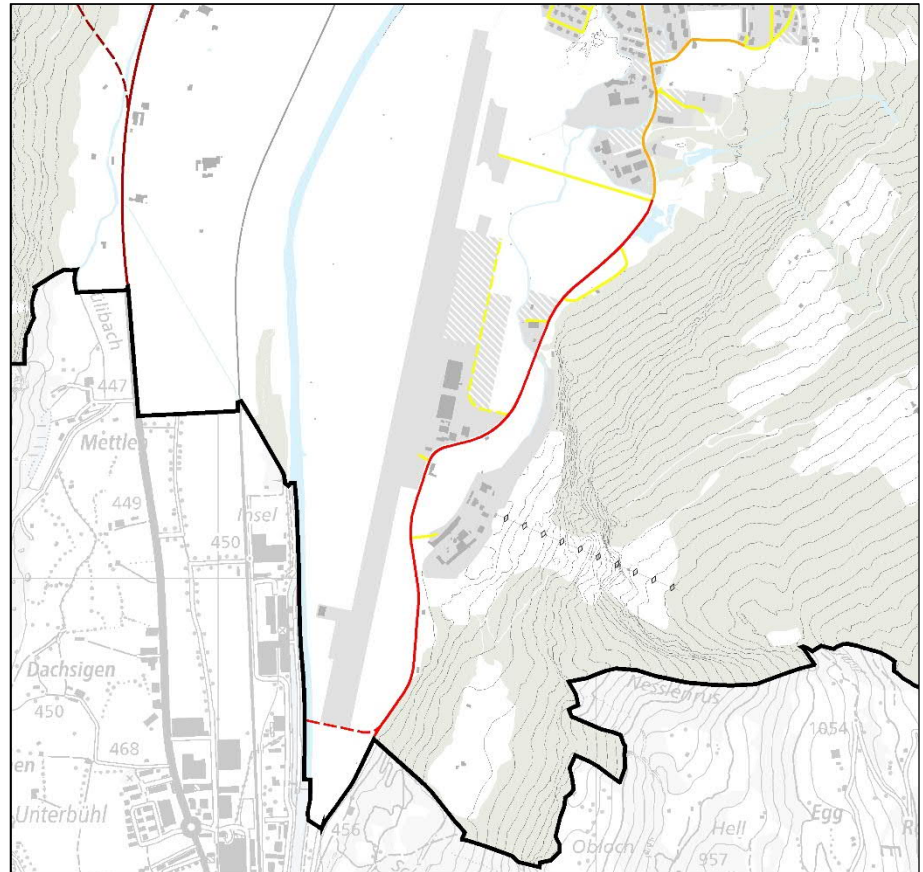


Abbildung 43: Strassenklassierung. Hauptstrassen: dunkelrot; Verbindungsstrasse / Nebenstrasse ausserorts: rot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.



7.2.3 Fussverkehr

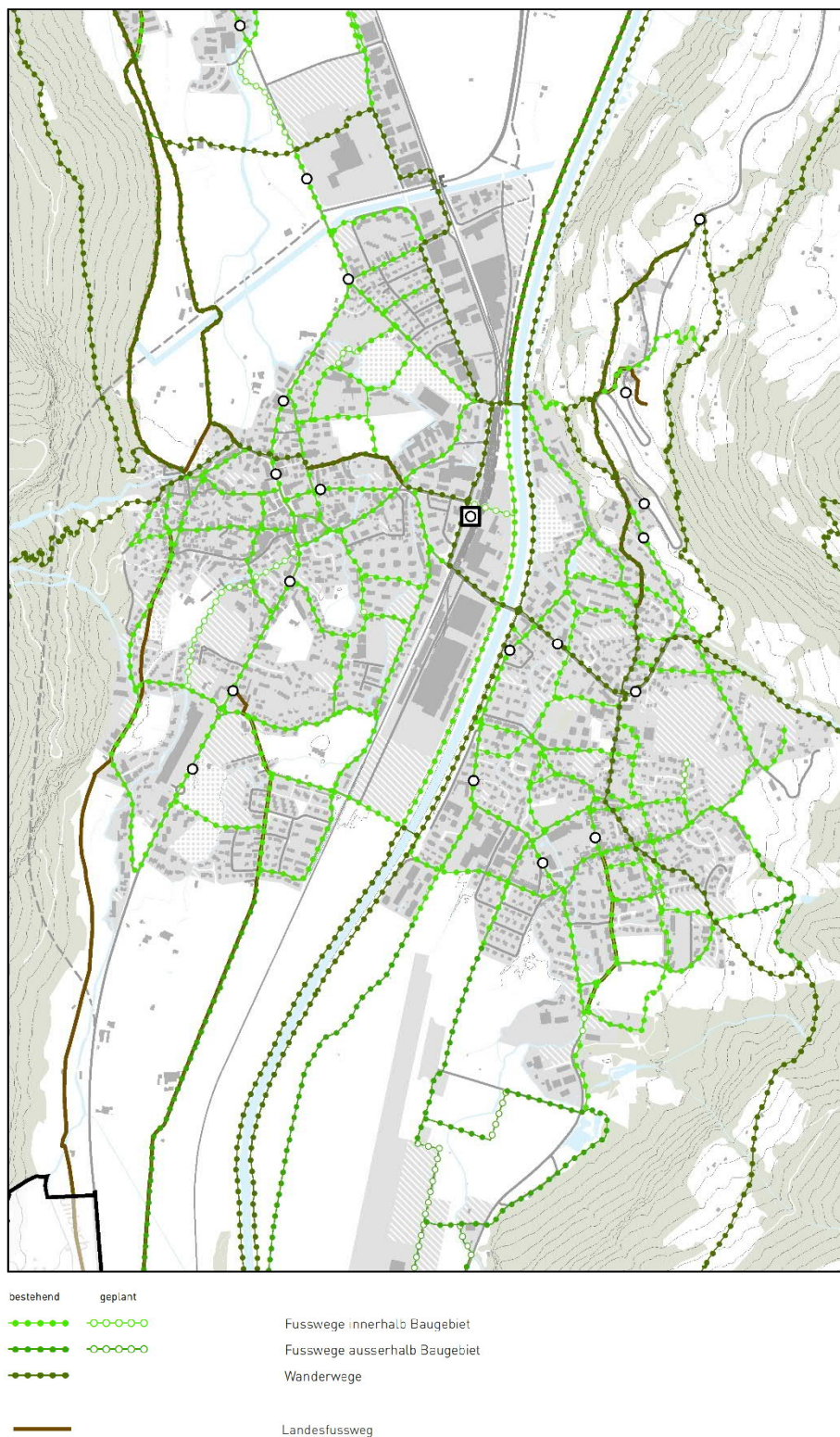


Abbildung 44: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

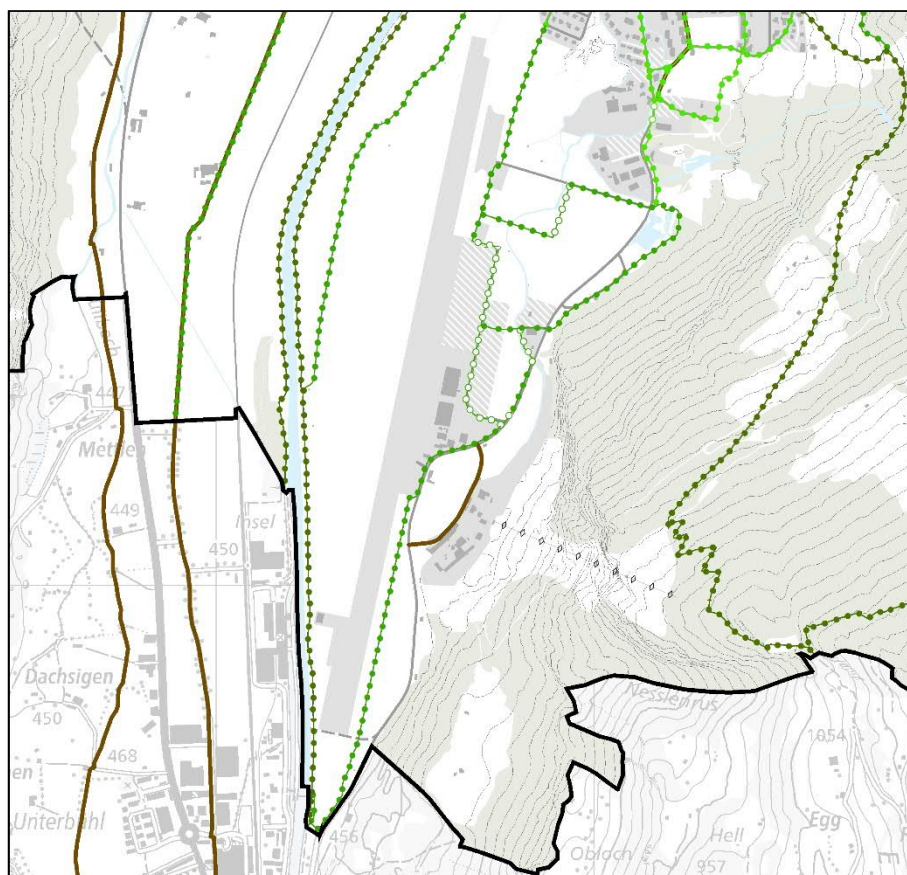


Abbildung 45: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

Das Wegnetz für den Fussverkehr ist in den Ortschaften Näfels und Mollis unter Einbezug der Erschliessungsstrassen relativ dicht. Kann Ausweichverkehr aus den Quartieren ferngehalten, resp. unterbunden werden, können für den Fussverkehr gute Verhältnisse angeboten werden. In beiden Ortschaften stehen einzelne Verbindungen ausschliesslich für den Fussverkehr zur Verfügung, insbesondere in Mollis besteht an vielen Orten eine hohe Durchlässigkeit für den Fussverkehr (Bsp.: Jahreszeitenweg). Gleichzeitig existieren jedoch auch Gebiete wie das Arbeitsgebiet entlang der Schwärzistrasse (im Bereich der neuen Stichstrasse), deren Anbindung für den Fussverkehr mangelhaft ist. Das Fusswegnetz zwischen Näfels und Mollis ist an drei Stellen mit Brücken über die Linth verbunden. Die wichtigste Verbindung ist die Achse Molliserstrasse – Linthbrücke – Bahnhofstrasse.



Die wichtigen Schulwege in Näfels wurden im Gespräch mit der zuständigen Schulleitung erhoben.

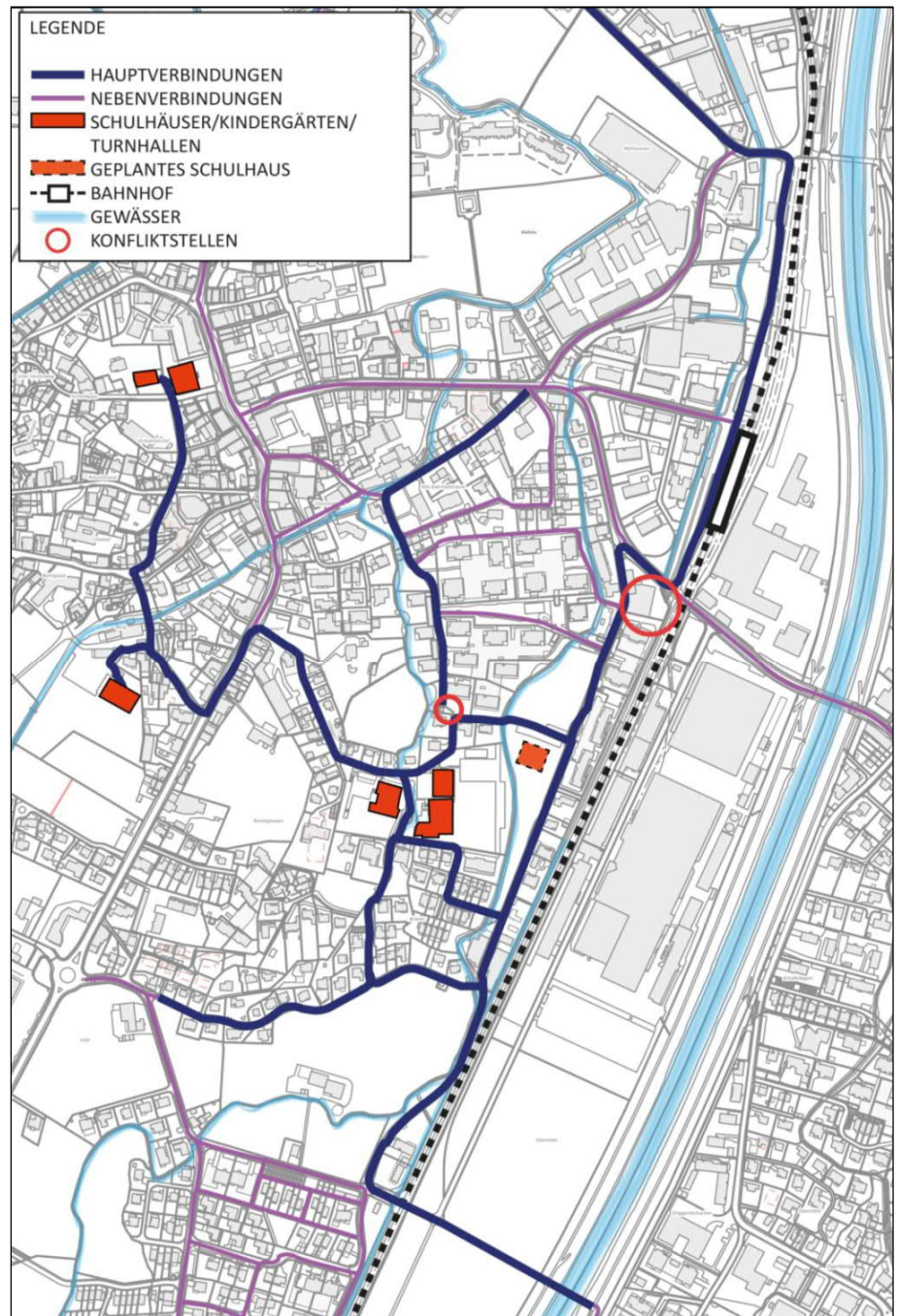


Abbildung 46: Wichtige Schulwege in Näfels, Erhebung im Gespräch mit der Schulleitung, Herbst 2019.



