



Gemeinde Glarus Nord

Revision Ortsplanung NUP II

Entwurf

Erschliessung Bauzonen: Fokusthemen

Impressum

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

Auftraggeber
Gemeinde Glarus Nord

Bearbeitungsstand
Stand: Entwurf
Bearbeitungsdatum: 11. Juni 2020
Druckdatum: 11. 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)



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Bilten	6
2.1	Gebiete Alt, Giessmättli und Au (Bahnhofstrasse, Seggenstrasse, Erlenstrasse)	6
2.2	Entwicklungsschwerpunkt Bilten (Arbeitszonen)	9
2.3	Erschliessung und Parkierung in den Kerngebieten (Bsp. Holdernstrasse)	11
2.4	Schulhaus und Knoten Hauptstrasse / Sägestrasse	13
3.	Niederurnen	15
3.1	Entwicklungsschwerpunkt Ziegelbrücke (Jennyareal)	15
3.2	Schulhäuser Linth-Escher und Büel	18
4.	Oberurnen	19
4.1	Verbindungen vom Dorfzentrum bis zur Rauti, Gebiet Im Giessen	19
4.2	Erschliessung und Parkierung in den Kerngebieten (Bsp. Hinterdorf / Winkel / Rüfi)	21
4.3	Arbeitsgebiet entlang Bahnlinie (Linthlistrasse)	23
5.	Näfels	25
5.1	Entwicklungsschwerpunkt Näfels/Mollis	25
5.2	Gebiete Feld und Schlüsselgut, Näfels	27
5.3	Gebiet Neuweg, Näfels	29
5.4	Erschliessung und Parkierung Dorfkern und Risi, Näfels	30
5.5	Arbeitsgebiet Schwärzistrasse	32
5.6	Schulhaus Schnegg, Näfels (Schulwege / Hauptfusswegnetz)	34
6.	Mollis	35
6.1	Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis / flankierende Massnahmen in Mollis	35
6.2	Gebiete Bellavista, Oberhof und Ruchenacher, Mollis	36
6.3	Gebiet Grund, Mollis	38
6.4	Grundstücke an Kerenzerstrasse, Mollis	40
7.	Biäsche und Riet	41
7.1	Biäsche	41
8.	Filzbach	43
8.1	Gebiete Dörfli und Hinterstboden (Erschliessung via Panoramastrasse)	43
8.2	Gebiete Schwändibüel, Alterbüel und Unter Alter	45



8.3	Grundstücke an der Kerenzerbergstrasse	46
9.	Obstalden	47
9.1	Dorfzentrum, Gebiet Burg	47
9.2	Grundstücke an der Kerenzerbergstrasse	49
10.	Mühlehorn	51
10.1	Gebiet Horn, Seezugang	51
10.2	Grundstücke an der Kerenzerbergstrasse	52
10.3	Grundstücke an der Oberdorfstrasse	53



1. Einleitung

Im Rahmen der Untersuchung «Erschliessung Bauzonen» wurden verschiedene Fragestellungen anhand konkreter Beispiele vertieft diskutiert. Der Bericht «Erschliessung Bauzonen» gibt einen systematischen Überblick über die heutige Erschliessungssituation und zeigt Handlungsfelder und mögliche Massnahmen auf.

Das vorliegende Dokument enthält ausgewählte Fokusthemen, welche im Bericht «Erschliessung Bauzonen» in dieser Bearbeitungstiefe nicht abgebildet werden konnten. Die Fokusthemen sollen dabei helfen, die dem Bericht «Erschliessung Bauzonen» zu Grunde liegenden Überlegungen besser nachzuvollziehen können. Das vorliegende Dokument ist also als Anhang zum Bericht «Erschliessung Bauzonen» zu betrachten.

In den Fokusthemen wurden einzelne Themen herausgegriffen und anhand konkreter Beispiele diskutiert. Aus diesem Grund weisen nicht alle Themen dieselbe Bearbeitungstiefe auf. Oftmals lassen sich die Erkenntnisse auf andere Gebiete übertragen. Teilweise werden Verweise auf weiterführende Berichte und Untersuchungen gemacht.