7.2.4 Veloverkehr

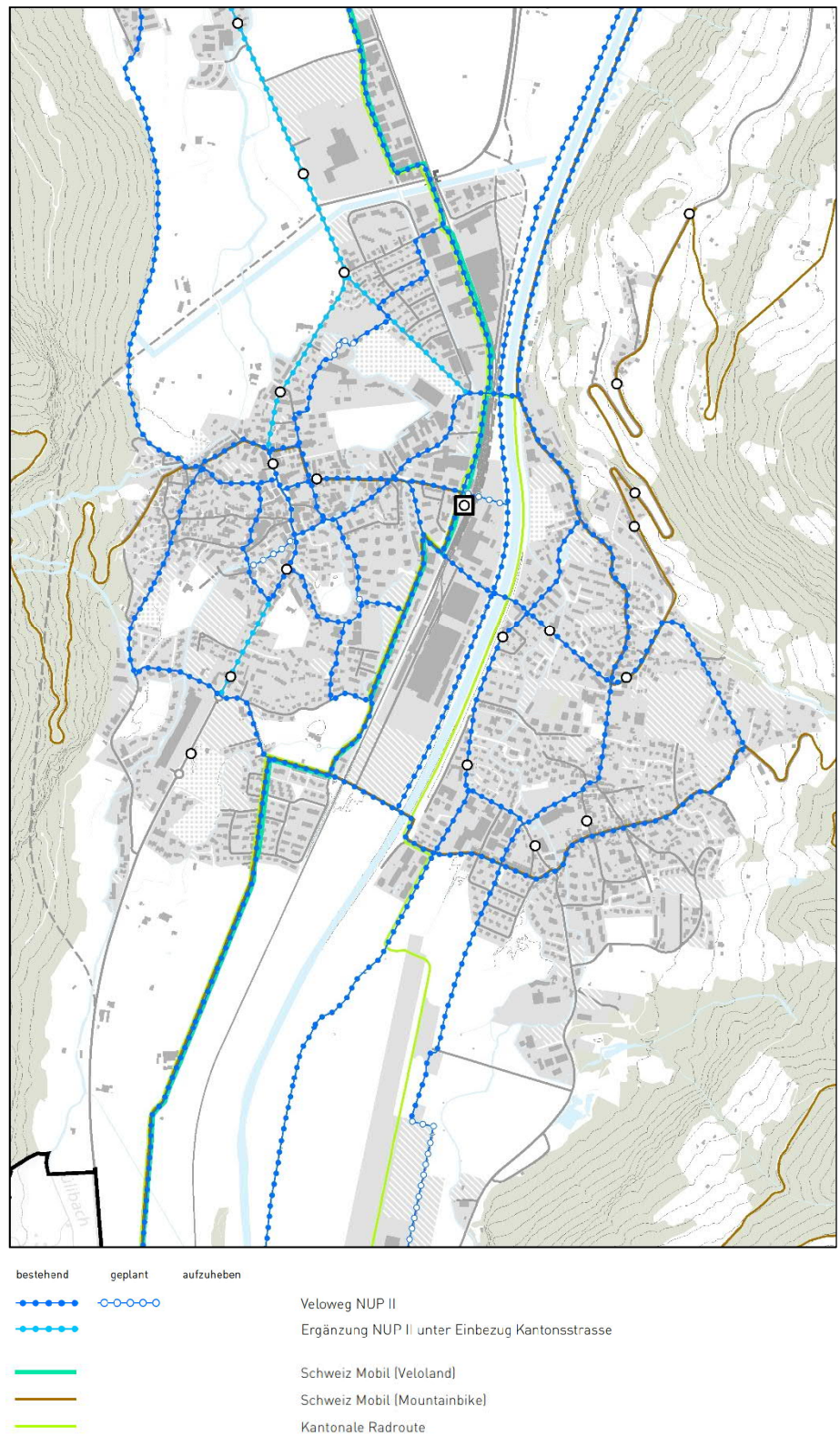


Abbildung 47: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

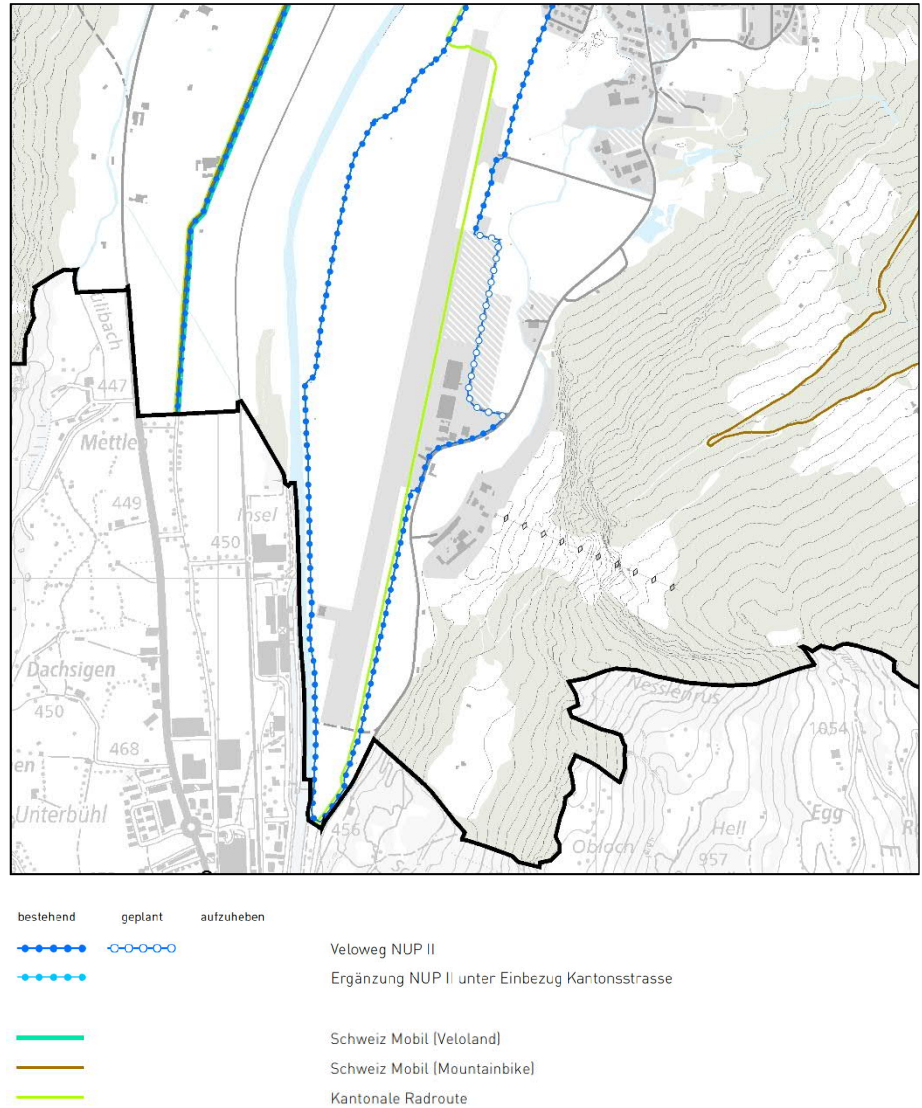


Abbildung 48. Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

Der Veloverkehr bewegt sich innerorts im Mischprinzip mit dem MIV. Die kantonale Radroute verläuft aus Richtung Oberurnen entlang dem Chli Linthli und der Bahnlinie bis zum Bahnhof Näfels-Mollis. Anschliessend führt sie via Obererlen, Färblistrasse und Grüt in Richtung Netstal und Glarus. Das Siedlungsgebiet von Näfels ist von der kantonalen Radroute her grundsätzlich gut erreichbar. Um die westlich der Ortsdurchfahrt gelegenen Ortsteile zu erreichen, muss jedoch die stark befahrene Hauptachse gequert werden. Ein zusätzlicher Ast der kantonalen Radroute führt via Mollis. Die Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis mit dem Fuss- und Veloverkehr ist nicht abschliessend geklärt. Das Velowegnetz zwischen Näfels und Mollis ist an drei Stellen mit Brücken über die Linth verbunden. Die wichtigste



Verbindung ist die Achse Molliserstrasse – Linthbrücke – Bahnhofstrasse.



7.3 Handlungsfelder

7.3.1 Näfels

Zusammenfassend sind für die Ortschaft Näfels folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	<p>Bahnhof Näfels-Mollis wird halbstündlich bedient, mit direkten Zügen bis Linthal, bis Zürich und bis Rapperswil.</p> <p>ÖV-Erschliessung mit Bus-Halbstundentakt bedient Haltestellen entlang der Kantonsstrasse, welche zentral durch die Ortschaft verläuft</p>	<p>Bahnangebot ist noch nicht im integralen Halbstundentakt, Busanschlüsse sind hinkend mit wechselnden Übergangszeiten.</p> <p>Bus ist in den Spitzenstunden von Stau auf der Ortsdurchfahrt ebenfalls betroffen</p> <p>Wohngebiete in den Randlagen am Hangfuss und entlang der Bahnlinie sind mit dem ÖV teilweise nicht erschlossen</p> <p>Arbeitsgebiet östlich der Bahnlinie entlang der Schwärzistrasse ist mit dem ÖV nicht erschlossen</p> <p>Arbeitszone südlich Krauss Maffei AG (ehemals Netstal Maschinen AG) nicht mit dem ÖV erschlossen (wird in der Analyse der ÖV-Güteklassen nur von Seite Mollis erfasst, Linth als trennendes Element)</p> <p>Lage und Anbindung der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr teilweise mit Optimierungspotenzial</p>
MIV		<p>Wenig attraktiver Strassenraum entlang der Ortsdurchfahrt (Nationalstrasse), mangelhafte Wartungsstellen, oft ohne Schutzinseln, sehr geringe Aufenthaltsqualität in Folge starker Emissionen</p> <p>Angestrebte Funktion der Strassen Ausschachen und Mühlhäusern und Schwärzistrasse (Riet) stimmen nicht mit dem Eigentum überein (Sammelstrassen im Eigentum des Kantons), mit dem Bau der Stichstrasse wird diese Fragestellung auch für die Bahnhofstrasse resp. die Molliserstrasse relevant</p> <p>Sammelstrassen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, Trottoir, etc. (z.B. Industriestrasse, Obererlen, Altweg, Teilstück Gerbi)</p> <p>Erschliessungsstrassen in den historisch gewachsenen Strukturen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, etc. (z.B. Dorfkern Näfels, Risi, etc.). Auch in den Wohnzonen erfüllen Erschliessungsstrassen teilweise die heutigen Standards nicht (z.B. Villäggen, Neuweg).</p> <p>Erschliessungs- und Parkierungssituation in den gewachsenen Siedlungsstrukturen (Spannungsfeld zwischen Erschliessung, Parkierung und Ortsbildschutz)</p> <p>Grössere unbebaute Flächen (z.B. Feld, Schlüsselgut, Neuweg, etc.), Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen</p> <p>Ausweichverkehr Aserstrasse – Sonnenweg – Obererlen resp. Aserstrasse – Färblistrasse –</p>



		<p>Tschachenstrasse bei Überlastung der Ortsdurchfahrt Näfels</p> <p>Ungeklärte Verkehrsführung im Umfeld der Stichstrasse (Bahnhofsareal, etc.)</p>
Fussverkehr	Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen)	<p>Fehlende Fusswegverbindung zwischen Gebiet Autschachen westlich der Bahnlinie und dem Arbeitsgebiet östlich der Bahnlinie entlang der Schwärzistrasse (Trampelpfad über Eisenbahnstrecke ist sichtbar, Sicherheitsrisiko!)</p> <p>Es bestehen einzelne Lücken im Fusswegnetz (z.B. beim Altersheim Letz, im Gebiet Rastenhoschet, Zschokke-Areal)</p> <p>Entlang des Mülibachs fehlt eine attraktive, durchgehende Verbindung</p> <p>Verbindung in Richtung Mollis?</p>
Veloverkehr	Das Siedlungsgebiet kann von der kantonalen Radroute mit dem Velo relativ gut erreicht werden.	<p>Anbindung des Arbeitsgebiets östlich der Bahnlinie entlang der Schwärzistrasse mangelhaft</p> <p>Es bestehen einzelne Lücken im Velowegnetz (z.B. beim Altersheim Letz, im Gebiet Rastenhoschet, Zschokke-Areal)</p> <p>Molliserstrasse: Stand Projekt Stichstrasse, die Anliegen des Veloverkehrs sind zu wenig berücksichtigt</p>

Tabelle 19: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in der Ortschaft Näfels

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	Am Bahnhof Näfels-Mollis attraktive Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sicherstellen	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Buserschliessung verbessern: Viertelstundentakt Bilten – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis, ÖV-Güteklasse C	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Verbesserte Buserschliessung auch für den südlichen Teil von Näfels anstreben (Viertelstundentakt, oder separater Ortsbus, ÖV-Güteklasse C)	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren (z.B. Lintharena), Raumsicherung	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Aufwertung Ortsdurchfahrt Näfels in Kombination mit Realisierung der Umfahrung Näfels, Temporeduktion im Ortskern prüfen und anstreben, flankierende Massnahmen zur Umfahrung Näfels als Bestandteil der Umfahrung definieren	Flankierende Massnahmen zur Umfahrung soll Projektbestandteil sein. Die Entlastungswirkung soll gesichert werden.
	Eigentumsabtausch der Strassen gemäss ihrer Funktion vornehmen (Bahnhofstrasse, Molliserstrasse, Autschachen und Mühlhäusern)	Einigung mit Kanton erforderlich, Hauptstrasse neu via Stichstrasse
	Sammelstrassen (z.B. Industriestrasse, Obererlen, Altweg, Teilstück Gerbi) schrittweise ausbauen, damit diese die verkehrlichen und die ortsbaulichen Funktionen übernehmen können (Trottoir, Bepflanzung, etc.)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan
	Raumsicherung für Ausbau Villäggen	Koordination mit Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern



	Gemeinschaftsparkierungsanlagen zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. Grundstück Nr. 454 Ochsenhügel, Standort südlich des Gemeindehauses), Aspekte des Ortsbildschutzes beachten	Mögliche Standorte liegen in der ZöBA
	Mehrfachnutzungen der Parkplätze beim Fachmarkt Krumm und bei der Lintharena SGU anstreben	Die Parkplätze sollen auch ausserhalb der Öffnungszeiten für die (bewirtschaftete) Parkierung genutzt werden können, Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Durchfahrt durch Unterführung Färblistrasse für MIV sperren	Zuständigkeit für die Verfügung betreffend Signalisation liegt bei der Kantonspolizei, für Gemeindestrassen beantragt der Gemeinderat die Verfügung
	Durchfahrt beim Bahnhof Näfels-Mollis für MIV sperren	Als Teil der flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse definieren und umgehend umsetzen Zuständigkeit für die Verfügung betreffend Signalisation liegt bei der Kantonspolizei, für Gemeindestrassen beantragt der Gemeinderat die Verfügung
Fussverkehr	Wegverbindung zwischen dem Gebiet Autschachen westlich der Bahnlinie und dem Arbeitsgebiet östlich der Bahnlinie entlang der Schwärzistrasse schaffen (Personenunterführung oder Bahnübergang).	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit SBB und Grundeigentümern erforderlich
	Schliessung der Lücken im Fusswegnetz (z.B. beim Altersheim Letz, im Gebiet Rastenhoschet, Zschokke-Areal)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Schaffung eines attraktiven, durchgehenden Fusswegs entlang des Mülibachs (Altweg bis Kantonsstrasse)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Verbindung Näfels - Lintharena - Oberurnen entlang Rauti	Im Projekt Umfahrung Näfels integrieren und umsetzen
Veloverkehr	Fusswegverbindung zwischen dem Gebiet Autschachen westlich der Bahnlinie und dem Arbeitsgebiet östlich der Bahnlinie entlang der Schwärzistrasse auch für Veloverkehr anbieten	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit SBB und Grundeigentümern erforderlich
	Schliessung der Lücken im Velowegnetz (z.B. beim Altersheim Letz, im Gebiet Rastenhoschet, Zschokke-Areal)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
	Verbindung Näfels - Lintharena - Oberurnen entlang Rauti	Im Projekt Umfahrung Näfels integrieren und umsetzen

Tabelle 20: Handlungsfelder in der Ortschaft Näfels



7.3.2 Mollis

Zusammenfassend sind für die Ortschaft Mollis folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	Bahnhof Näfels-Mollis wird halbstündlich bedient, mit direkten Zügen bis Linthal, bis Zürich und bis Rapperswil.	<p>Das Siedlungsgebiet von Mollis ist, wenn überhaupt, grösstenteils nur mit einer Buserschliessung im Stundentakt erschlossen (Güteklasse E).</p> <p>Wohngebiete in Hanglage (Oberdorf) und südlich gelegene Wohngebiete sind nicht mit dem ÖV erschlossen</p> <p>Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis ist nicht mit dem ÖV erschlossen</p> <p>Anbindung der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr teilweise mit Optimierungspotenzial</p>
MIV	Mollis hat wenig Durchgangsverkehr.	<p>ESP Flugplatz löst zusätzlichen Verkehr aus, Erschliessung ungenügend.</p> <p>Tatsächliche Funktion der Vorderdorfstrasse stimmt nicht mit dem Eigentum überein.</p> <p>Heutiger Ausbau des Knotens Bahnhofstrasse / Kanalstrasse / Rüfistrasse nicht ausreichend</p> <p>Sammelstrassen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, Trottoir, etc. (z.B. Rüfistrasse; Südstrasse, Oberdorfstrasse und Kännelstrasse)</p> <p>Erschliessungsstrassen in den historisch gewachsenen Strukturen entsprechen teilweise nicht den Anforderungen betreffend Strassenbreiten, Sichtweiten, etc. (Bsp. Oberdorfstrasse im unteren Abschnitt, Ausbau aus Ortsbildschutzgründen nicht möglich)</p> <p>Grössere unbebaute Flächen (z.B. Hagnen/Bellavista, Oberhof, Ruchenacher, etc.), Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen</p> <p>Zunehmender Schleichverkehr über Kanalstrasse, Rüfistrasse, Hinterdorfstrasse</p> <p>Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückzufahrten auf die Kerenzbergstrasse sind vielerorts ungenügend.</p>
Fussverkehr	Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen)	<p>Anbindung an den Bahnhof Näfels-Mollis erfolgt heute ausschliesslich via Bahnhofstrasse (auf zu schmalen Trottoir)</p> <p>Anbindung Überbauungsplangebiete und ESP Flugplatz Mollis neu herzustellen oder zu optimieren</p>
Veloverkehr		Anbindung ESP Flugplatz Mollis ungeklärt (inkl. kantonale Radroute)

Tabelle 21: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in der Ortschaft Mollis



Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	Verbesserte Buserschliessung: Viertelstundentakt Bilten – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis, ÖV-Güteklasse C, Erschliessung der südlichen Wohngebiete und des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz Mollis verbessern; evtl. Ortsbus prüfen	Koordination mit Kanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	ÖV-Angebot Kerenzerberg aufrechterhalten und punktuell verbessern (Spitzenzeiten, Randzeiten)	Koordination mit Kanton erforderlich
	ÖV-Erschliessung der Wohngebiete in Hanglage verbessern (z.B. Ortsbus, später evtl. autonom verkehrendes Fahrzeug)	Koordination mit Kanton erforderlich
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren (z.B. Haltli, Beglingen), Raumsicherung	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Betriebskonzept auf der Achse Hinterdorfstrasse – Rüfstrasse - Kanalstrasse - Oberrütelstrasse - Baumgartenstrasse – Netstalerstrasse klären / definieren	Koordination mit Kanton erforderlich, in Zusammenhang mit Stichstrasse und Entwicklung des ESP Flugplatz Mollis vordringlich zu bearbeiten
	Netstaler Strasse ab Flugplatz in Richtung Süden ausbauen und Spange Netstal realisieren	Zuständigkeit Kanton, Koordination mit Kanton erforderlich
	Flankierende Massnahmen auf der Achse Kanalstrasse - Oberrütelstrasse - Baumgartenstrasse – Netstalerstrasse, mindestens auf Teilstücken mit Aufwertungsmassnahmen des Strassenraums und Temporeduktion verbinden, weitere mögliche Massnahmen wie z.B. Durchfahrtsverbot für Lastwagen	Flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse definieren und in Abhängigkeit Eröffnung der Stichstrasse umsetzen Koordination mit Kanton erforderlich
	Übernahme der Vorderdorfstrasse durch Gemeinde oder Eigentumsabtausch der Strassen gemäss ihrer Funktion vornehmen (Verbindung Kanalstrasse – Oberrütelstrasse – Baumgartenstrasse – Netstalerstrasse sowie Vorderdorfstrasse)	Einigung mit Kanton erforderlich
	Ausbau Knoten Bahnhofstrasse / Kanalstrasse / Rüfstrasse, Ziel: Verkehrssicherheit verbessern / gewährleisten	Koordination mit Kanton erforderlich
	BGK Bahnhofstrasse: beidseitige Trottoirs, Querungsstellen, BehiG-konforme Haltestellen	Strassenbauprogramm Kanton
	Sammelstrassen (Rüfstrasse, Südstrasse, Oberdorfstrasse im oberen Abschnitt und Kännelstrasse) schrittweise ausbauen, damit diese die verkehrlichen und die ortsbaulichen Funktionen übernehmen können (Trottoir, Bepflanzung, etc.)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan
	Erschliessung der Gebiete Hagnen/Bellavista, Oberhof und Ruchenacher via Kännelstrasse und Oberdorfstrasse (oberer Abschnitt), Parkierungsbedarf im Rahmen der Überbauungspläne lösen, alternative Erschliessungen fördern (ÖV / Ortsbus, künftig z.B. autonom verkehrendes Fahrzeug, Förderung Fuss- und Veloverkehr)	Koordination mit Grundeigentümern erforderlich
Fussverkehr	Bestehende Verbindung auf Achse Molliserstrasse – Linthbrücke - Bahnhofstrasse in angemessener Qualität verbessern, zusätzliche, direkte Fusswegverbindung über Linth in Richtung Zschokke-Areal und Bahnhof Näfels-Mollis prüfen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich



	Bei Überbauung der Gebiete Hagnen/Bellavista, Oberhof und Ruchenacher Durchlässigkeit für den Fussverkehr sicherstellen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
	Anbindung ESP Flugplatz Mollis gewährleisten	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
Veloverkehr	Bestehende Verbindung auf Achse Molliserstrasse – Linthbrücke - Bahnhofstrasse in angemessener Qualität sichern, zusätzliche, direkte Velowegverbindung über Linth in Richtung Zschokke-Areal und Bahnhof Näfels-Mollis prüfen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich
	Bei einer allfälligen Überbauung der Gebiete Hagnen/Bellavista, Oberhof und Ruchenacher Durchlässigkeit für den Veloverkehr sicherstellen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
	Anbindung ESP Flugplatz Mollis gewährleisten	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich

Tabelle 22: Handlungsfelder in der Ortschaft Mollis



7.3.3 Zusammenfassung

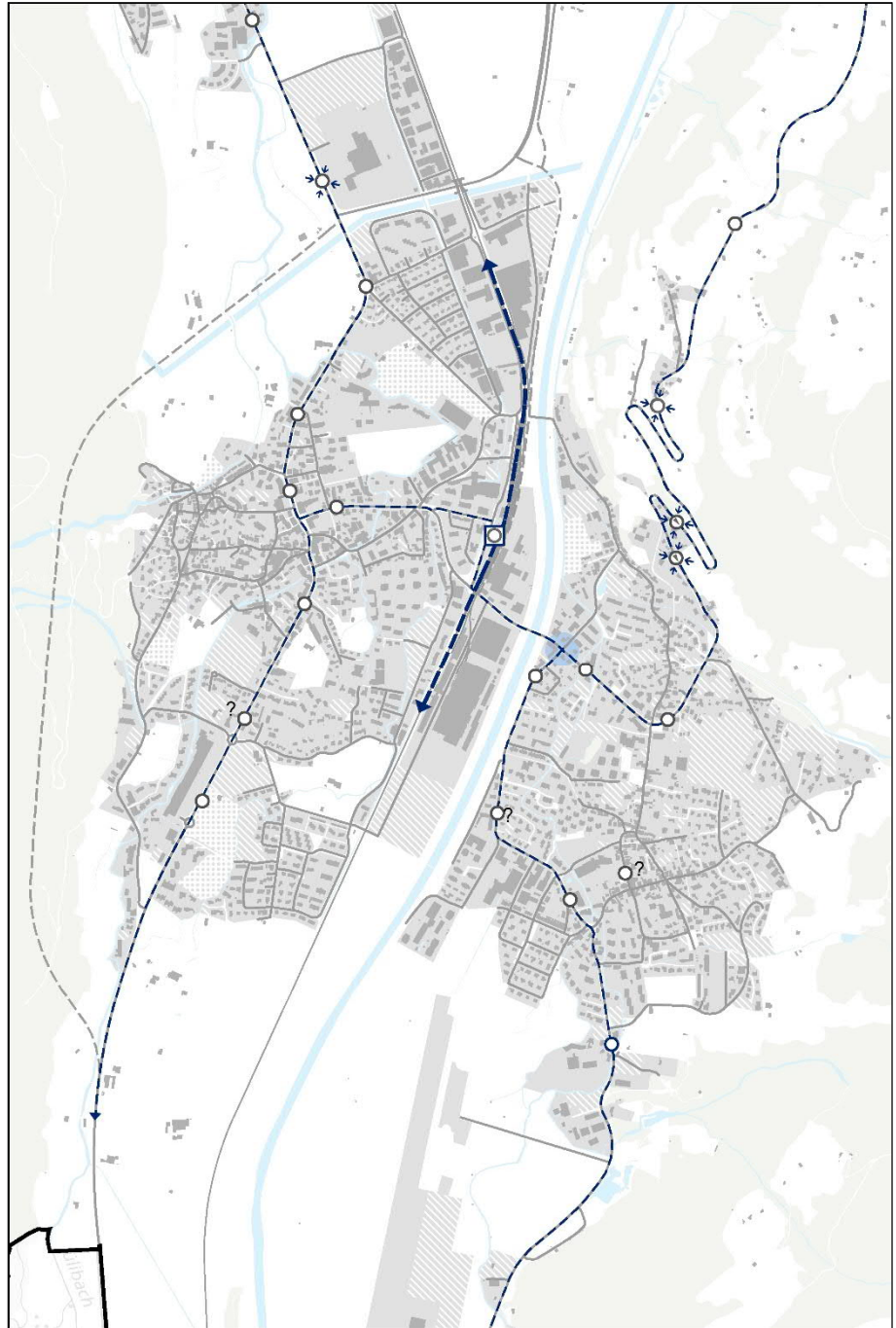


Abbildung 49: Handlungsfelder ÖV in Näfels und Mollis

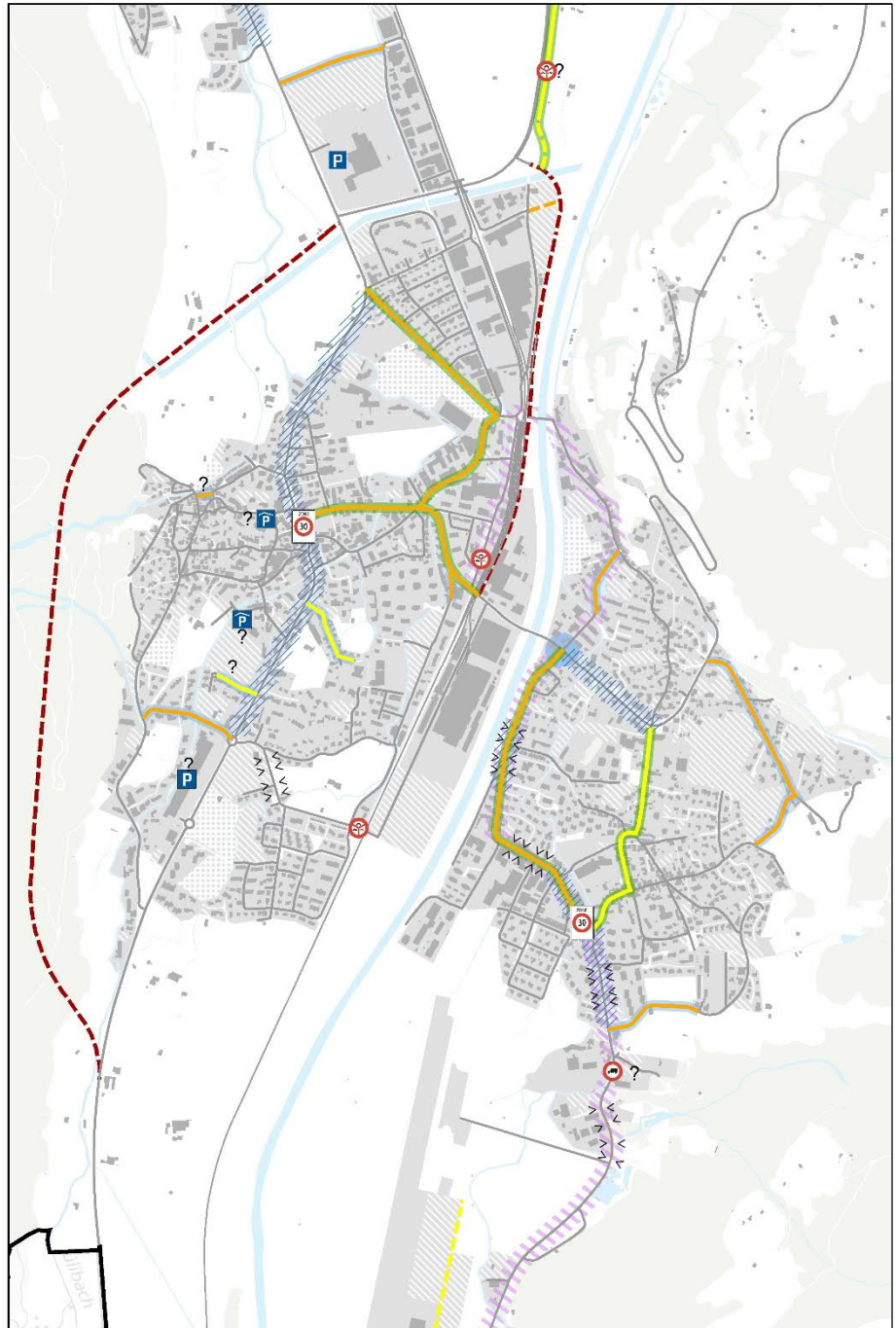


Abbildung 50: Handlungsfelder MIV in Näfels und Mollis

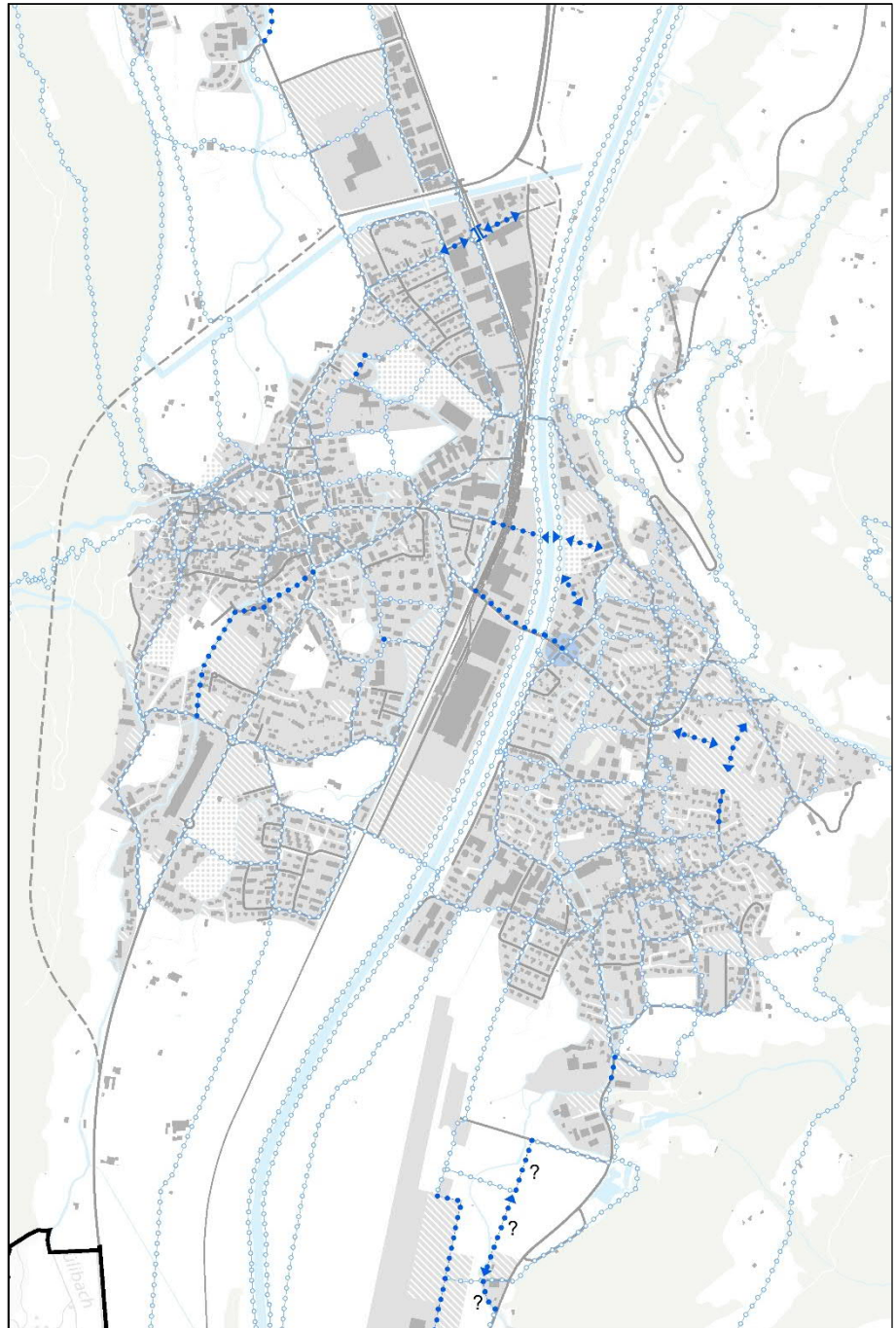


Abbildung 51: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Näfels und Mollis

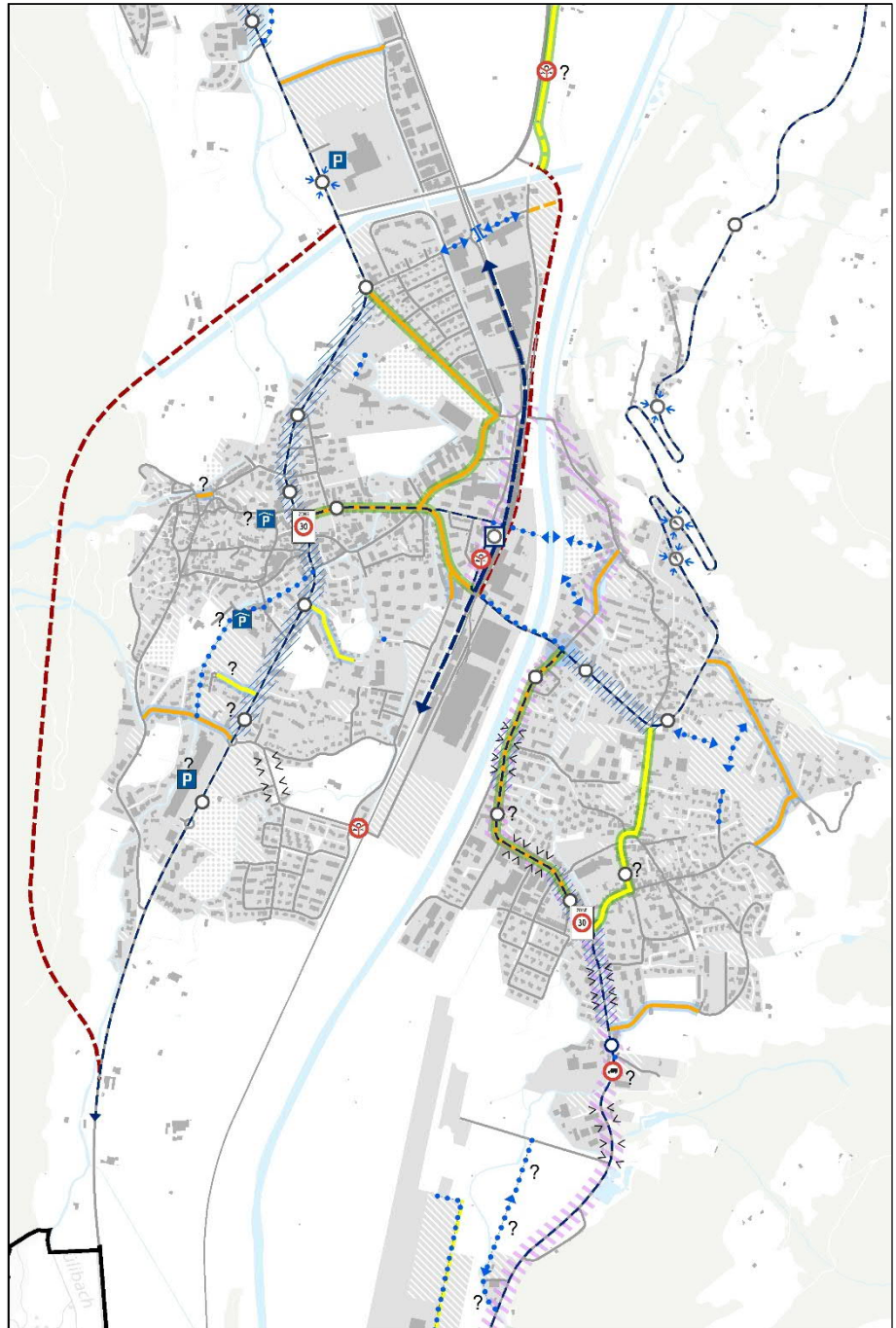


Abbildung 52: Zusammengefasste Handlungsfelder in Näfels und Mollis

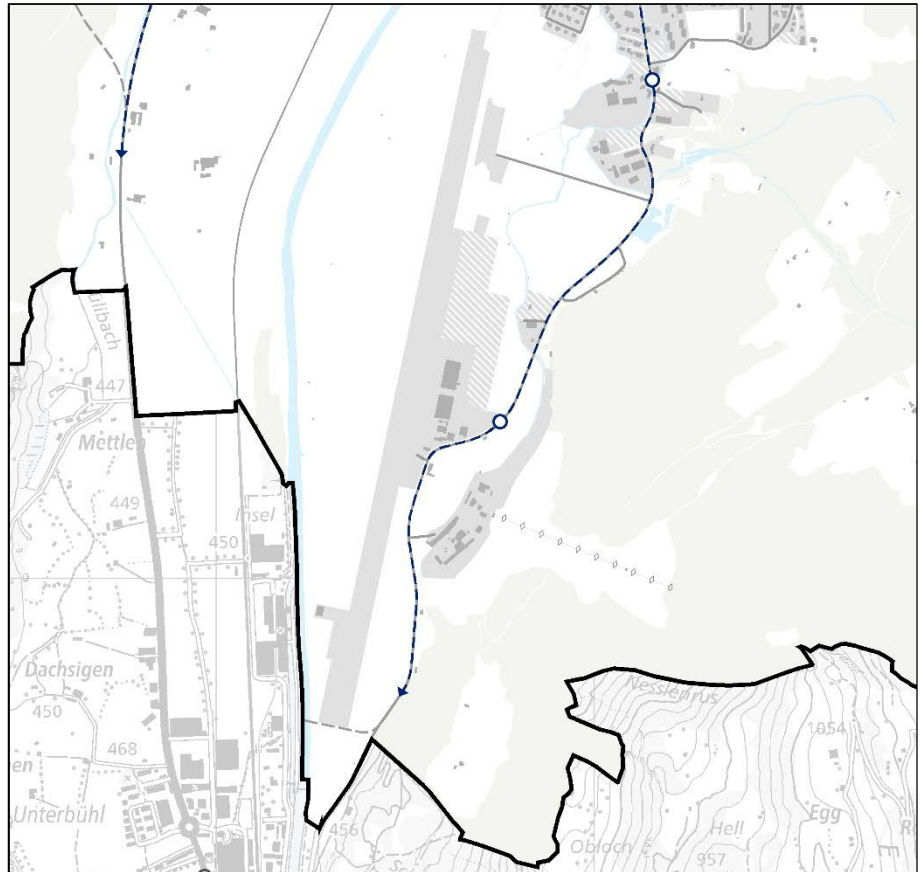


Abbildung 53: Handlungsfelder ÖV im Gebiet Flugplatz Mollis

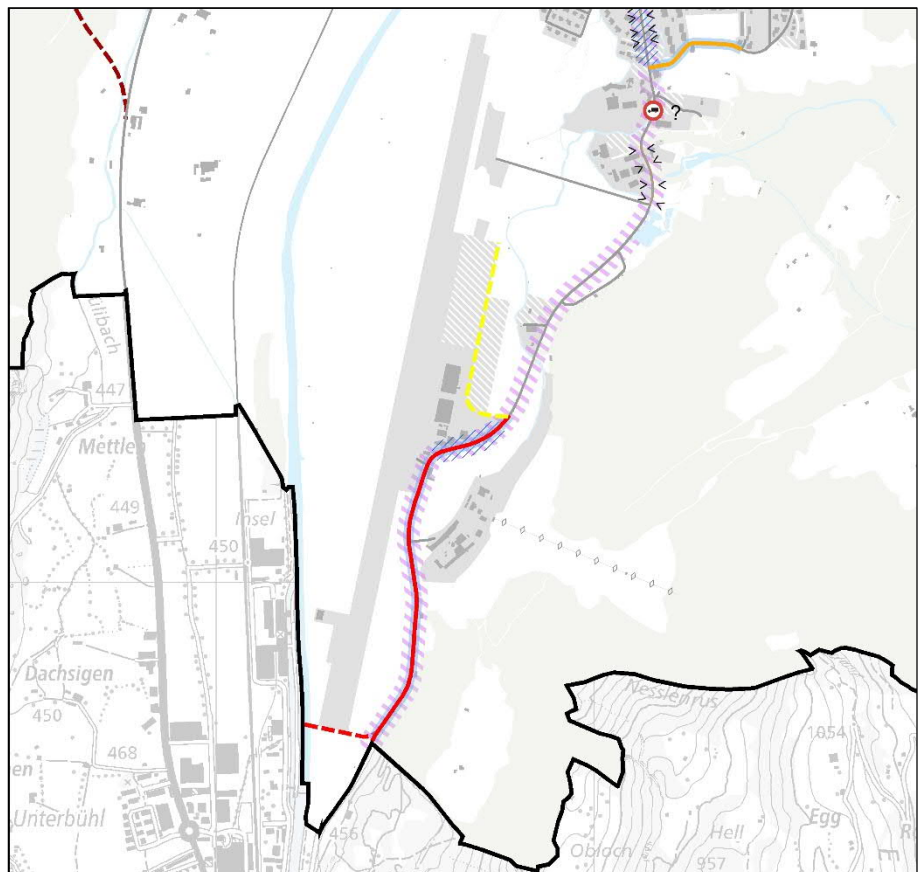


Abbildung 54: Handlungsfelder MIV im Gebiet Flugplatz Mollis

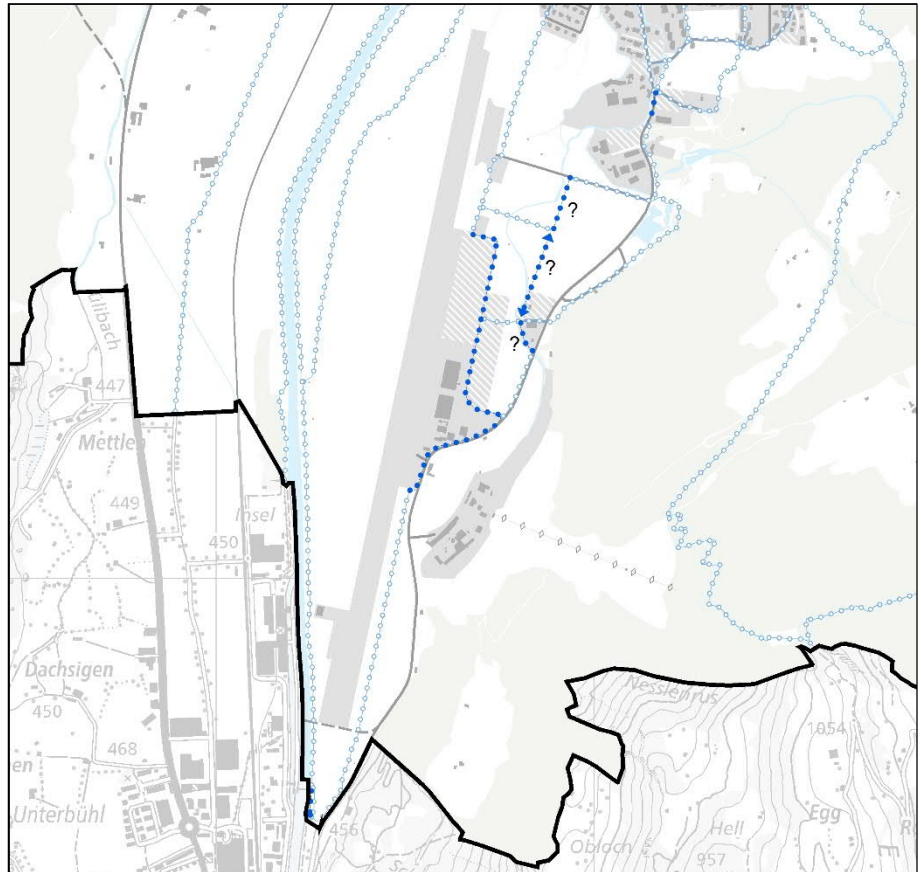


Abbildung 55: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Flugplatz Mollis