2. Bilten

2.1 Gebiete Alt, Giessmättli und Au (Bahnhofstrasse, Seggenstrasse, Erlenstrasse)

Ausgangslage	<p>In den Gebieten Alt, Giessmättli und Au bestehen grössere unbebaute Flächen, welche in der NUP II weiterhin der Bauzone zugewiesen werden sollen. Dabei sollen die Gebiete Alt und Giessmättli den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) und das Gebiet Au der Arbeitszone zugeordnet werden.</p> <p>In den bereits bebauten Gebieten Alt und Giessmättli werden heute rund 450 EWG gezählt. Gemäss Bauzonendimensionierung kann dieser Wert mit der Überbauung der noch nicht bebauten Flächen in der Bauzone auf ca. 740 EWG zunehmen (+290 EWG). In der Arbeitszone Au stehen noch rund 4.3 ha nicht überbaute Flächen zur Verfügung (ca. 130 EWG, Annahme 30 EWG/ha, Anzahl EWG kann je nach tatsächlicher Nutzung stark schwanken).</p> <p>Die Gebiete Alt und Giessmättli werden durch die Bahnhofstrasse und die Seggenstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Anbindung des Arbeitsgebietes Au soll künftig mit zusätzlichen Anschlüssen direkt auf die Linth-Escherstrasse (Kantonsstrasse) oder über die Erlenstrasse erfolgen.</p>
Lösungsansätze	<p>Bahnhofstrasse, Abschnitt Linth-Escherstrasse bis Seggenstrasse: Die Bahnhofstrasse soll in diesem Abschnitt als Hauptsammelstrasse mit beidseitigen Trottoirs ausgebaut werden. Dies ist unter anderem auch mit dem voraussichtlich erhöhten Schwerverkehrsanteil auf der Zufahrt ins Arbeitsgebiet Au zu begründen (massgebender Begegnungsfall LW/LW). Weiter können so die erforderlichen Sichtweiten für die Grundstückszufahrten gewährleistet werden. Weiter: Raumsicherung für Bushaltestelle.</p> <p>Bahnhofstrasse, Abschnitt Seggenstrasse bis Hauptstrasse: In diesem Abschnitt weist die Bahnhofstrasse die erforderlichen Ausbaustandards einer Quartiersammelstrasse bereits auf. Eine Quartiersammelstrasse vermag pro Tag bis gegen 4'000 Motorfahrzeuge aufzunehmen. Dieses Verkehrsaufkommen wird entlang der Bahnhofstrasse auch mit der Überbauung der noch nicht bebauten Flächen in der Bauzone nicht erreicht. Weiter zu beachten: Künftig evtl. Führung der Buslinie via Bahnhofstrasse.</p> <p>Seggenstrasse: Die Seggenstrasse ist im Abschnitt Hauptstrasse und Parz. Nr. 119 bereits als Quartierserschliessungsstrasse mit einem einseitigen Trottoir ausgebaut. Eine Quartierserschliessungsstrasse erschliesst zwischen 300 und 600 Wohneinheiten und weist eine Kapazität von ca. 1'200 Motorfahrzeugen pro Tag auf. Dieses Verkehrsaufkommen wird entlang der Seggenstrasse auch mit der Überbauung der noch nicht bebauten Flächen in der Bauzone nicht erreicht. Die Seggenstrasse ist hauptsächlich via Hauptstrasse an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Die Wegverbindung zur Bahnhofstrasse ist in erster Linie für den Velo- und Fussverkehr sicherzustellen, bei Konflikten ist die Sperrung für den MIV zu prüfen.</p> <p>Erlenstrasse: Die Erlenstrasse kann als Gewerbeerschliessungsstrasse ausgebildet und weitergeführt werden (abschnittsweise Begegnungsfall LW/LW). Auf einer Gewerbeerschliessungsstrasse kann der Fussverkehr im Mischprinzip, auf einem einseitigen Trottoir oder auf einem Fussgängerlängsstreifen ohne Trottoir geführt werden. Der Veloverkehr wird im Mischprinzip mit dem MIV geführt. Die Zweistreifigkeit muss nicht durchgängig angeboten werden, sondern kann z.B. bei Querungen abschnittsweise reduziert sein. Eine zusätzliche Anbindung an die Kantonsstrasse ist vorgesehen, inkl. Verlegung Ortseingang. Falls die Erlenstrasse nicht durchgehend als Gewerbeerschliessungsstrasse ausgebildet wird, ist im Minimum ein Korridor für den Fuss- und Veloverkehr zu sichern (2.00m).</p> <p>Fuss- und Veloverkehr: Um den Anteil des MIV möglichst gering zu halten, ist das Angebot für den ÖV sowie für den Fuss- und Veloverkehr möglichst attraktiv zu gestalten. Insbesondere ist</p>



	eine enge Durchwegung für den Fussverkehr (Stichworte Schulwege, Zugänge zu den Haltestellen des ÖV) anzustreben. Auch das Arbeitsgebiet Au ist gut an das Fuss- und Velowegnetz anzubinden. Auf der Südseite der Linth-Escherstrasse sollte eine Raumsicherung für den Ausbau eines Trottoirs erfolgen (mind. 2.00 m).															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement 															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von: 															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: left;">Federführung</th> <th style="width: 10%; text-align: center;"> </th> <th style="width: 40%; text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Bezüglich der massgebenden Ausbaustandards vgl. Strassenklassierung und Dimensionierungsrichtlinie															
Lage (NUP II)																



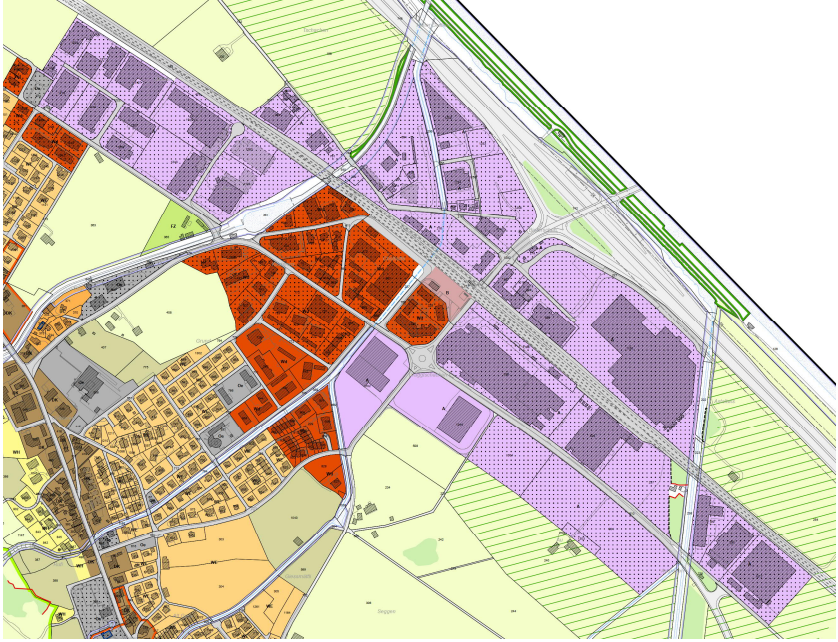
Abbildungen / Skizzen



Übersicht über die Handlungsfelder in den Gebieten Alt, Giessmättli und Au. Noch nicht bebaute Gebiete in der Bauzone sind weiss schraffiert.



2.2 Entwicklungsschwerpunkt Bilten (Arbeitszonen)

Ausgangslage	<p>Der Entwicklungsschwerpunkt Bilten umfasst neben dem Arbeitsgebiet Au weitere Gebiete auf beiden Seiten der Bahnlinie. Der Teilstandort West wird durch die Grabenstrasse, welche als Gewerberschliessungsstrasse klassiert wird, erschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ist der Teilstandort West durch die Bushaltestelle «Bilten, Grabenstrasse» an den ÖV angebunden. Der Teilstandort Nord und Ost wird über die Moorbodenstrasse und die Tschachenstrasse (beide als Gewerberschliessungsstrassen klassiert) ab der Schäniserstrasse erschlossen. Die Anbindung des Teilstandorts Nord und Ost an den ÖV sowie an das Fuss- und Velowegnetz weist Defizite auf. So besteht beispielsweise keine Querungsmöglichkeit für Fussgänger im Bereich der Verzweigung Schäniserstrasse, Moorbodenstrasse und Tschachenstrasse.</p>															
Lösungsansätze	<p>Mittelfristig ist die Anbindung via Schäniserstrasse zu verbessern. Die nötige Sicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr ist zu gewährleisten. Längerfristig sind auch weitere Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie zu untersuchen (Personenunterführung).</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td><input type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Weitere: ...</td> <td></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan	<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input type="checkbox"/> Weitere: ...										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input type="checkbox"/> Weitere: ...																
Zeithorizont	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> langfristig</td> <td><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="text-align: center;"> </th> <th style="text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise																
Lage (NUP II)	 <p>The map displays the Bilten area with various colored zones: orange for residential, purple for commercial/industrial, and green for agricultural or undeveloped land. A railway line runs through the center, with a station area highlighted in purple. The map also shows roads, green spaces, and other urban features.</p>															



Auszug aus der Übersicht zu den Arbeitsplatzstandorten. Nr. 1: Teilstandort Süd (inkl. Arbeitsgebiet Au); Nr. 2: Teilstandort Nord und Ost; Nr. 3: Teilstandort West. Arbeitszone: grau; Arbeitszonenreserve: gelb. Stand: Öffentliche Auflage NUP II, Oktober 2019.



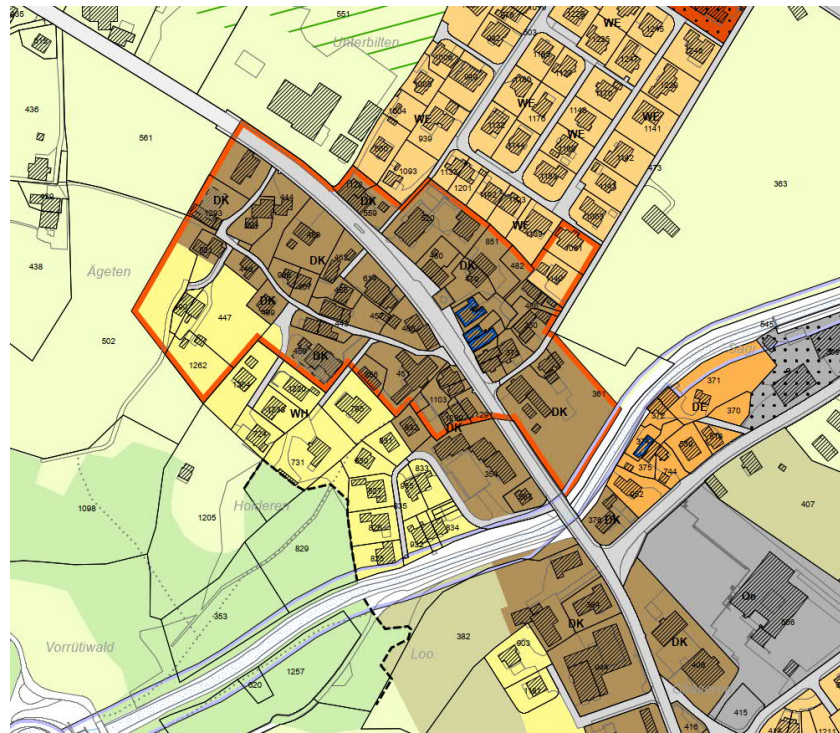
Situation an der Schäniserstrasse: Zufussgehende aus Richtung Bilten, welche die Arbeitsnutzungen an der Moorbodenstrasse erreichen wollen, müssen die Schäniserstrasse ohne spezielle Infrastruktur (Fussgängerstreifen, Schutzinseln) queren.



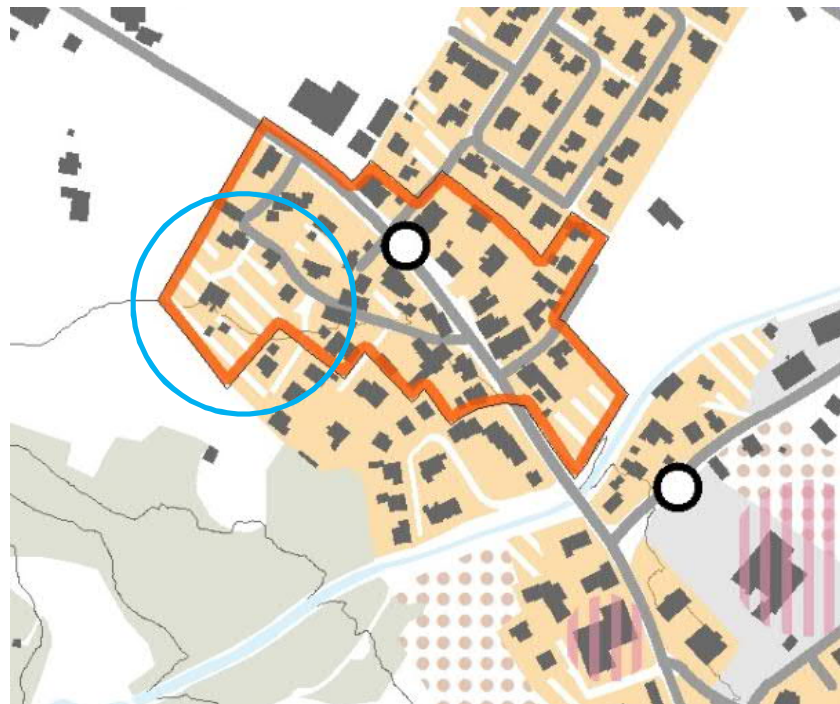
2.3 Erschliessung und Parkierung in den Kerngebieten (Bsp. Holdernstrasse)