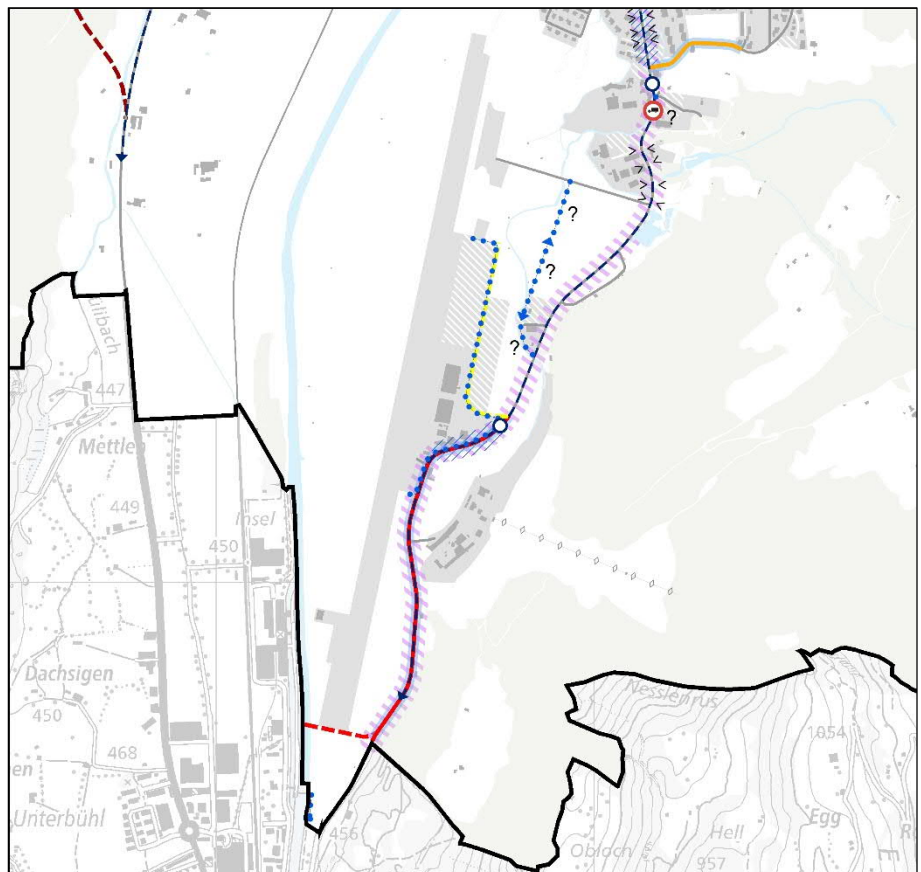


Abbildung 56: Zusammengefasste Handlungsfelder im Gebiet Flugplatz Mollis



8. Biäsche und Riet

8.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Das Riet weist eine wichtige Funktion als Bewirtschaftungsraum und als Naherholungsraum auf. Zudem sind die Erholungsnutzungen am Walensee via Riet erreichbar. Mit Ausnahme des Gebiets Biäsche ist das Riet der Nichtbauzone zugewiesen. Das Gebiet Biäsche liegt an der nördlichen Gemeindegrenze in Nachbarschaft zur Gemeinde Weesen. An diesem Standort liegen noch grössere Bauzonenreserven vor (v.a. Arbeitsnutzungen).

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird im Gebiet Biäsche für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von weniger als 10 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet. In den Arbeitszonen sind rund 20 EWG erfasst. Es stehen noch rund 7.4 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung.

		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	1.3	0.1	1.4
	EWG (Bestand)	ca. 30	0	ca. 30
	EWG (Kapazität / Reserve)	< 10	< 10	< 10
Arbeitszonen	Fläche [ha]	5.7	7.4	13.0
	EWG (Bestand)	ca. 20	0	ca. 20
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 200 - 450	ca. 200 - 450

Tabelle 23: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen im Gebiet Biäsche (Werte gerundet). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

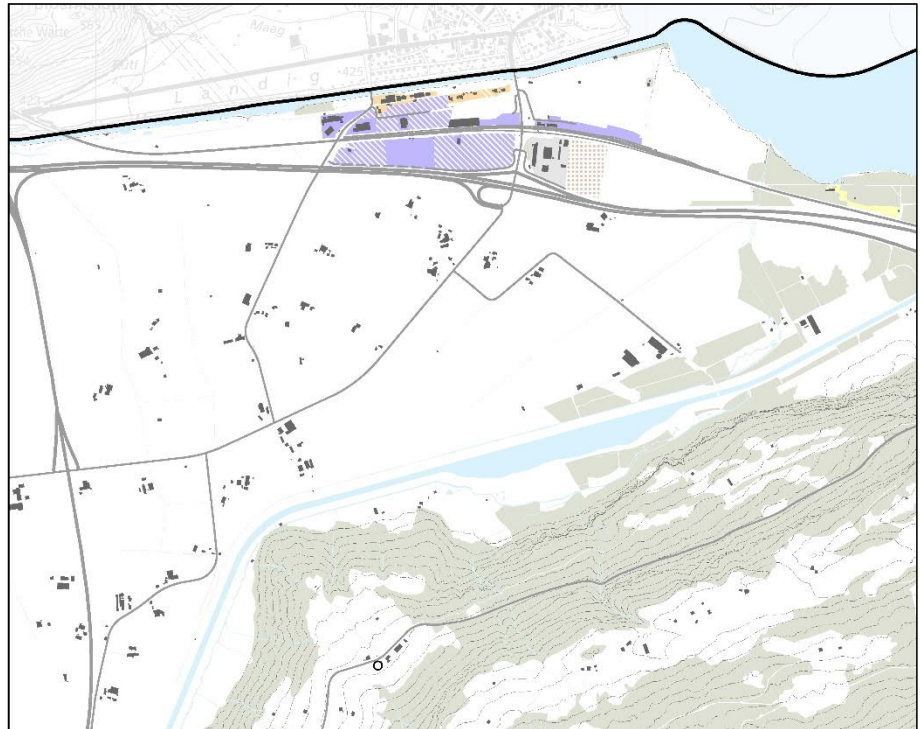


Abbildung 57: Im Gebiet Biäsche sind noch grössere Reserven in der Arbeitszone (violett) vorhanden (weiss schraffiert). In den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) liegen nur noch wenige unbebaute Flächen vor. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



8.2 Erschliessungssituation

8.2.1 Öffentlicher Verkehr

Das Riet und insbesondere das Gebiet Bläsche ist heute grösstenteils nicht durch den ÖV erschlossen. Der Zugang zur Buslinie Ziegelbrücke – Weesen – Amden erfolgt über die Linth, wofür lediglich zwei Quermöglichkeiten vorhanden sind.

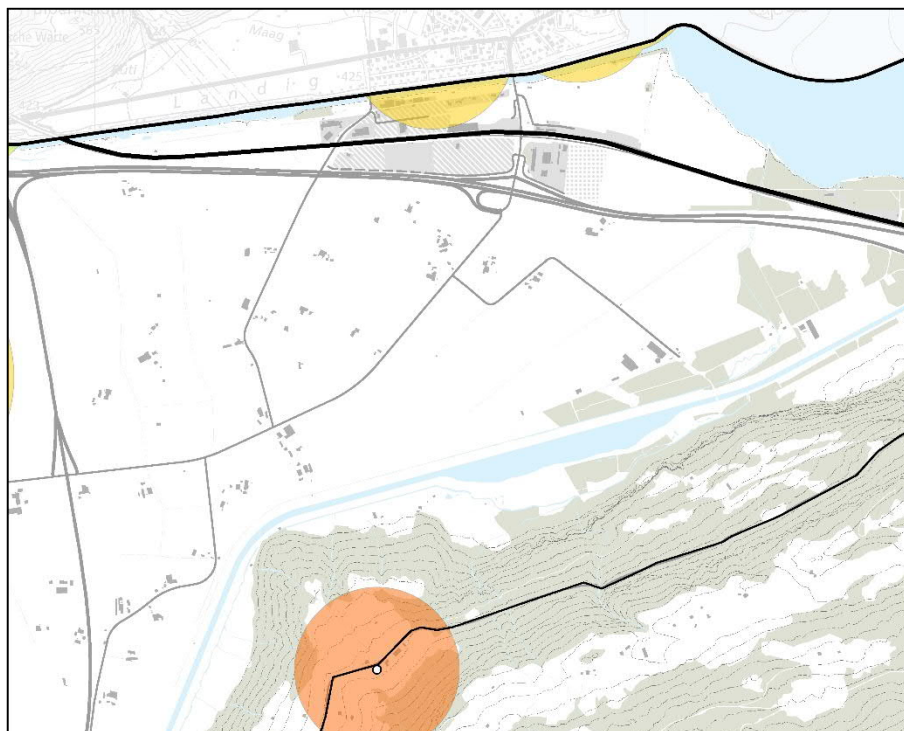


Abbildung 58: Das Riet und insbesondere das Gebiet Bläsche ist heute grösstenteils nicht durch den ÖV erschlossen. Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]				30		< 10	30
Arbeitszonen [EWG]						20	20

Tabelle 24: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).



8.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Das Gebiet Bläsche ist einerseits über den Autobahnanschluss Weesen resp. die Flechsenstrasse sowie über die Untere Schwärzistrasse erschlossen. Künftig könnte das Gebiet vollständig über eine neue Sammelstrasse im Gebiet Unterflechsen erschlossen werden. Die Untere Schwärzistrasse (Grundbücher Niederurnen, Oberurnen und Mollis) und die Linthquerung in Richtung Weesen könnten gemäss Entwurf der Strassenklassierung künftig nur noch für den Velo- und Fussverkehr befahrbar sein. Gleiches gilt für die Schwärzistrasse (Grundbuch Mollis). Beide Strassen befinden sich derzeit im Eigentum des Kantons. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind im Riet seit 2011 nicht verzeichnet.

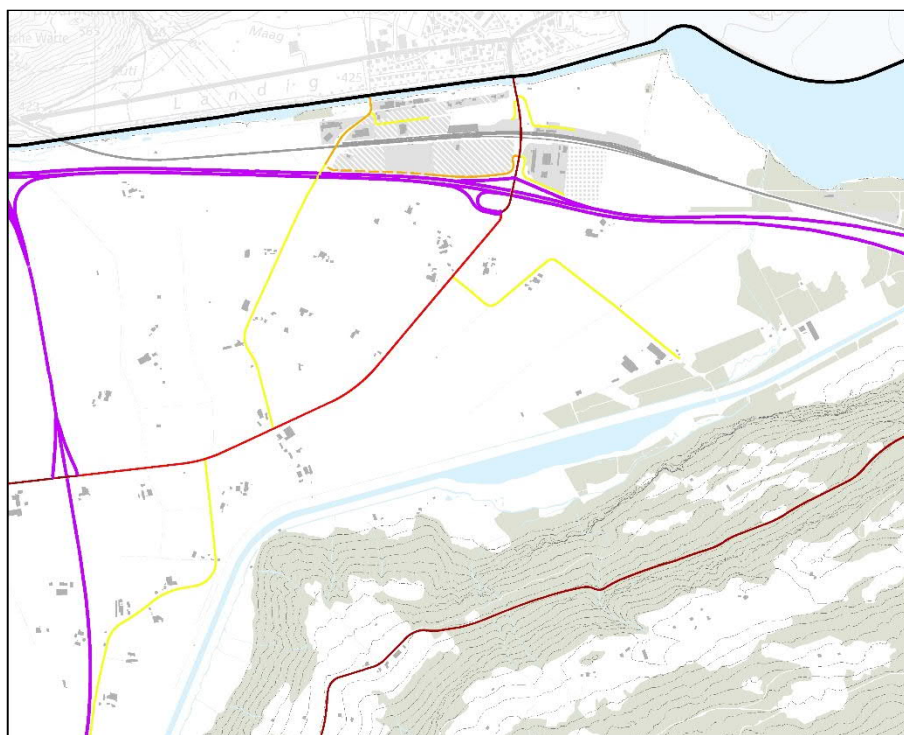


Abbildung 59: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Verbindungsstrasse / Nebenstrasse ausserorts: rot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.

8.2.3 Fussverkehr

Die kantonalen Wanderwege verlaufen im Norden entlang des Linthkanals und im Süden entlang des Linth-Escherkanals. Die Gemeinde hat in der NUP II im Riet weitere Fusswege mit hinweisendem Charakter eingetragen. Das Gebiet Biäsche wird durch Fuss- und Wanderwege an das Wegenetz der Gemeinde angeschlossen. Die gebietsinterne Erschliessung ist in der NUP II nicht detailliert aufgezeigt.

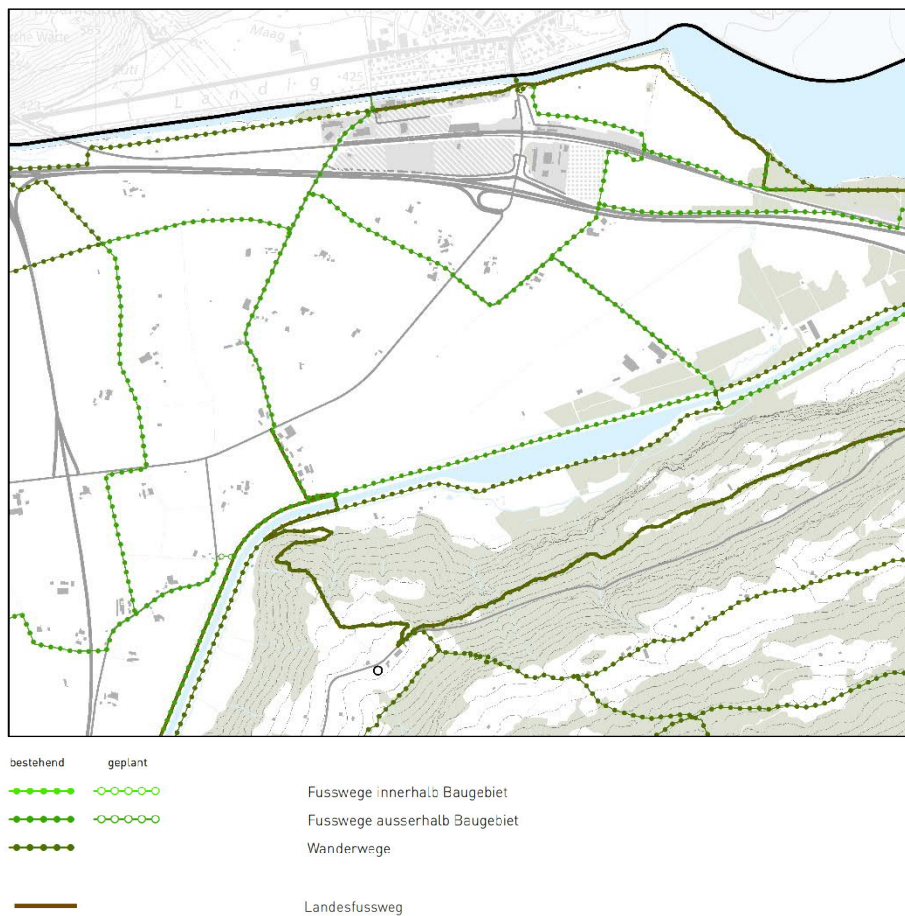


Abbildung 60: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



8.2.4 Veloverkehr

Das Gebiet Biäsche wird gemäss NUP II durch verschiedene Velowege ans Wegnetz der Gemeinde angebunden (Einträge mit hinweisendem Charakter). Die Veloroute sowie die Mountainbikeroute von SchweizMobil verläuft derzeit von Ziegelbrücke via Weesen und Flechsenstrasse in Richtung Mühlehorn. Die Kleine Schwärzistrasse ist bereits heute eine wichtige Verbindung für den Veloverkehr. Heute besteht Konfliktpotenzial mit dem MIV und insbesondere mit dem Schwerverkehr von / zu den Arbeitsnutzungen.