Ausgangslage	<p>Verschiedene Erschliessungsstrassen in den historisch gewachsenen Kerngebieten weisen im Vergleich zu den Anforderungen gemäss Strassenklassierung zu geringe Fahrbahnbreiten auf. Als Beispiel kann die Holdernstrasse in Unterbilten angeführt werden, welche an verschiedenen Stellen lediglich eine Breite von knapp 3 m aufweist. Auch können die erforderlichen Sichtweiten teilweise nicht oder nur knapp gewährleistet werden. Aus Aspekten des Ortsbildschutzes ist ein normgerechter Ausbau der Strassen innerhalb der historischen Bebauungsstrukturen nicht anzustreben und nicht möglich. Eine massvolle bauliche Weiterentwicklung soll trotzdem zugelassen werden.</p>															
Lösungsansätze	<p>In diesen Fällen sind alternative Lösungen für die Erschliessung und die Parkierung vorzusehen.</p> <p>Projektspezifisch können Gemeinschaftsparkierungsanlagen an besser erschlossenen Lagen angestrebt werden. Die Gehdistanz zwischen den einzelnen Liegenschaften und der Gemeinschaftsparkierungsanlage sollte wenn möglich 150 m und maximal 300 m nicht überschreiten. Eine Distanz von 300 m ist vergleichbar mit den Beurteilungskriterien, welche für die Bewertung der ÖV-Erschliessungsgüte herangezogen werden (bei einer im Halbstundentakt verkehrenden Buslinie wird in einem Radius von 300 m um die Haltestelle eine Güteklasse D ausgewiesen).</p> <p>In Bilten sind je eine Gemeinschaftsparkierungsanlage in Unter- und in Oberbilten anzustreben. Standorte für Gemeinschaftsparkierungsanlagen auf Privateigentum sind zu evaluieren. Mögliche Standorte im Eigentum der Gemeinde sind beim Schulhaus (für Unterbilten) und am Eimenweg (für Oberbilten).</p> <p>Die Notzufahrt sowie die Zufahrt für Anlieferung, Umzüge, etc. sind auch in den Kerngebieten sicherzustellen. Weiter sind optimale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen sowie die Erschliessung mit dem ÖV nach Möglichkeit zu verbessern. Der Problematik mangelnder Sichtweiten könnte mit einer Temporeduktion für den MIV auf den Hauptachsen durch die Ortskerne (Tempo-30) begegnet werden.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Weitere: ...</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan	<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input type="checkbox"/> Weitere: ...										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input type="checkbox"/> Weitere: ...																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 5%; border: none;"> </th> <th style="width: 45%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise	<p>Vergleichbare Fragestellungen finden sich in Bilten an weiteren Standorten (z.B. Parz. Nr. 361 an der Landstrasse / Schandenstrasse). Die Anzahl Zufahrten auf das übergeordnete Strassennetz soll nach Möglichkeit minimiert werden, dazu sind aber projektspezifische Lösungen zu erarbeiten.</p>															

Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



Im Gebiet Holdernstrasse (Unterbilten) sind Bauzonenreserven weiterhin der Bauzone zugeordnet (weiss schraffiert). Die Zufahrtsstrasse kann unter anderem aus Gründen des Ortsbildschutzes nicht normgerecht ausgebaut werden. An den Einmündungen in die Landstrasse können die Sichtweiten nach Norm nicht oder nur knapp eingehalten werden.



2.4 Schulhaus und Knoten Hauptstrasse / Sägestrasse

Ausgangslage	<p>Die Sägestrasse und Linth-Escherstrasse erhalten durch die Siedlungsentwicklung zunehmend die Funktion der Hauptstrasse. Die bisherige Hauptstrasse erhält raumplanerisch betrachtet zunehmend den Charakter einer Dorfstrasse. Das Schulhausareal in Bilten weist das Potenzial auf, künftig einen stärkeren Beitrag an das öffentliche Leben in der Ortschaft Bilten zu leisten (vgl. auch räumliches Dorfbild, 2020). Einer hohen Durchlässigkeit für den Fussverkehr kommt deshalb grosse Bedeutung zu. Auch die angrenzenden Strassenräume (Käsernstrasse, Pestalozzistrasse) weisen heute eine geringe Aufenthaltsqualität auf.</p>			
Lösungsansätze	<p>Im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Änderung der übergeordneten Verkehrsführung (Hauptstrasse neu via Linth-Escherstrasse und Sägestrasse) ist die Ausgestaltung des Knotens Hauptstrasse / Sägestrasse inkl. der Neuanlage einer hindernisfreien Bushaltestelle zu prüfen. Stichworte hierzu sind: Änderung der Vortrittsregelung, Anpassung der Knotengeometrie, Hindernisfreie Bushaltestelle, direkte, sichere Querungen und Zugänge.</p> <p>Weiter ist eine verbesserte Durchlässigkeit für den Fussverkehr durch das Schulhausareal anzustreben. Die an das Schulhausareal angrenzenden Strassenräume (Käsernstrasse, Pestalozzistrasse) können mit relativ einfachen Mitteln wie beispielsweise die Pflanzung einer Baumreihe aufgewertet werden.</p>			
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<p><input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</p> <p><input type="checkbox"/> Weitere: ...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</p>			
Zeithorizont	<p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> abhängig von:</p>			
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Federführung</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinde</p> <p><input type="checkbox"/> Private</p> </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;"> </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> <p>Beteiligte</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> </td> </tr> </table>	<p>Federführung</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinde</p> <p><input type="checkbox"/> Private</p>		<p>Beteiligte</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>
<p>Federführung</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinde</p> <p><input type="checkbox"/> Private</p>		<p>Beteiligte</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>		
Hinweise	<p>Linth-Escherstrasse, Sägestrasse und Hauptstrasse: Abtausch Strasseneigentum und Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinde anstreben</p>			
Lage (NUP II)				