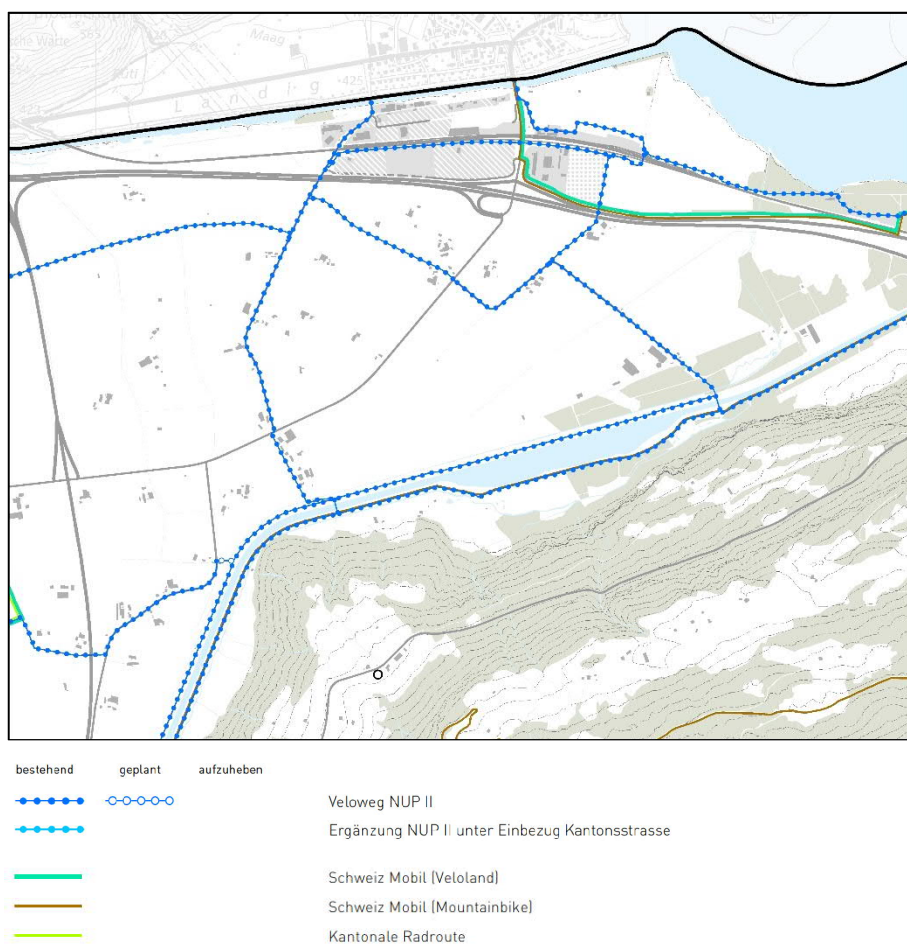


Abbildung 61: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



8.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind für das Riet und die Biäsche folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV		Biäsche ist mit dem ÖV nicht hinreichend erschlossen
MIV		Angestrebte Funktion der Unteren Schwärzistrasse und der Schwärzistrasse stimmen nicht mit dem Eigentum überein (Erschliessungsstrassen, resp. Nebenstrassen mit Erschliessungsfunktion im Eigentum des Kantons) Grössere unbebaute Flächen in der Biäsche, Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen
Fussverkehr	Verbindungen im Riet zu einem grossen Teil bereits vorhanden	Verbindungen sind oft auch für den MIV zugänglich Erschliessung für den Fussverkehr innerhalb Biäsche noch zu klären
Veloverkehr	Verbindungen im Riet zu einem grossen Teil bereits vorhanden	Verbindungen sind oft auch für den MIV zugänglich Konfliktpotenzial mit MIV / Schwerverkehr (Untere Schwärzistrasse) Verlauf Veloroute und Mountainbikeroute (Schweiz-Mobil) via Flechsenstrasse (Konfliktpotenzial mit MIV)

Tabelle 25: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen im Riet und in der Biäsche



Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	ÖV-Erschliessung Biäsche verbessern	Koordination mit Kanton / Nachbarkanton / Nachbargemeinde Weesen erforderlich.
MIV	Biäsche über eine neue Sammelstrasse im Gebiet Unterflechsen erschliessen (Anschluss an die Flechsenstrasse und den Autobahnanschluss Weesen), inkl. Anpassung Knoten	Vgl. Studie Verkehrserschliessung Biäsche, Metron, 2018
	Eigentumsabtausch der Strassen gemäss ihrer Funktion vornehmen (Untere Schwärzistrasse und Schwärzistrasse)	Einigung mit Kanton erforderlich
	Untere Schwärzistrasse bei Linthbrücke: Durchfahrt für MIV sperren / einschränken	Koordination mit Kanton und Gemeinde Weesen
	Untere Schwärzistrasse: Durchfahrt für MIV sperren / einschränken	Koordination mit Kanton, erst realisierbar nach Erstellung der neuen Sammelstrasse im Gebiet Unterflechsen, Erschliessung der Arbeitsnutzungen muss gewährleistet werden
	Schwärzistrasse: Durchfahrt für MIV sperren / einschränken	Koordination mit Kanton
	Teilstück der Flechsenstrasse zwischen Schwärzistrasse und Unterer Schwärzistrasse ausbauen (Schaffung einer durchgehenden, direkten Fuss- und Veloverbindung Näfels-Mollis – Biäsche - Weesen)	Zuständigkeit Kanton
Fussverkehr	Verbindungen im Riet für den Fussverkehr aufwerten (Signalisation, etc.)	
	Gebietsinterne Erschliessung Biäsche klären, gute Durchlässigkeit für den Fussverkehr sicherstellen	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
	Neue Verbindung zwischen Schwärzistrasse und Linthdamm schaffen	Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
Veloverkehr	Verbindungen im Riet für den Fussverkehr aufwerten (Signalisation, etc.)	
	Verlauf Veloroute und Mountainbikeroute (SchweizMobil) anpassen	Koordination mit Kanton und SchweizMobil
	Verlauf der kantonalen Veloroute Richtung Mühlehorn (?) klären	Koordination mit Kanton, auf Sanierungs- und Ausbauprojekt des Veloweges von Murg nach Walenstadt abstimmen
	Neue Verbindung zwischen Schwärzistrasse und Linthdamm schaffen	Koordination mit Grundeigentümer erforderlich

Tabelle 26: Handlungsfelder im Riet und in der Biäsche

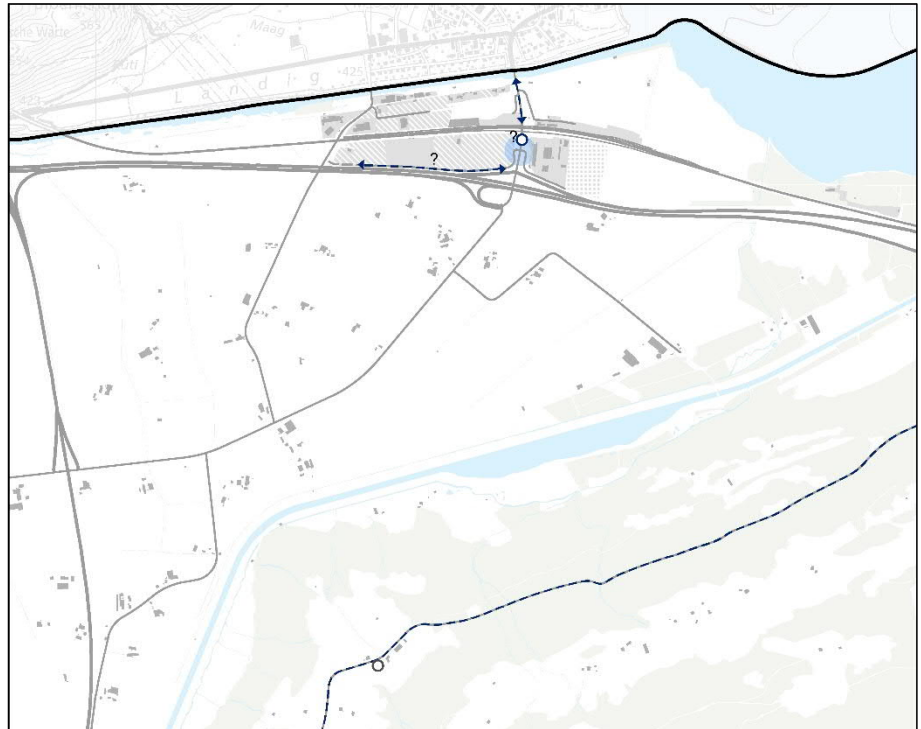


Abbildung 62: Handlungsfelder ÖV im Riet und in der Biäsche

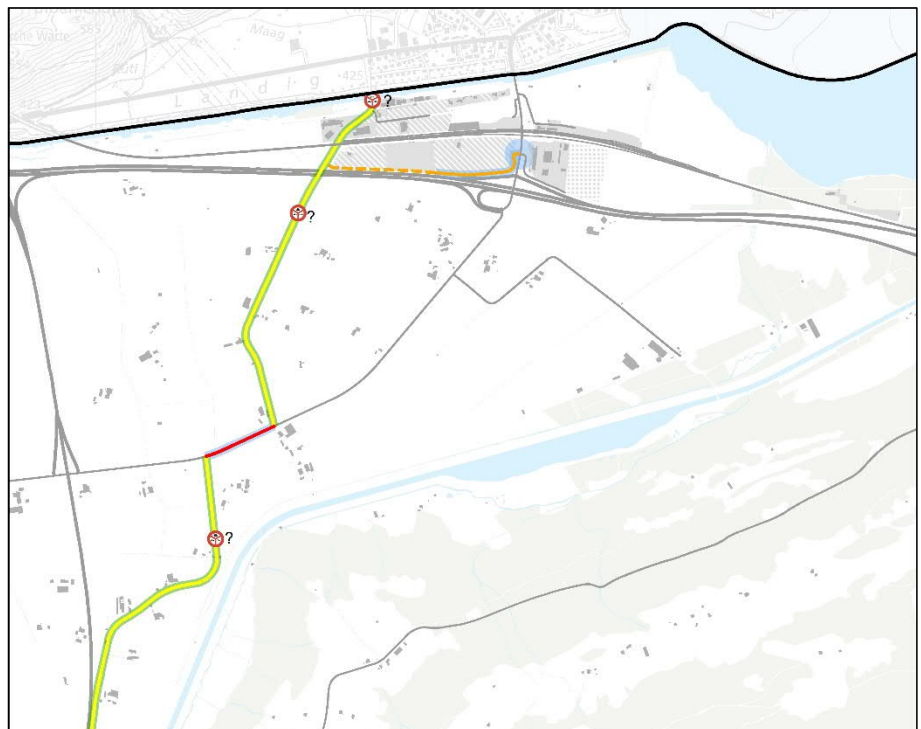


Abbildung 63: Handlungsfelder MIV im Riet und in der Biäsche

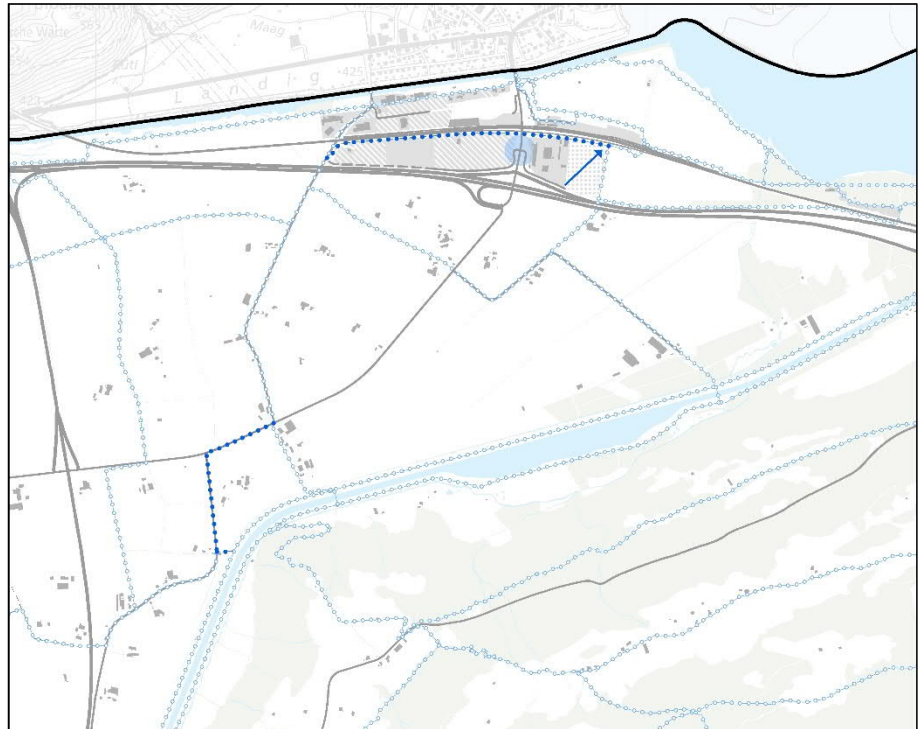


Abbildung 64: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr im Riet und in der Biäsche

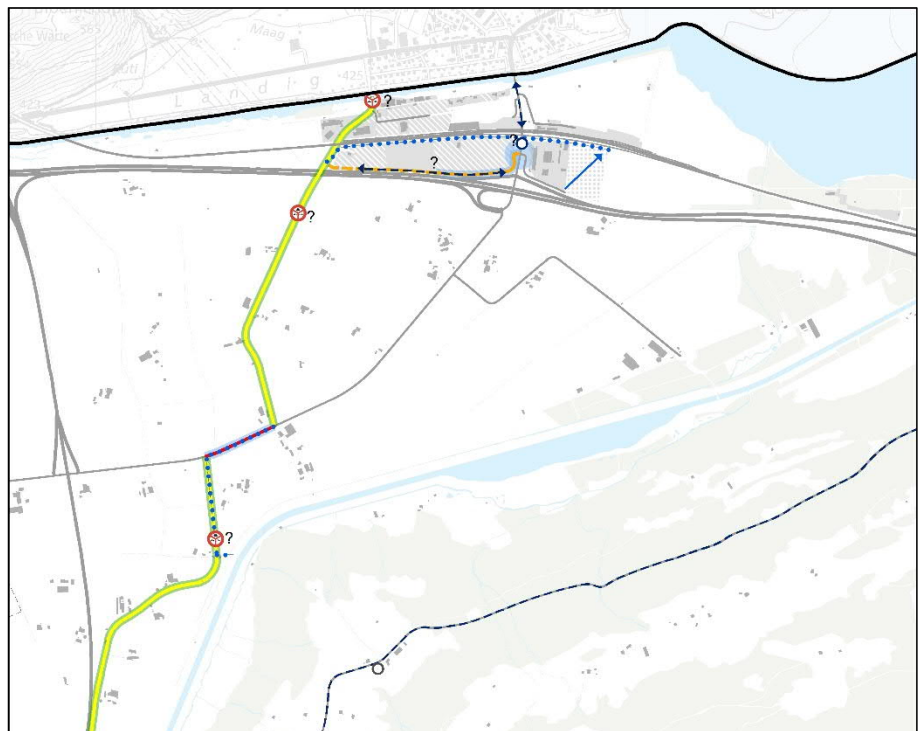


Abbildung 65: Zusammengefasste Handlungsfelder im Riet und in der Biäsche



9. Filzbach

9.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Kernsiedlung von Filzbach liegt unterhalb der Kerenzerbergstrasse (Kantonsstrasse). Das Siedlungsgebiet weist verschiedene Weiler und Einzelbauten auf, welche sich abseits der Haupterschliessung befinden. Eine bedeutende Nutzung mit öffentlichem Charakter stellt das Sportzentrum Kerenzerberg dar (im Gemeinderichtplan als Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung bezeichnet). Weitere Nutzungen wie auf dem Platz Lihn (Seminarhotel und Menzihuus) befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Filzbach für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 160 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet, davon 30 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 120 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. Arbeitszonen sind in Filzbach in der NUP II nicht vorgesehen.

		überbaut	nicht überb.	total
WMZ	Fläche [ha]	14.9	3.0	17.9
	EWG (Bestand)	ca. 580	0	ca. 580
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 30	ca. 120	ca. 160

Tabelle 27: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) von Filzbach (Werte gerundet).

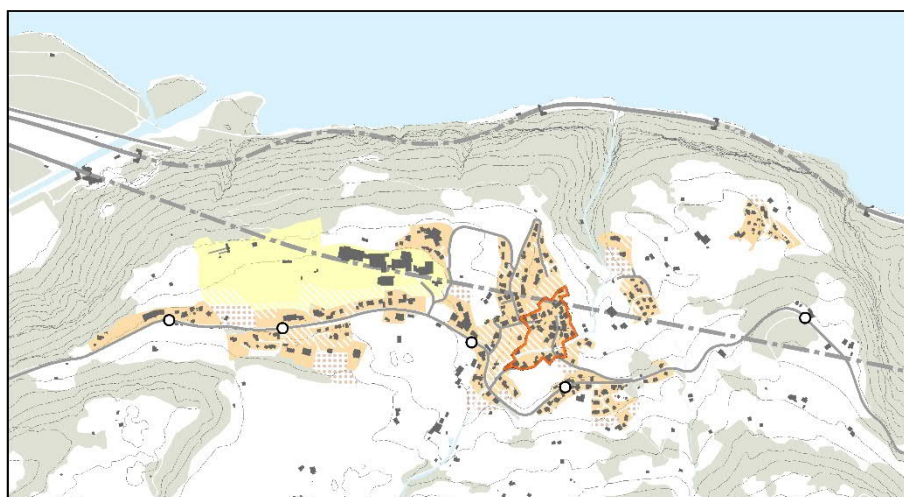


Abbildung 66: Wichtige Nutzungen mit öffentlichem Charakter stellen in Filzbach unter anderem das Sportzentrum und das Seminarhotel Lihn dar. Die Ortsbildschutzzone ist orange bandiert. In den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) befinden sich noch nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkBN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Spezialzonen wie die Sportzone sind gelb abgebildet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



9.2 Erschliessungssituation

9.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die Ortschaft Filzbach wird stündlich durch die Buslinie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn bedient, wodurch eine Güteklasse E erreicht wird. Da für verschiedene Relationen zwei Fahrwege bestehen (via Mühlehorn oder via Näfels) gibt es mit dem Stundentakt zwei Verbindungen pro Stunde.

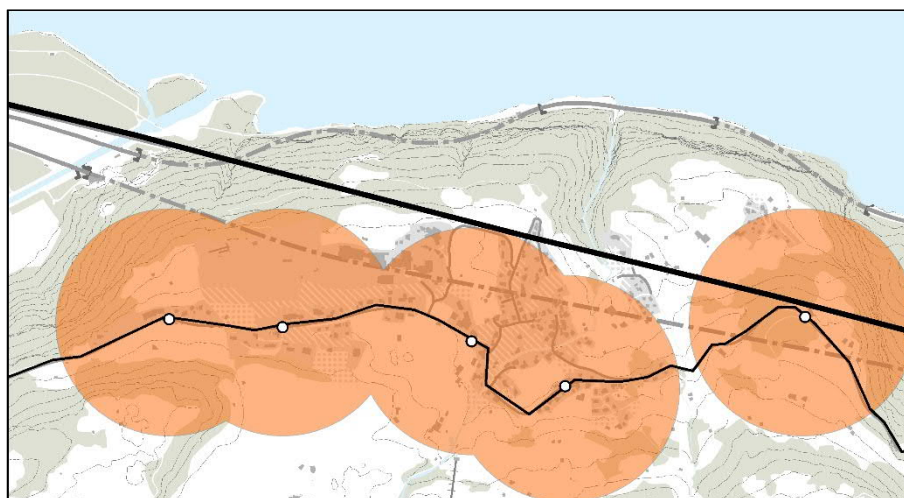


Abbildung 67: Die ÖV-Erschliessung in Filzbach erreicht derzeit eine Güteklasse E (Basiserschliessung). Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]					530	50	580

Tabelle 28: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

9.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Kerenzerbergstrasse (Hauptstrasse) verläuft durch die Ortschaft Filzbach und bindet die Dorfteile und Weiler ans übergeordnete Strassennetz an. Als Sammelstrasse wird gemäss Strassenklassierung lediglich die Zufahrt zum Sportzentrum bezeichnet. Teilweise befinden sich für die Erschliessung der Bauzonen wichtige Strassen im Privateigentum. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind seit 2011 keine verzeichnet.

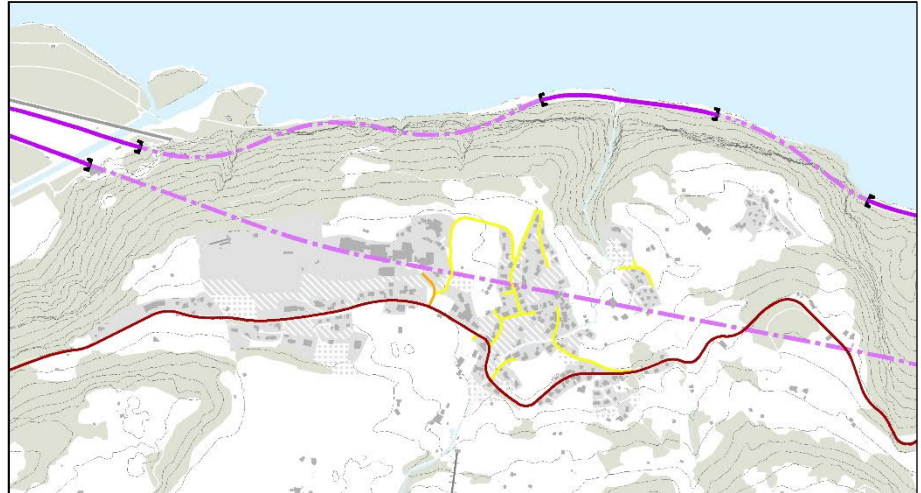


Abbildung 68: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.

9.2.3 Fussverkehr

Filzbach wird über das kantonale Wanderwegnetz an umliegenden Ortschaften und Gebiete angebunden. Diese verlaufen teilweise auch entlang der Kerenzerbergstrasse. Im Bereich der Kernsiedlung wurden in der NUP II ergänzende kommunale Fusswege definiert (Hinweise).

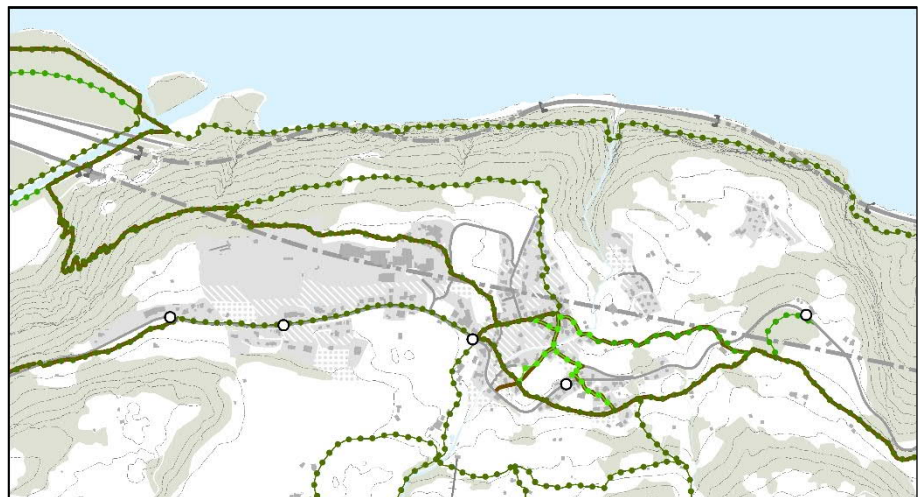


Abbildung 69: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



9.2.4 Veloverkehr

Die Velorouten von SchweizMobil verlaufen entlang des Walenseeufers. Die Ortschaft Filzbach wird von Mountainbikerouten erschlossen. Diese verlaufen teilweise auf der Kerenzbergstrasse. Diese wird auch von weiteren Radfahrern wie beispielsweise Rennvelos genutzt.

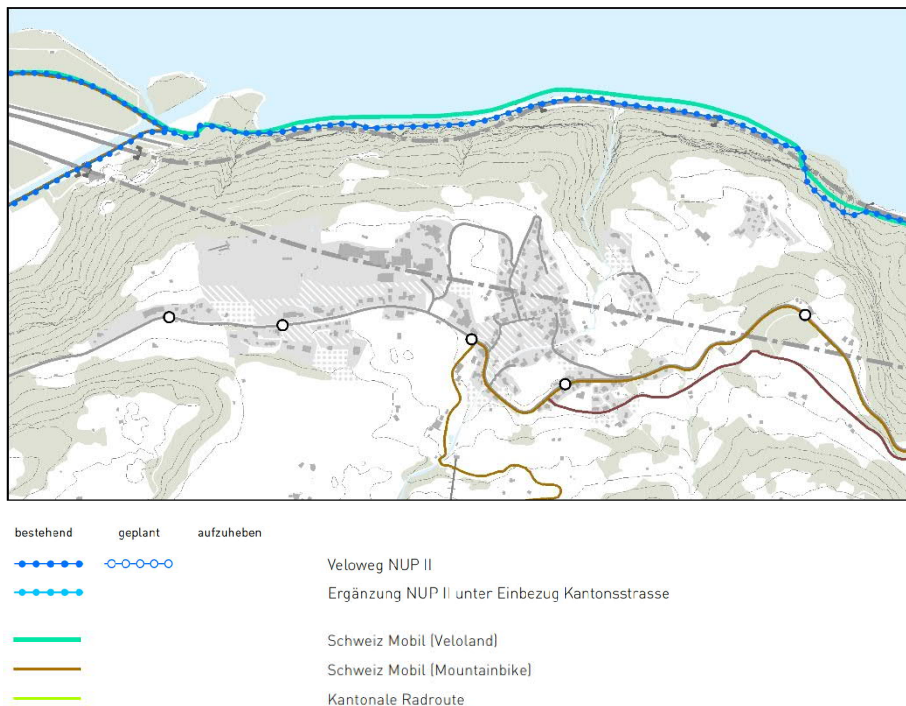


Abbildung 70: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Ergänzend ist violett der «Römerweg» Filzbach – Tränggi - Reutegg – Obstalden eingetragen, welcher als Landesfussweg ausgewiesen ist und häufig auch von Mountainbikern genutzt wird. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



9.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind für Filzbach folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	Das ÖV-Grundangebot am Kerenzerberg wird mit einem Bus-Studentakt abgedeckt Teilweise bestehen direkte, «inoffizielle» Zugänge zu den ÖV-Haltstellen	Einzelne Siedlungsgebiete und Weiler abseits der Kerenzerbergstrasse werden nicht oder nur ungenügend durch den ÖV erschlossen
MIV		Teilweise befinden sich für die Erschliessung der Bauzonen wichtige Strassen im Privateigentum (resp. sind Korporationsstrassen, o.ä.) Zufahrt und Zugang zu Sportzentrum und Lihn könnten ästhetischer und charaktvoller ausgestaltet sein (Adressbildung) Erschliessungsstrassen sind teilweise nicht normgerecht ausgebildet (z.B. Panoramastrasse) Unbebaute Flächen in der Bauzone (z.B. Bifang, Dörfli, Hinterstboden, etc.), Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzerbergstrasse
Fussverkehr	Dichtes Fusswegnetz (unter Einbezug der Erschliessungsstrassen)	
Veloverkehr	Vorhandene Infrastruktur wird von Rennvelofahrern und Bikern im Mischverkehr gerne genutzt	

Tabelle 29: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in Filzbach

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	ÖV-Angebot aufrechterhalten und punktuell verbessern (Spitzenzeiten, Randzeiten, Eckanschluss Ziegelbrücke)	Koordination mit Kanton erforderlich
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltstellen für den Fussverkehr optimieren resp. erhalten, Raumsicherung falls zweckmässig	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Übernahme der wichtigsten Erschliessungsstrassen durch die Gemeinde prüfen (Alterstrasse)	Einigung mit privaten Grundeigentümern erforderlich
	Zufahrt und Zugang Sportzentrum und Lihn aufwerten (Baumreihe o.ä.)	Koordination mit Sportzentrum und Lihn erforderlich, mit Ausbauprojekten abstimmen.
	Panoramastrasse schrittweise ausbauen, damit diese die verkehrliche Funktion übernehmen kann	Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
	Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzerbergstrasse punktuell verbessern	Koordination mit Kanton erforderlich



	Gemeinschaftsparkierungsanlage / Mobilitätshub zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. Zentraler Parkplatz Sportzentrum / Lihn / Menzihuus / Panoramastrasse Nr. 112)	Möglicher Standort liegt teilweise in der Verkehrsfläche, ansprechende Gestaltung anstreben (Adressbildung)
Fussverkehr	Fussläufigkeit erhalten und verbessern (v.a. direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
Veloverkehr		

Tabelle 30: Handlungsfelder in Filzbach

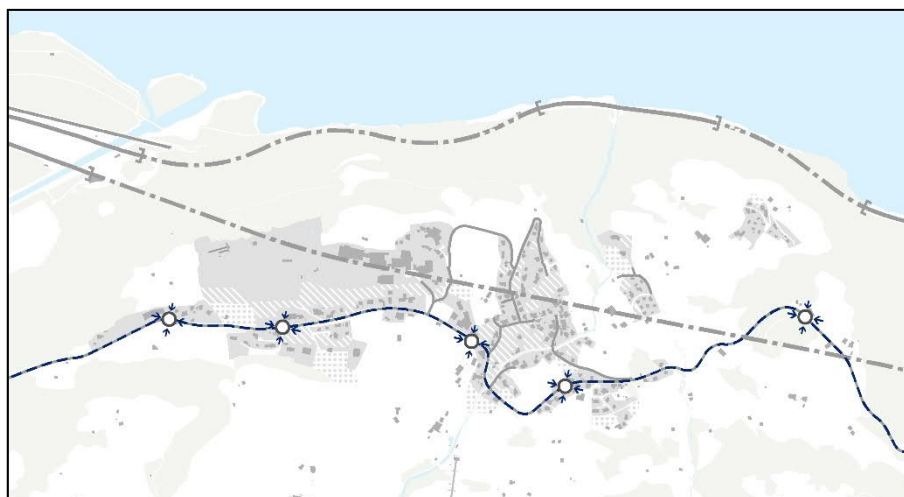


Abbildung 71: Handlungsfelder ÖV in Filzbach



Abbildung 72: Handlungsfelder MIV in Filzbach



Abbildung 73: Zusammengefasste Handlungsfelder in Filzbach

10. Obstalden

10.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Die ehemalige Gemeinde Obstalden besteht aus verschiedenen Weilern. Das Kerndorf liegt an der Kerenzbergstrasse auf einer nordorientierten Geländeterasse.⁶ Der Weiler Nidstalden befindet sich unterhalb des Dorfkerns, Voglingen befindet sich an der Strasse nach Mühlehorn und der Weiler Walenguflen⁷ am ehemaligen Weg in Richtung Murg SG. Der Weiler Mültal befindet sich am Walensee und ist via Mühlehorn an das Strassennetz angebunden.

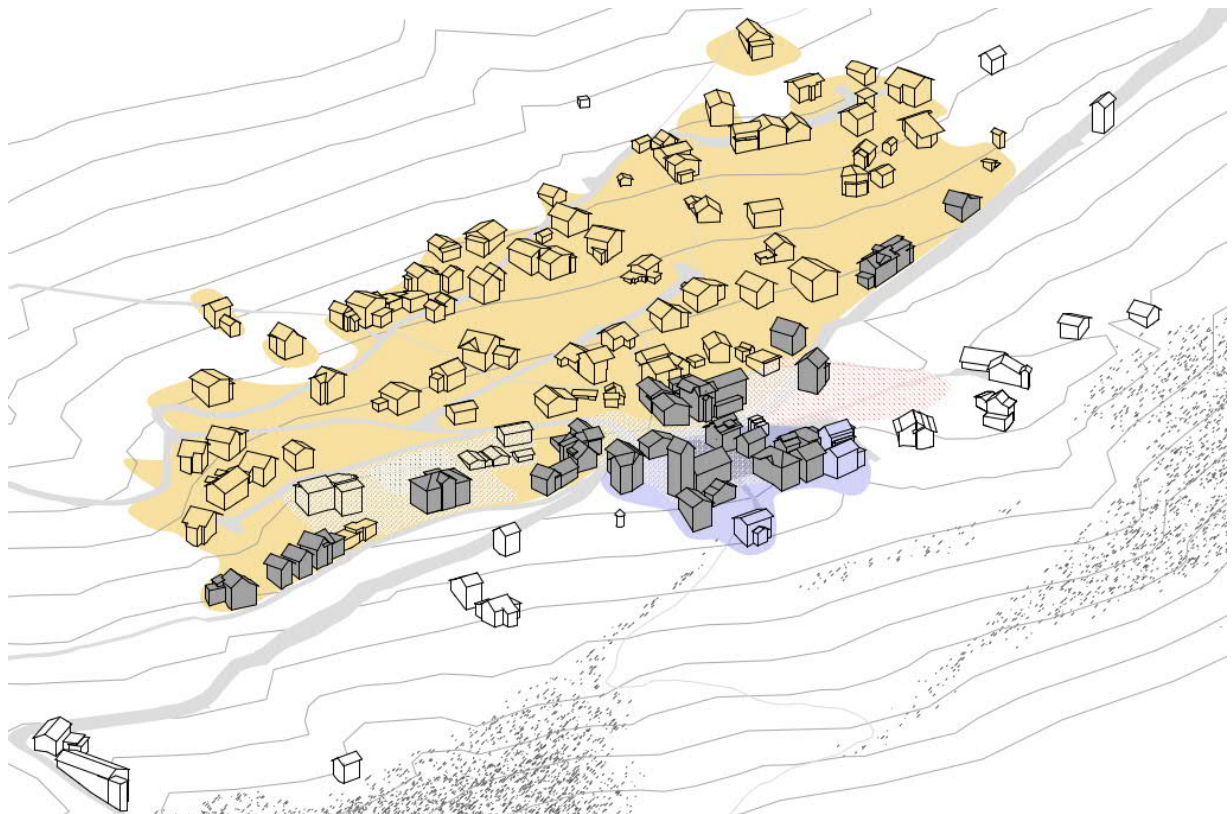


Abbildung 74: Auszug aus dem räumlichen Dorfbild Obstalden (Oktober 2019). Dorfkerne: blau; restliches Siedlungsgebiet: gelb; raumbildende Gebäude: dunkelgrau; öffentlich genutztes Gebiet mit besonderer Wichtigkeit: grau schraffiert; speziell zu prüfendes Gebiet: braun schraffiert.

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Obstalden für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 70 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet, davon 20 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 50 EWG in den nicht überbauten

⁶ Vgl. räumliches Dorfbild Obstalden, 2019

⁷ Nichtbauzone



Bauzonen. Arbeitszonen sind in Obstalden in der NUP II nicht vorgesehen.

		überbaut	nicht über- baut	total
WMZ	Fläche [ha]	12.0	1.4	13.4
	EWG (Bestand)	ca. 430	0	ca. 430
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 20	ca. 50	ca. 70

Tabelle 31: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) von Obstalden (Werte gerundet).

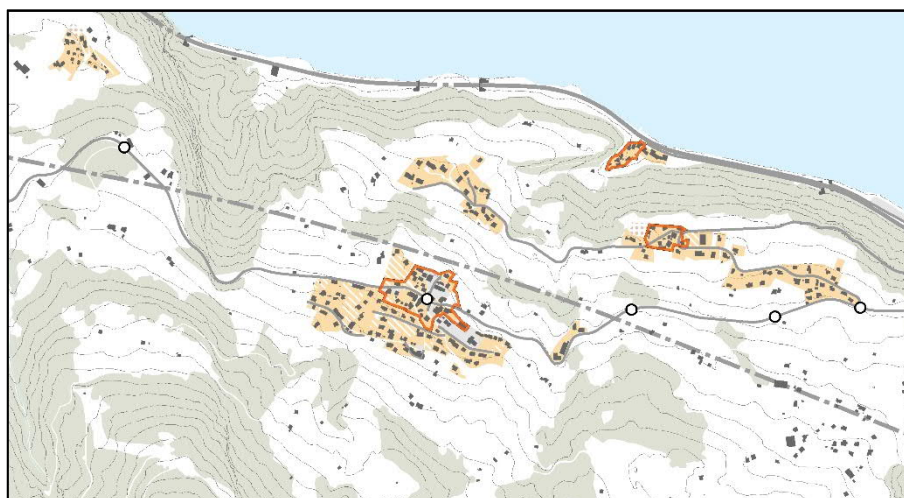


Abbildung 75: Die Ortsbildschutzzonen sind orange bandiert. In den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) befinden sich noch einzelne nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.

10.2 Erschliessungssituation

10.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die Ortschaft Obstalden wird stündlich durch die Buslinie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn bedient, wodurch eine Güteklasse E erreicht wird. Die Haltestellen «Bödéli» und «Stocken» werden jeweils nur in eine Fahrtrichtung bedient. Die Weiler Nidstalden und Mülital sind nicht durch den ÖV erschlossen, weisen jedoch auch nur eine geringe Anzahl Einwohner auf. Da für verschiedene Relationen zwei Fahrwege bestehen (via Mühlehorn oder via Näfels) gibt es mit dem Stundentakt zwei Verbindungen pro Stunde.

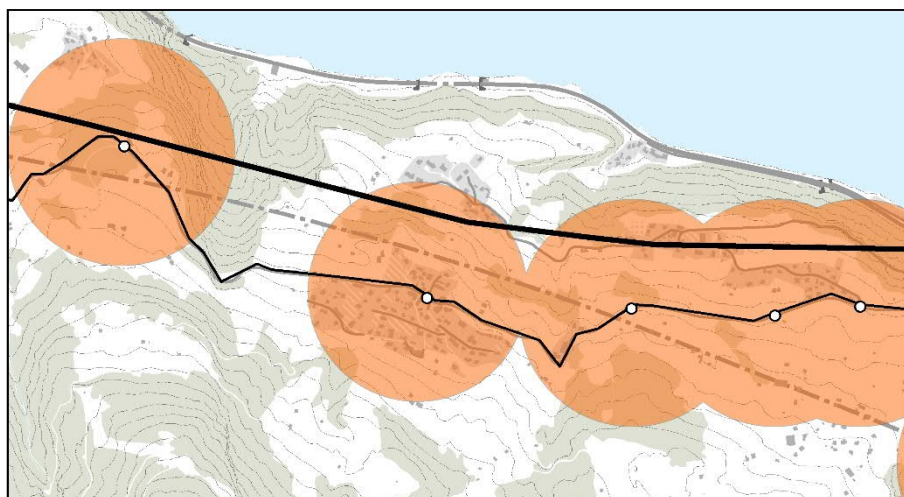


Abbildung 76: Die ÖV-Erschliessung in Obstalden erreicht derzeit eine Güteklasse E (Basisererschliessung). Stand: Frühling 2020.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]					350	90	430

Tabelle 32: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) auf die ÖV-Güteklassen (Werte gerundet).