Abbildungen / Skizzen



Skizze zu einer möglichen künftigen Ausgestaltung des Knotens Hauptstrasse / Sägestrasse mit geändertem Vortrittsregime, Bushaltestelle (haltende Busse für MIV überholbar) und direkten Zugang für den Fussverkehr zum Schulareal



Skizze zur Aufwertung der an das Schulhausareal angrenzenden Strassenräume durch den Einsatz von Baumreihen



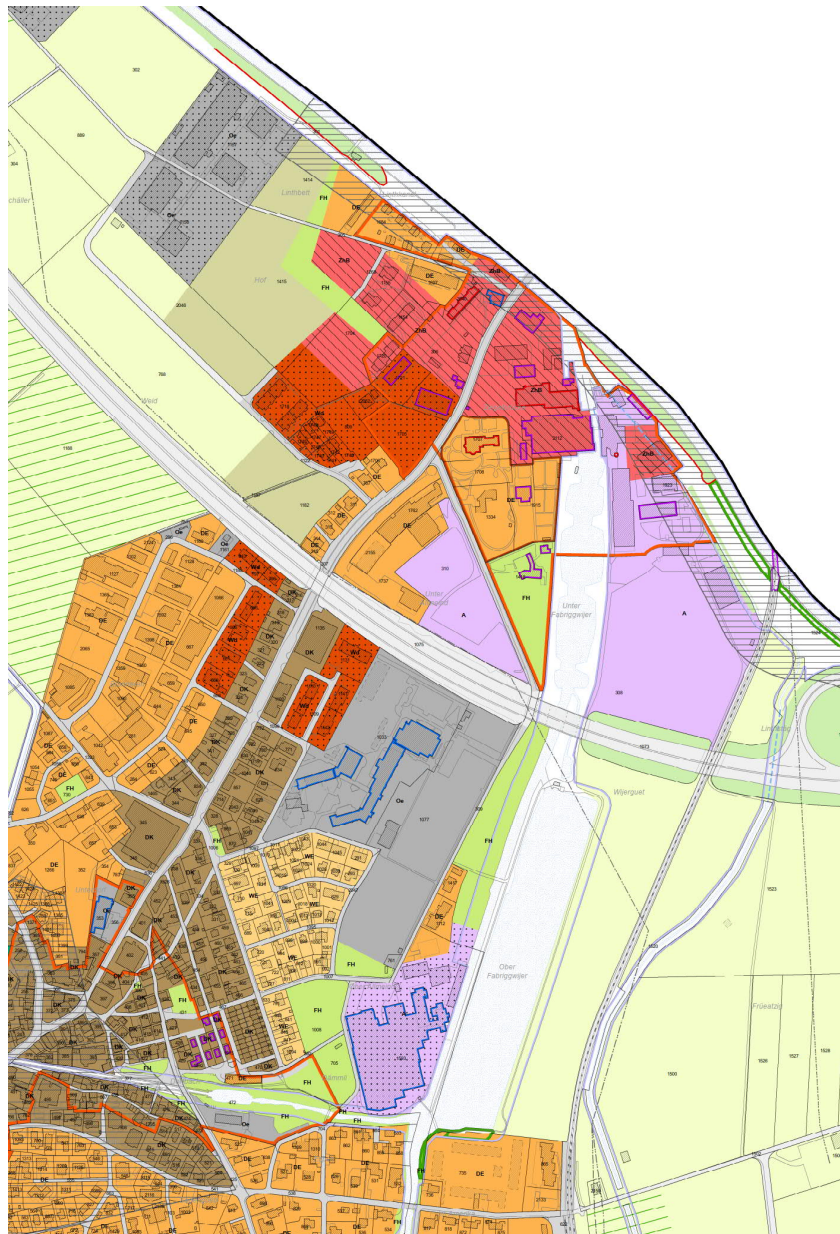
3. Niederurnen

3.1 Entwicklungsschwerpunkt Ziegelbrücke (Jennyareal)

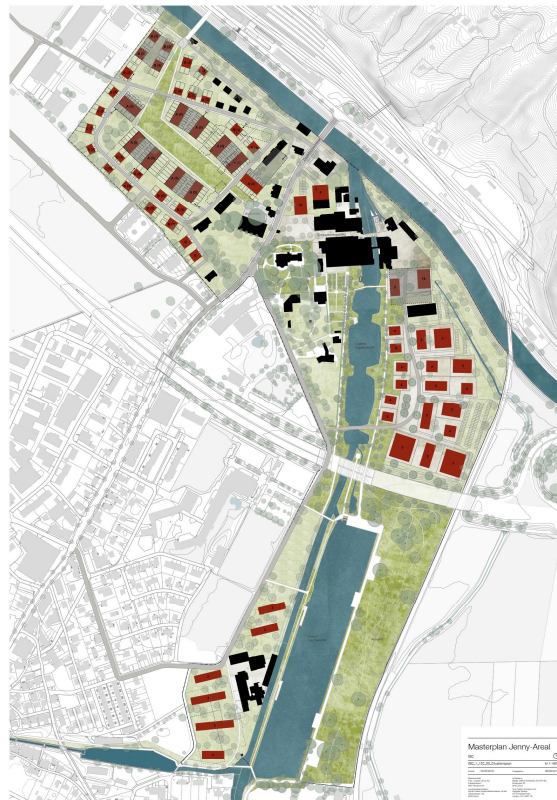
Ausgangslage	<p>Im Jahr 2016 wurde für das Jennyareal in Ziegelbrücke (Niederurnen) auf Initiative des Grundeigentümers ein Masterplan erarbeitet. Der Masterplan beschäftigt sich mit der Arealentwicklung über die nächsten Jahrzehnte (mind. 3 Planungsperioden). Als Grundlage für den Masterplan wurde eine Testplanung durchgeführt. Im Schlussbericht der Testplanung ist festgehalten, dass im Jennyareal langfristig eine Dichte von rund 140 – 170 EWG / ha erreicht wird. Dabei ist anzumerken, dass die Nutzungsdichte über das Areal nicht gleichmässig verteilt wird.</p>															
Lösungsansätze	<p>Im ESP Ziegelbrücke sind 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.</p> <p>Weitere Lösungsansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ziegelbrückstrasse als Hauptachse stärken, Querungsmöglichkeiten mit Schutzinseln sicherer gestalten, Attraktivität für Fussverkehr erhöhen - Sammelstrassen (Sustweg und Koloniestrasse, Berufsschulstrasse und Fabrikstrasse) und Einmündungen auf die Ziegelbrückstrasse angemessen ausbilden - attraktive Durchwegung der Areale für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen - ausreichend Veloabstellplätze an zentralen, gut zugänglichen Orten vorsehen - Velo: Direktere Anbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Ziegelbrücke (Alternative Wegführung zu Fabrikstrasse evaluieren) - Gemeinschaftsparkierungsanlagen im Raum Ziegelbrücke / an der Ziegelbrückstrasse prüfen 															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan	<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 5%; border: none;"> </th> <th style="width: 45%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	<p>Vgl. Masterplan Jennyareal</p> <p>Ausbau Fabrikstrasse durch Gemeindeversammlung beschlossen (Nov. 2019)</p>															



Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



Auszug aus dem Masterplan Jenny-Areal. Die Umsetzung soll etappiert über mehrere Nutzungsplanperioden erfolgen. Eine attraktive Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr ist sicherzustellen. In das Wegekonzept sind auch die Freiräume einzubinden.



3.2 Schulhäuser Linth-Escher und Bül

Ausgangslage	Die Verkehrserschliessung der Schulhäuser Linth-Escher und Bül wurde in den Jahren 2019/2020 vertieft untersucht. Es liegt ein separater Bericht vor.															
Lösungsansätze	<p>Als Ergebnis des Berichts werden u.a. folgende Lösungsansätze vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Fussverkehrs längs und quer entlang der Kantonsstrassen: Ziegelbrückstrasse, Badstrasse, Hauptstrasse. - Gewährleistung der Querbarkeit der Kantonsstrassen für den Veloverkehr. - Anpassungen der Zugänge zu den Schularealen - Entschärfung der Problematik der Eltern-Taxis beim Schulhaus Bül <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen sind in den vorliegenden Bericht "Erschliessung Bauzone»" eingeflossen.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <div style="float: right;"> <input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement </div>															
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <div style="float: right;"> <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von: </div>															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: left;">Federführung</th> <th style="width: 10%; text-align: center;"> </th> <th style="width: 40%; text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Vgl. separater Bericht (Schneider Verkehrsplanung AG, 2020)															
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																

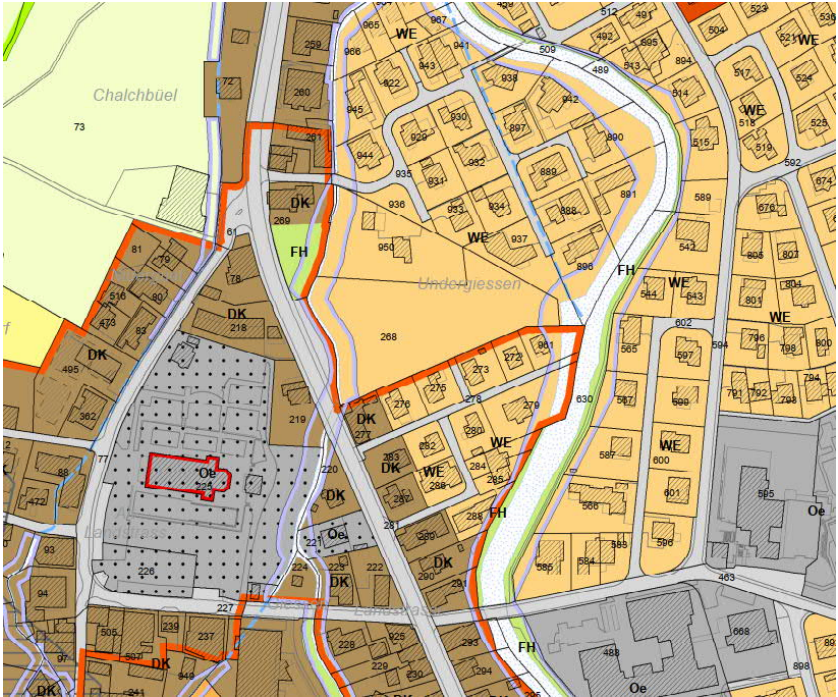
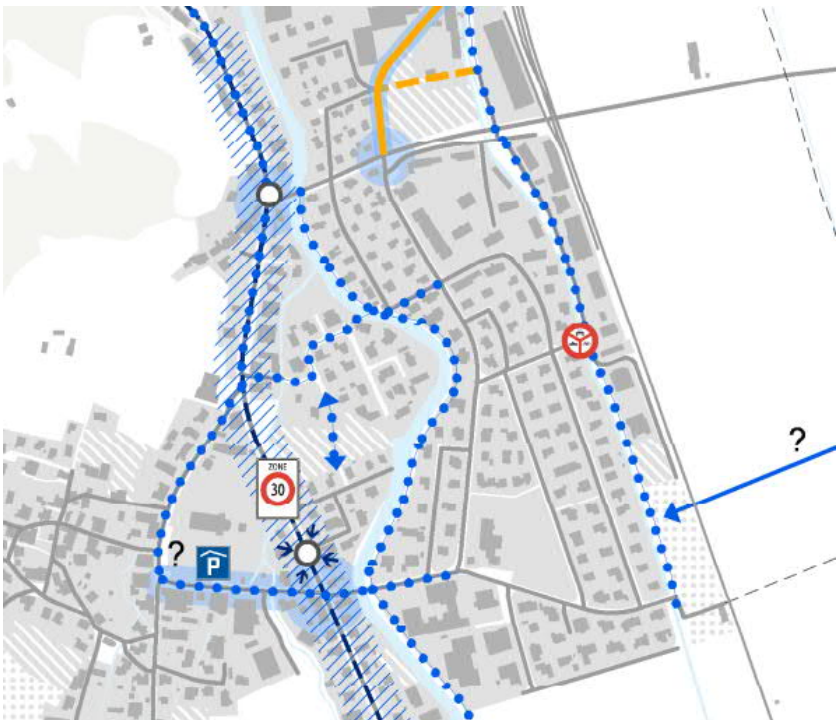