10.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Kerenzerbergstrasse (Hauptstrasse) verläuft durch die Ortschaft Obstalden. Die Weiler Nidstalden und Voglingen sind über Strassen mit Erschliessungsfunktion an die Kerenzerbergstrasse angebunden. Als Sammelstrasse wird gemäss Strassenklassierung lediglich der erste Abschnitt der Hüttenbergstrasse bezeichnet (Kreuzungsbereich mit Bushaltestelle). Ansonsten ist die Hüttenbergstrasse als Korporations-

strasse nicht in der Strassenklassierung erfasst, obwohl sie für wesentliche Teile des Siedlungsgebiets eine Erschliessungsfunktion übernimmt. Die Alte Kerenzerbergstrasse weist aus verkehrlicher Sicht nur noch eine untergeordnete Bedeutung auf, befindet sich jedoch noch im Eigentum des Kantons. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind seit 2011 keine verzeichnet.

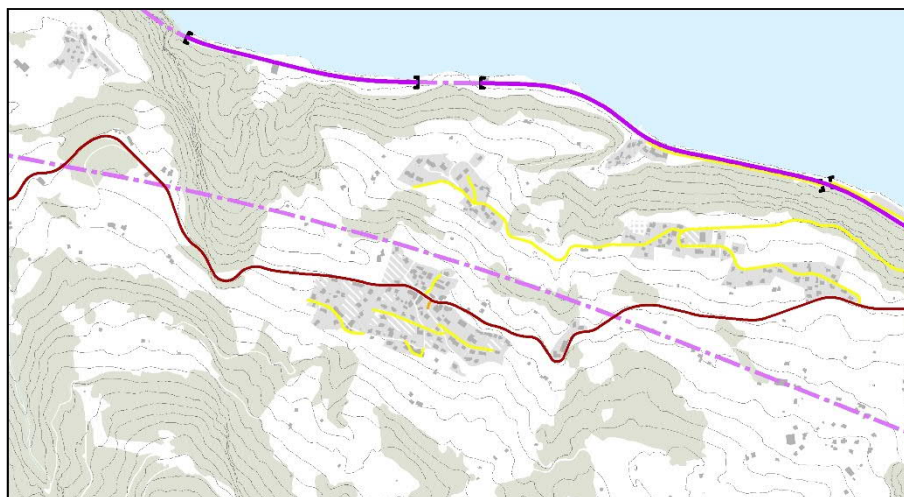


Abbildung 77: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.

10.2.3 Fussverkehr

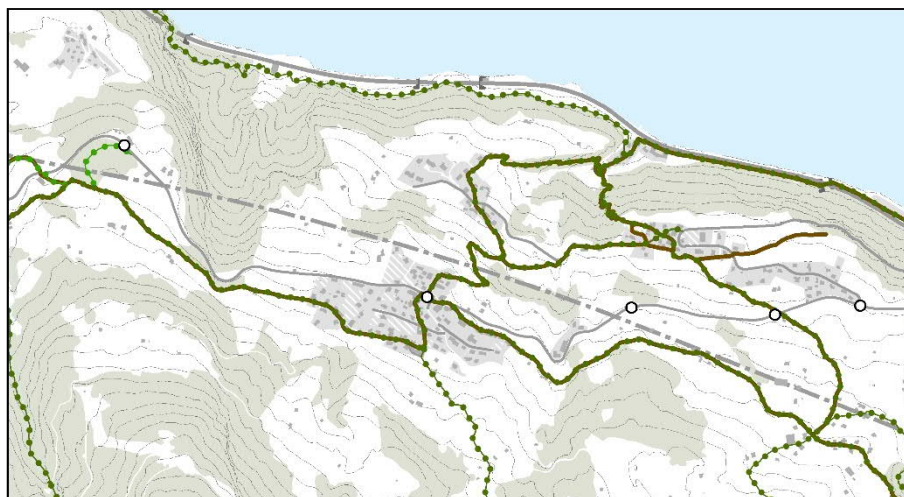


Abbildung 78: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



Obstalden und die umliegenden Weiler werden über das kantonale Wanderwegnetz an das Fusswegnetz angebunden. Einzelne Siedlungsteile und insbesondere die ÖV-Haltestellen sind jedoch nicht an das Wanderwegnetz angeschlossen. Die Zugänge erfolgen auf dem Strassennetz, meist im Mischprinzip mit dem MIV.

10.2.4 Veloverkehr

Die Velorouten von SchweizMobil verlaufen entlang des Walenseeufers und erschliessen nur den Weiler Müllital direkt. Die Ortschaft Obstalden und die Weiler Voglingen und Walenguflen werden durch Mountainbikerouten erschlossen (SchweizMobil). Diese verlaufen teilweise auf der Kerenzbergstrasse. Diese wird auch von weiteren Radfahrern wie beispielsweise Rennvelos genutzt.

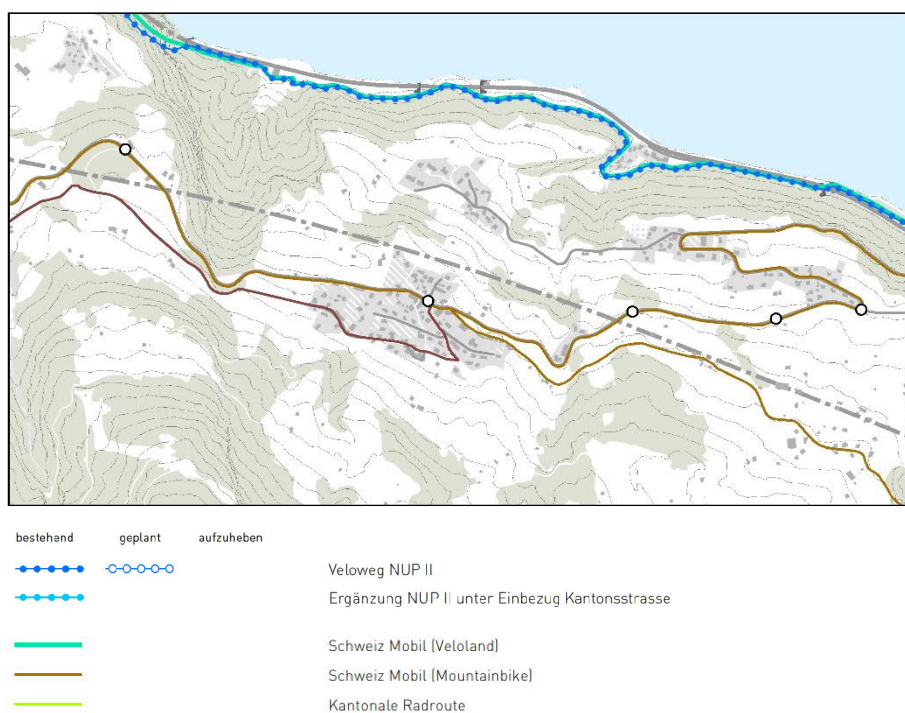


Abbildung 79: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Ergänzend ist violett der «Römerweg» Filzbach – Tränggi - Reutegg – Obstalden eingetragen, welcher als Landesfussweg ausgewiesen ist und häufig auch von Mountainbikern genutzt wird. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



10.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind für Obstalden folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	Das ÖV-Grundangebot am Kerenzerberg wird mit einem Bus-Studentakt abgedeckt Teilweise bestehen direkte, «inoffizielle» Zugänge zu den ÖV-Haltestellen	Die Siedlungsgebiete und Weiler abseits der Kerenzerbergstrasse werden nicht oder nur ungenügend durch den ÖV erschlossen Bushaltestelle «Obstalden, Post» erfüllt die Anforderungen nicht mehr (BehiG-Konformität, Wendemöglichkeit mit Rückwärtsfahrt)
MIV		Angestrebte Funktion der Alten Kerenzerstrasse stimmt nicht mit dem Eigentum überein (Erschliessungsstrassen, resp. Nebenstrassen mit Erschliessungsfunktion im Eigentum des Kantons) Teilweise befinden sich für die Erschliessung der Bauzonen wichtige Strassen im Privateigentum (resp. sind Korporationsstrassen, o.ä.) Knoten Kerenzerbergstrasse / Hüttenbergstrasse inkl. Bushaltestellen unbebaute Flächen in der Bauzone (z.B. Oberdorf, Hinterbach, Burg, etc.), Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzerbergstrasse
Fussverkehr	Die verschiedenen Weiler sind über Wanderwege verbunden	
Veloverkehr	Vorhandene Infrastruktur wird von Rennvelofahrern und Bikern im Mischverkehr gerne genutzt	

Tabelle 33: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in Obstalden

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	ÖV-Angebot aufrechterhalten und punktuell verbessern (Spitzenzeiten, Randzeiten, «Eckanschluss» Ziegelbrücke)	Koordination mit Kanton erforderlich
	Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren resp. erhalten (z.B. Walenguffen, Bödeli), Raumsicherung falls zweckmässig	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Eigentumsabtausch der Strassen gemäss ihrer Funktion vornehmen (Alte Kerenzerstrasse), Durchfahrt für MIV sperren / einschränken	Einigung mit Kanton erforderlich
	Übernahme der wichtigsten Erschliessungsstrassen durch die Gemeinde prüfen (Hüttenbergstrasse, Oberdorf)	Einigung mit privaten Grundeigentümern erforderlich



	Knoten Kerenzbergstrasse / Hüttenbergstrasse inkl. Bushaltestelle neu gestalten / aufwerten	Koordination mit Strassenkorporation und Kanton erforderlich
	Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzbergstrasse punktuell verbessern, Temporeduktion auf Kerenzbergstrasse prüfen	Koordination mit Kanton erforderlich
	Gemeinschaftsparkierungsanlage (Mobilitätshub) zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. im Gebiet Burg an der Kerenzbergstrasse)	Möglicher Standort liegt in der Dorfkernzone und in der Wohnzone Hang. Zufahrtssituation vertieft abzuklären.
Fussverkehr	Fussläufigkeit erhalten und verbessern (v.a. direkte Zugänge zu ÖV-Haltestellen)	Planerische Sicherung in Gemeinderichtplan Koordination mit Grundeigentümer erforderlich
Veloverkehr		

Tabelle 34: Handlungsfelder in Obstalden

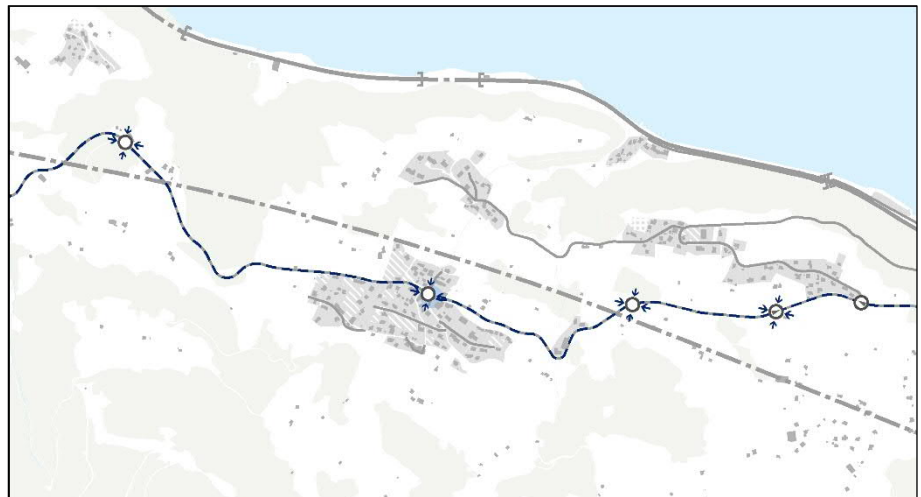


Abbildung 80: Handlungsfelder ÖV in Obstalden

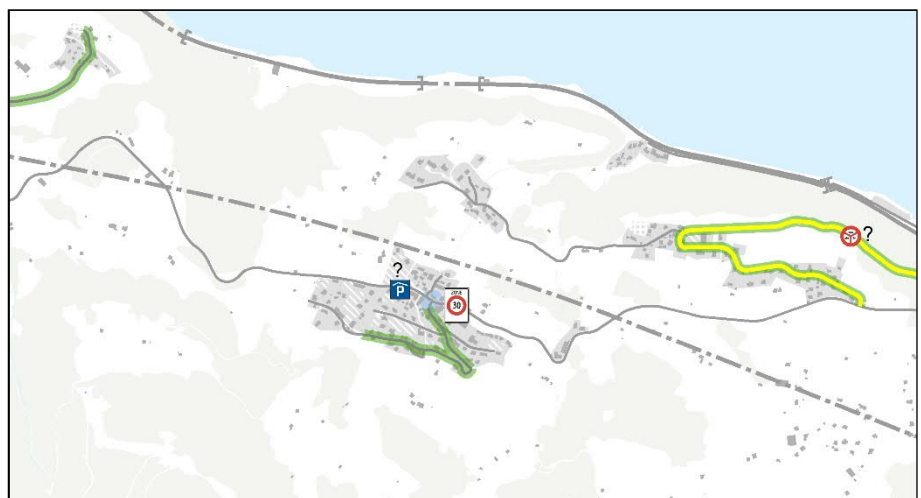


Abbildung 81: Handlungsfelder MIV in Obstalden

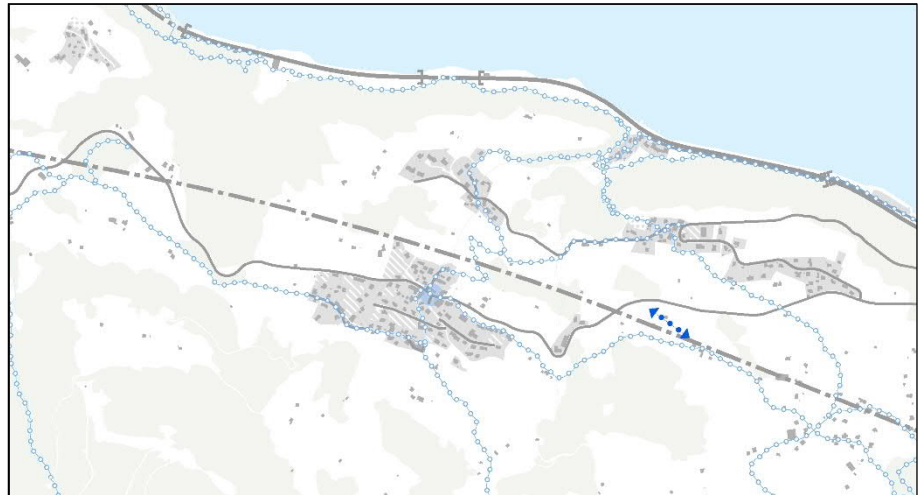


Abbildung 82: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Obstdalen



Abbildung 83: Zusammengefasste Handlungsfelder in Obstdalen



11. Mühlehorn

11.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Wie im räumlichen Dorfbild festgehalten wird, ist Mühlehorn geprägt von nationaler Verkehrsinfrastruktur und gleichzeitig für Durchreisende das präsenteste Dorf des Kantons Glarus.⁸ Neben dem Kerndorf umfasst Mühlehorn drei weilerartige Siedlungsteile (Hohrain, Vortobel und Tiefenwinkel) und eine Vielzahl verstreuter Einzelhöfen. Die Wegverbindung ins Müllital wurde erst in jüngerer Zeit angelegt, weshalb der Weiler historisch gesehen zu Obstalden gehört.



Abbildung 84: Auszug aus dem räumlichen Dorfbild (Dezember 2019). Dorfkern: grau; besonders zu prüfende Gebiete: rot schraffiert.

Gemäss Bauzonendimensionierung der NUP II wird in Mühlehorn für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) ein Bevölkerungszuwachs von rund 50 Einwohnergleichwerten (EWG) erwartet, davon 10 EWG in den bereits überbauten Bauzonen und 40 EWG in den nicht überbauten Bauzonen. In den Arbeitszonen sind rund 150 EWG erfasst. Es stehen noch rund 0.8 ha nicht bebaute Flächen zur Verfügung.

⁸ Räumliches Dorfbild, 2019



		überbaut	nicht über- baut	total
WMZ	Fläche [ha]	11.5	1.5	13.0
	EWG (Bestand)	ca. 380	0	ca. 380
	EWG (Kapazität / Reserve)	ca. 10	ca. 40	ca. 50
Arbeits- zonen	Fläche [ha]	3.5	0.8	4.3
	EWG (Bestand)	ca. 150	0	ca. 150
	EWG (Kapazität / Reserve)		ca. 25 - 50	ca. 25 - 50

Tabelle 35: Angaben aus der Bauzonendimensionierung für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und die Arbeitszonen von Mühlehorn (Werte gerundet). Die zusätzliche Anzahl Einwohnergleichwerte (EWG) in den nicht überbauten Arbeitszonen kann in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen starke Schwankungen aufweisen (Annahme: ca. 30 - 60 EWG / ha).

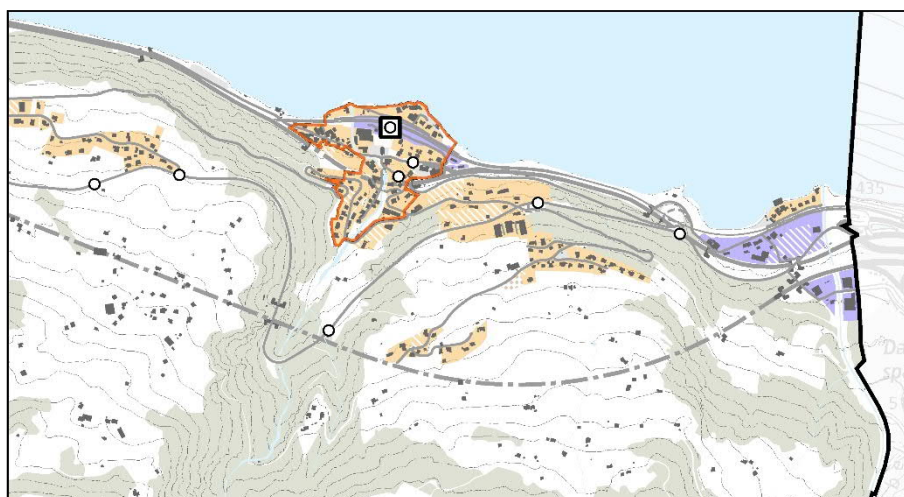


Abbildung 85: Die Ortsbildschutzzone ist orange bandiert. Sowohl in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (gelb-orange) als auch in den Arbeitszonen (violett) befinden sich noch nicht bebaute Flächen (weiss schraffiert). Die Zonen für künftige bauliche Nutzung (ZkbN, Nichtbauzone) sind punktiert gekennzeichnet. Datenstand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



11.2 Erschliessungssituation

11.2.1 Öffentlicher Verkehr

Am Bahnhof Mühlehorn wird ein stündlicher Halt der S 4 Ziegelbrücke – Sargans – St. Gallen angeboten (Gütekategorie D). Weiter verkehren stündlich rund sechs Personenzüge und einige Güterzüge ohne Halt durch den Bahnhof Mühlehorn, was zu entsprechend langen Schliesszeiten des Bahnüberganges führt. Der Zugang zum Gebiet Horn für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr ist deshalb oft unterbrochen. Zudem wird Mühlehorn stündlich durch die Buslinie 511 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis – Mühlehorn bedient, wodurch eine Gütekategorie E erreicht wird. Das Gebiet Tiefenwinkel ist nur teilweise durch den ÖV erschlossen.