4. Oberurnen

4.1 Verbindungen vom Dorfzentrum bis zur Rauti, Gebiet Im Giessen

Ausgangslage	<p>Das Dorfzentrum bei der Kirche wird über zwei Achsen mit den Neubauquartieren östlich der Rauti verbunden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adlerstrasse – Länderstrasse - Poststrasse – Im Giessen <p>In Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr weisen diese beide Achsen Defizite auf. Entlang der Rauti verläuft bereits ein attraktiver Fussweg in Nord-Süd-Richtung.</p> <p>Das Gebiet «Im Giessen» ist heute noch nicht bebaut. Es wird in der NUP II der Wohnzone Ebene zugewiesen. Die Grundstücke Nr. 268 und 950 sowie ein Teilstück der Parzelle Nr. 936 werden zudem mit einer Überbauungsplanpflicht überlagert (Anschluss an die Strassenparzelle Nr. 935). Heute sind im Gebiet Giessen rund 60 EWG vorhanden, zusätzliches Potenzial ca. 30 EWG.</p>						
Lösungsansätze	<p>Die Attraktivität des Strassenraums entlang der Landstrasse soll erhöht werden (vgl. auch räumliches Dorfbild), die Querungsstellen sollen sicherer gestaltet und eine Temporeduktion geprüft und angestrebt werden.</p> <p>Die Achse Adlerstrasse – Länderstrasse kann als Begegnungszone definiert und gestaltet werden. Der Querung über die Landstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.</p> <p>Auf der Achse Poststrasse – Im Giessen ist die Querung über die Landstrasse ebenfalls von zentraler Bedeutung. Der Verlauf der Fusswegverbindung über Privatgrund ist rechtlich zu sichern (Strasse «Im Giessen»).</p> <p>Gebiet «Im Giessen»: Seitens der Grundeigentümer wurden verschiedene Erschliessungsvarianten geprüft. Demnach sind verschiedene Anbindungen des Areals an das übergeordnete Strassennetz möglich: Einerseits mit einem Anschluss an die Landstrasse via Strasse «Im Giessen» (Parz. Nr. 935) nördlich des Areals und andererseits mit einem Anschluss an die Landstrasse via Neuquartierstrasse südlich des Areals. Nach Beurteilung der Gemeinde ist der Anschluss über die Strasse «Im Giessen» die einzige machbare Option. Die Einmündung der Strasse «Im Giessen» muss voraussichtlich angepasst werden, da aufgrund der bestehenden Bebauung derzeit die Sichtweiten nicht eingehalten werden können. Diese Massnahmen sind so vorzusehen, dass die Qualität für den Fussverkehr erhalten bleibt, resp. optimiert werden kann. So kann z.B. eine Trottoirüberfahrt ausgebildet werden. Weitere Massnahmen wie beispielsweise eine Temporeduktion auf der Landstrasse könnten unterstützend wirken, da bei tieferen Geschwindigkeiten die nachzuweisenden Sichtweiten geringer sind (20 – 35 m bei Tempo 30 km/h). Weitere Massnahmen: ÖV-Erschliessung verbessern, Durchlässigkeit / Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr in das und innerhalb des Areals verbessern / sicherstellen.</p>						
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Weitere: ...</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan	<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input type="checkbox"/> Weitere: ...	
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan						
<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement						
<input type="checkbox"/> Weitere: ...							
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:		
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig						
<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:						



Beteiligte	<table border="0"><tr><td>Federführung</td><td> </td><td>Beteiligte</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr></table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise																
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																