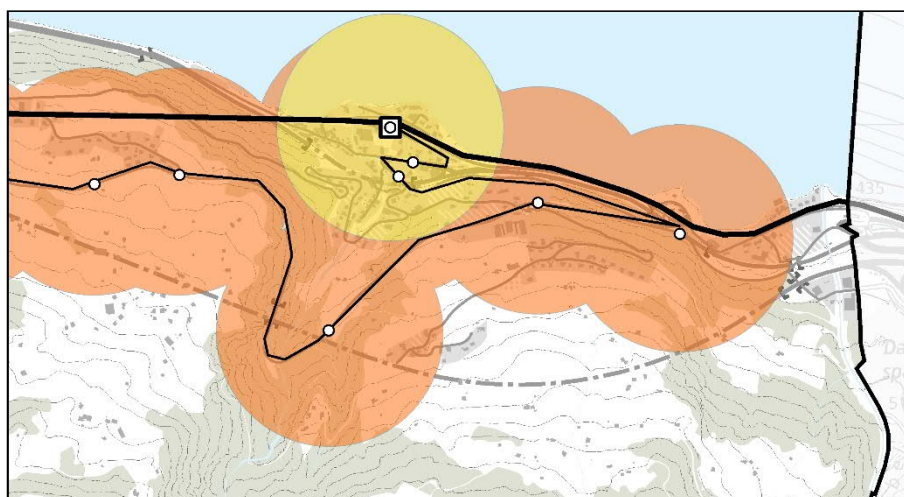


Abbildung 86: Die ÖV-Erschliessung in Mühlehorn erreicht derzeit eine Gütekategorie E (Basisererschliessung), resp. eine Gütekategorie D am Bahnhof Mühlehorn. Stand: Frühling 2020.

ÖV-Gütekategorie	A	B	C	D	E	keine	Total
WMZ [EWG]				190	170	20	380
Arbeitszonen [EWG]				< 10	130	20	150

Tabelle 36: Verteilung der Einwohnergleichwerte (EWG) in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und in den Arbeitszonen auf die ÖV-Gütekategorien (Werte gerundet).

11.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Kerenzerbergstrasse (Hauptstrasse) ist in Mühlehorn im Gebiet Tiefenwinkel an die Autobahn A3 angeschlossen. Die Weiler Hohrain, Vortobel und Tiefenwinkel sind über Strassen mit Erschliessungsfunktion



an die Kerenzerbergstrasse angebunden. Der Anschluss an die Nordspur der A3 befindet sich unmittelbar im Kerndorf Mühlehorn. Entsprechend ist die Dorfstrasse im Abschnitt Autobahnanschluss – Kerenzerbergstrasse als Hauptstrasse zu klassieren. Im Abschnitt Autobahnanschluss – Bahnhof übernimmt die Dorfstrasse die Funktion einer Sammelstrasse. Die Oberdorfstrasse und die Alte Kerenzerstrasse weisen aus verkehrlicher Sicht nur noch eine untergeordnete Bedeutung auf, befinden sich jedoch noch im Eigentum des Kantons. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind in Mühlehorn seit 2011 keine verzeichnet.

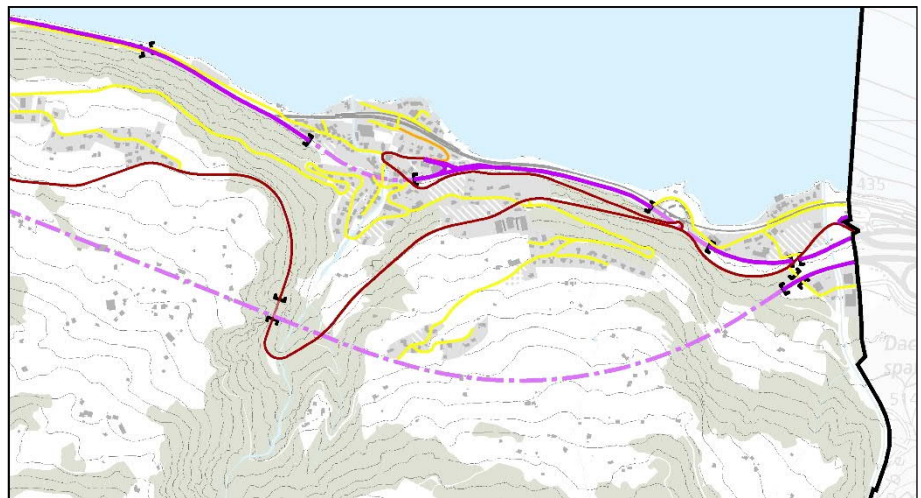


Abbildung 87: Strassenklassierung. Hochleistungsstrassen: violett; Hauptstrassen: dunkelrot; Sammelstrassen: orange; Erschliessungsstrassen: gelb. Stand: Entwurf Februar 2020.



11.2.3 Fussverkehr

Mühlehorn und die dazugehörigen Weiler werden über das kantonale Wanderwegnetz angebunden. Zwischen den Gebieten Vortobel, Hohrain und Tiefenwinkel wurden der NUP II ergänzende kommunale Fusswege definiert (Hinweise).

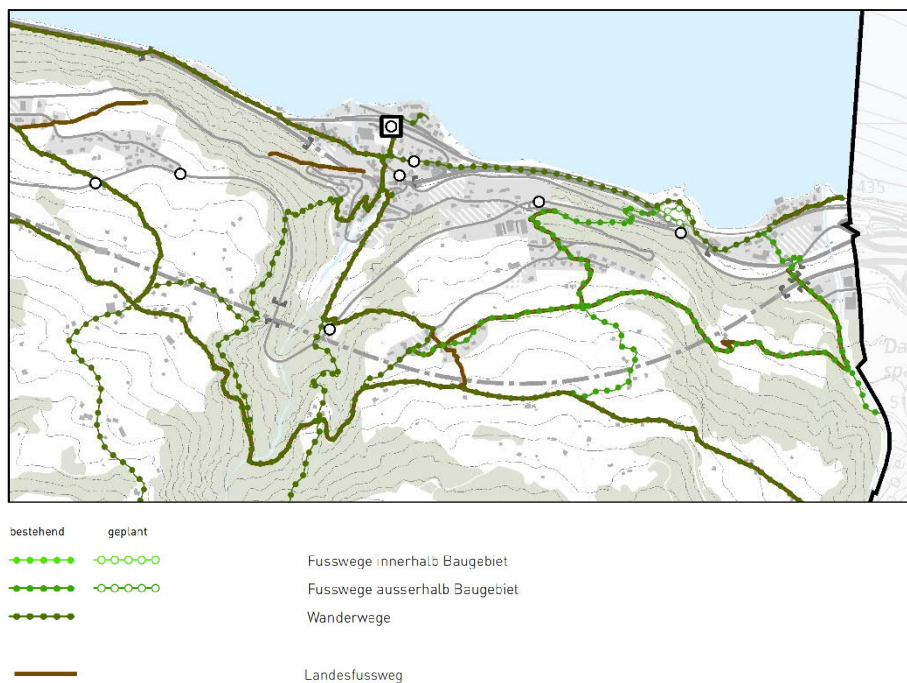
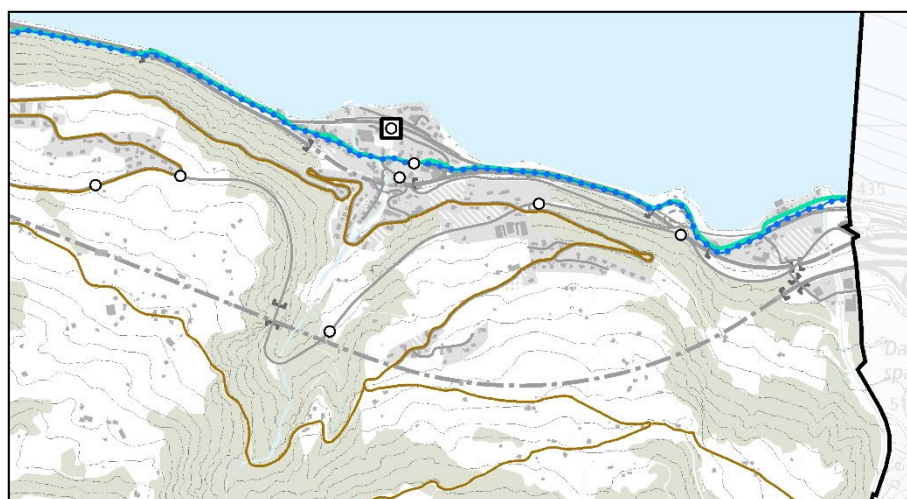


Abbildung 88: Erschliessungsstruktur für den Fussverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



11.2.4 Veloverkehr

Die Velorouten von SchweizMobil verlaufen entlang des Walenseeufers und erschliessen nur den Ortskern und den Weiler Tiefenwinkel. Die Weiler Hohrain und Vortobel werden durch eine Mountainbikeroute erschlossen (SchweizMobil). Auch auf der Oberdorfstrasse und der Alten Kerenznerstrasse verläuft eine Route für Mountainbikes.



bestehend	geplant	aufzuheben	
			Veloweg NUP II
			Ergänzung NUP II unter Einbezug Kantonsstrasse
			Schweiz Mobil (Veloland)
			Schweiz Mobil (Mountainbike)
			Kantonale Radroute

Abbildung 89: Erschliessungsstruktur für den Veloverkehr. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



11.3 Handlungsfelder

Zusammenfassend sind für Mühlehorn folgende Stärken / Werte sowie Konflikte / Herausforderungen festzuhalten:

	Stärken / Werte	Konflikte / Herausforderungen
ÖV	S-Bahn-Haltestelle Das ÖV-Grundangebot am Kerenzberg wird mit einem Bus-Studentakt abgedeckt Teilweise bestehen direkte, «inoffizielle» Zugänge zu den ÖV-Haltestellen	Kann der Bahnhof in Mühlehorn langfristig erhalten werden (vgl. ÖV-Angebot entlang des gesamten Walensee; Gemeinde Quarten will künftig auf S-Bahn verzichten)? Gebiet Tiefenwinkel nicht mit dem ÖV erschlossen Bahnlinie als trennendes Element zwischen dem Gebiet Horn und dem Ortskern Einspurabschnitt im Tiefenwinkel erfordert (längerfristig) einen grösseren Eingriff in die Bahnstrecke
MIV		Die Emissionen der Autobahn wirken sich negativ auf das Siedlungsgebiet aus Angestrebte Funktion der Oberdorfstrasse und der Alten Kerenzstrasse stimmt nicht mit dem Eigentum überein (Erschliessungsstrassen, resp. Nebenstrassen mit Erschliessungsfunktion im Eigentum des Kantons) unbebaute Flächen in der Bauzone (z.B. Hohrain, Tiefenwinkel, etc.), Mehrverkehr bei Überbauung dieser Flächen Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzbergstrasse
Fussverkehr		Zugang zum Gebiet Horn wegen Barriere erschwert Ein durchgehender, seeseitiger Fussweg fehlt
Veloverkehr		

Tabelle 37: Stärken / Werte und Konflikte / Herausforderungen in Mühlehorn

Daraus lassen sich folgende Empfehlungen für eine verbesserte Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln ableiten:

	Handlungsfelder	Hinweise für die Umsetzung
ÖV	ÖV-Angebot aufrechterhalten und punktuell verbessern (Spitzenzeiten, Randzeiten, Eckanschluss Ziegelbrücke) Mit einer Strategie klären, ob und wie Mühlehorn längerfristig mit der Bahn erschlossen werden kann	Koordination mit Kanton und Nachbarkanton erforderlich (Gesamtstrategie)
	Lage und Zugänglichkeit der Bahn- und Bushaltestellen für den Fussverkehr optimieren resp. erhalten (z.B. Beerenboden, Hohrain, Stutz), Raumsicherung falls zweckmässig	Koordination mit Kanton und Grundeigentümer erforderlich, Raumbedarf evtl. mit Baulinien sichern
MIV	Eigentumsabtausch der Strassen gemäss ihrer Funktion vornehmen (Alte Kerenzstrasse), Durchfahrt für MIV sperren / einschränken	Einigung mit Kanton erforderlich
	Sichtverhältnisse bei Einfahrten / Grundstückszufahrten auf die Kerenzbergstrasse punktuell verbessern	



	Gemeinschaftsparkierungsanlage zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. beim Bahnhof)	Genauer Standort noch zu evaluieren
Fussverkehr	Zugang zum Bahnhof und zum Gebiet Horn aufwerten und durchlässiger gestalten	Koordination mit Kanton, SBB und Grundeigentümer erforderlich
	Seeseitiger Fussweg Mültal – Mühlehorn – Tiefenwinkel prüfen	Koordination mit Kanton, SBB und Grundeigentümer erforderlich
Veloverkehr		

Tabelle 38: Handlungsfelder in Mühlehorn

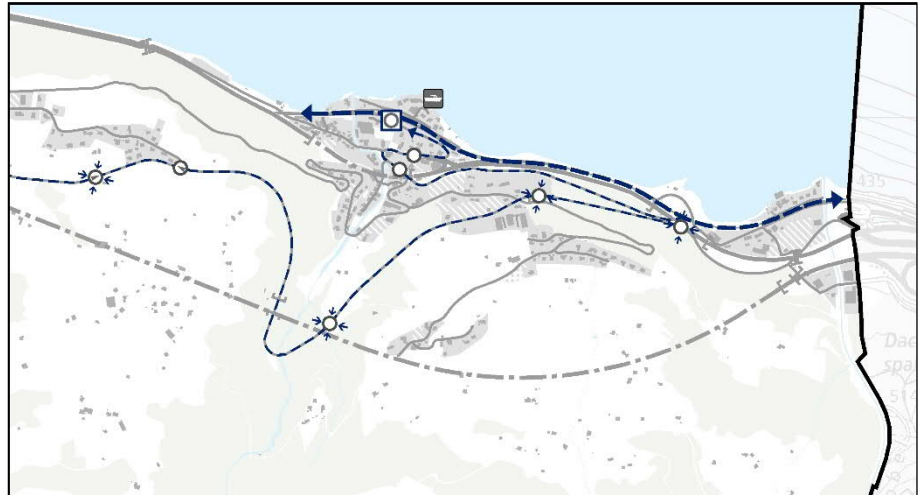


Abbildung 90: Handlungsfelder ÖV in Mühlehorn

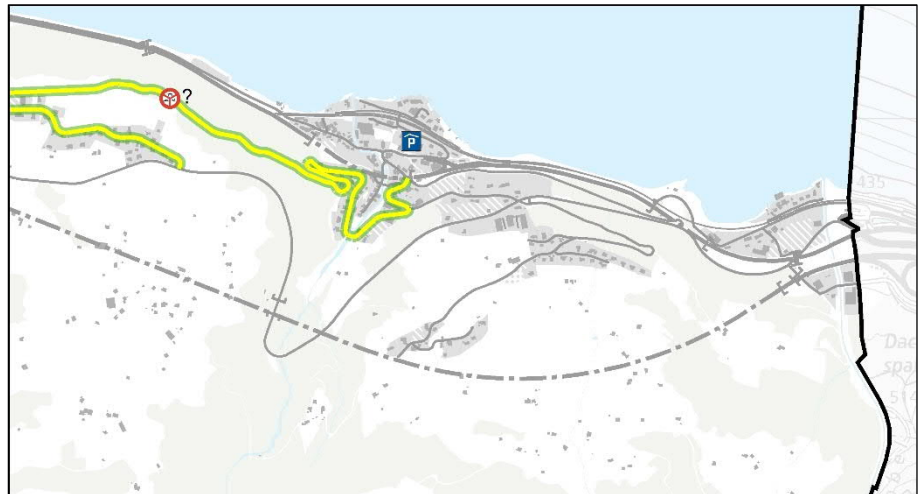


Abbildung 91: Handlungsfelder MIV in Mühlehorn



Abbildung 92: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr in Mühlehorn

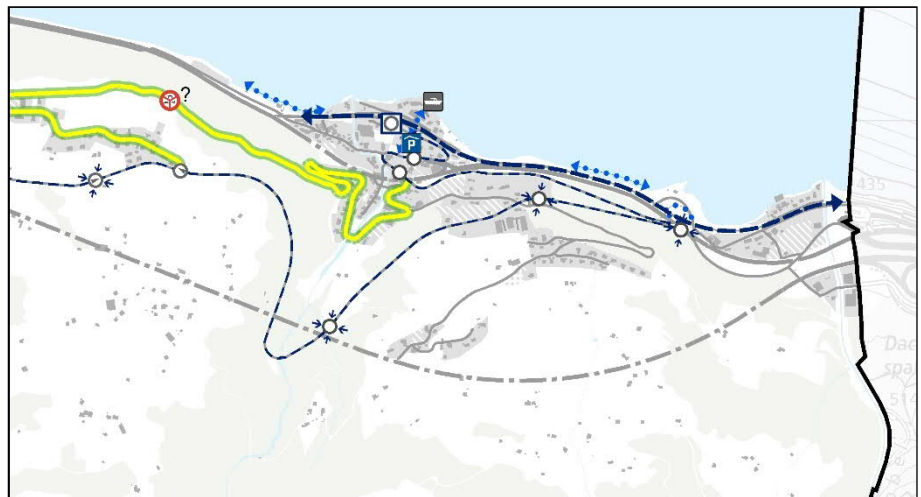


Abbildung 93: Zusammengefasste Handlungsfelder in Mühlehorn

Chur, Ennenda und Zürich, 11.06.2020, aktualisiert 24.06.2020

Marc Schneiter, Martin Reich



12. Anhang

Handlungsfelder, Kartenausschnitte A3

Erschliessung Bauzonen – Fokusthemen

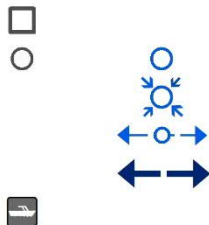


Legende Handlungsfelder

Legende

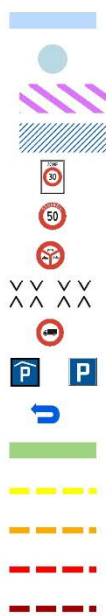
bestehend geplant

Öffentlicher Verkehr



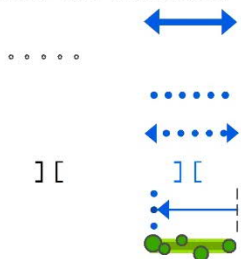
Bahnhof
 Bus-Haltestelle
 Zugänglichkeit Bus-Haltestellen erhalten / verbessern
 Linienführung neu / stärken
 Bahnanbindung stärken
 Schiffsanlegestelle

Motorisierter Verkehr



Ausbau Strasse
 Ausbau / Umgestaltung Knoten
 Betriebskonzept klären / definieren
 Aufwertung Strassenraum; öffentlicher Raum stärken
 Temporeduktion
 Ortseingang verlegen
 Fahrverbot MIV, Ausweichverkehr vermeiden
 Flankierende Massnahmen
 Fahrverbot LKW
 Gemeinschaftsparkierungsanlage unterirdisch / oberirdisch
 Wendehammer
 Eigentum bereinigen
 Erschliessungsstrasse
 Sammelstrasse
 Verbindungsstrasse
 Hauptstrasse

Fuss- und Veloverkehr



Querungen stärken
 bestehende Verbindung (nach NUP II)
 Verbindung ergänzen / ausbauen
 neue Verbindung (genauer Verlauf noch zu klären)
 Unterführung
 Kantonale Radroute, Route SchweizMobil verlegen
 Aussenraum / Freiraum erhalten