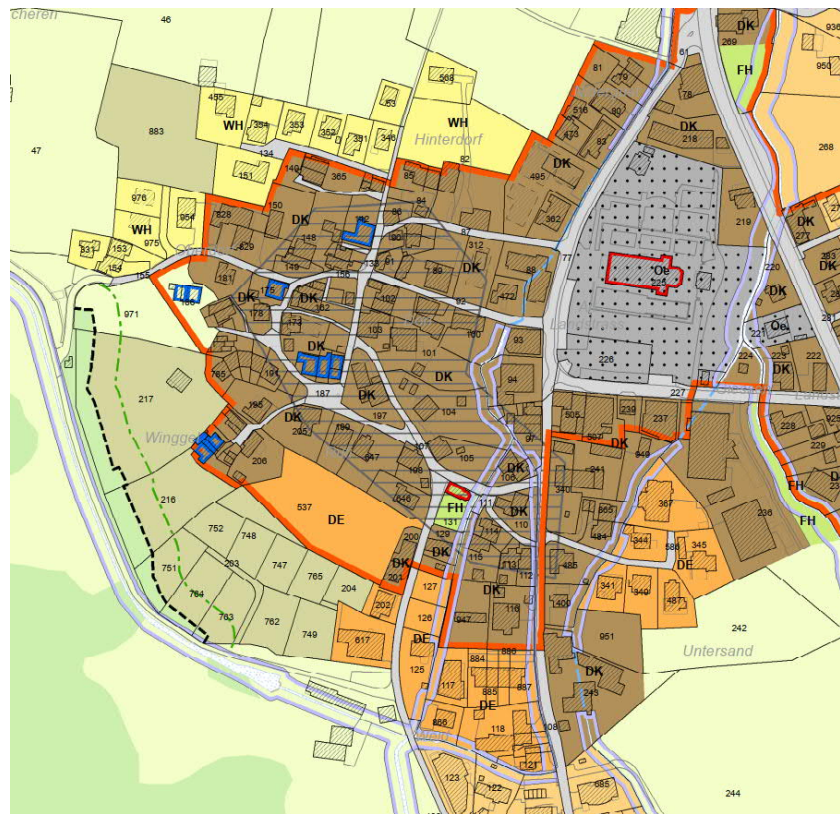


4.2 Erschliessung und Parkierung in den Kerngebieten (Bsp. Hinterdorf / Winkel / Rüfi)

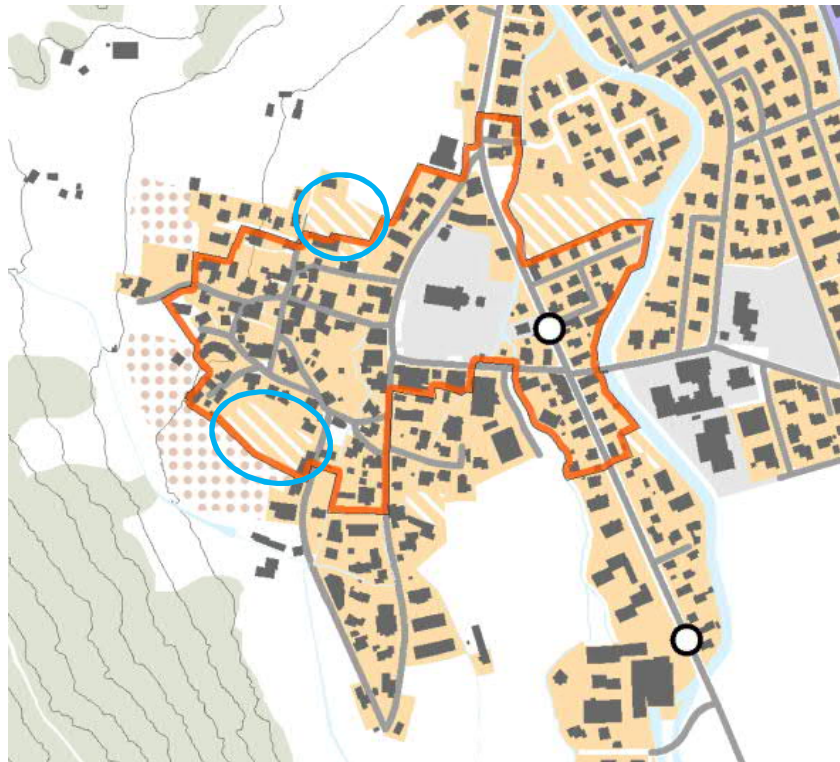
Ausgangslage	<p>Im und angrenzend an den historischen Dorfkern Oberurnen befinden sich einzelne, noch nicht bebaute Flächen, die in der NUP II weiterhin der Bauzone zugeordnet werden.</p> <p>Die Erschliessungsstrassen im historischen Dorfkern weisen teilweise nur sehr geringe Breiten auf. Sie können aus Gründen des Ortsbildschutzes und der baulichen Gegebenheiten nicht normgerecht ausgebaut werden. Eine massvolle bauliche Weiterentwicklung (inkl. Innenverdichtung) soll trotzdem zugelassen werden. Entsprechend sind für die Erschliessung und die Parkierung alternative Lösungen vorzuschlagen.</p>															
Lösungsansätze	<p>Standorte für Gemeinschaftsparkierungsanlagen auf Privateigentum sind zu evaluieren. Allenfalls könnte eine Gemeinschaftsparkierungsanlage an der Adlerstrasse oder an der Poststrasse angeordnet werden, da bereits die von diesen Strassen abgehenden Erschliessungsstrassen knapp dimensioniert sind (Fahrbahnbreiten Alte Landstrasse ca. 4.5 - 6 m; Rösslistrasse ca. 3.3 - 5 m; Hinterdorfstrasse ca. 3 - 4 m). Eine Gemeinschaftsparkierungsanlage beim Ortszentrum um die Kirche für die Dauerparkierung müsste jedoch unterirdisch angelegt werden (Ortsbildschutz, Umfeld um die Kirche freihalten). Die Machbarkeit wäre vertieft zu prüfen (Grundwasser, etc.).</p> <p>Weitere Massnahmen: Oberirdische Kurzzeitparkplätze bei der Kirche aufwerten, ästhetisch gestalten, Platz als Begegnungsplatz ausbilden, Zugang zu ÖV einbeziehen</p> <p>Die Notzufahrt sowie die Zufahrt für Anlieferung, Umzüge, etc. sind auch in den Kerngebieten sicherzustellen.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Weitere: ...</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan	<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input type="checkbox"/> Weitere: ...										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input type="checkbox"/> Weitere: ...																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 5%; border: none;"> </th> <th style="width: 45%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																



Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



Im Dorfkern Oberurnen sind Bauzonenreserven weiterhin der Bauzone zugeordnet. Die Erschliessungsstrassen können unter anderem aus Gründen des Ortsbildschutzes oder der baulichen Gegebenheiten nicht normgerecht ausgebaut werden. Teilweise können auch die nach Norm erforderlichen Sichtweiten nicht oder nur knapp eingehalten werden.

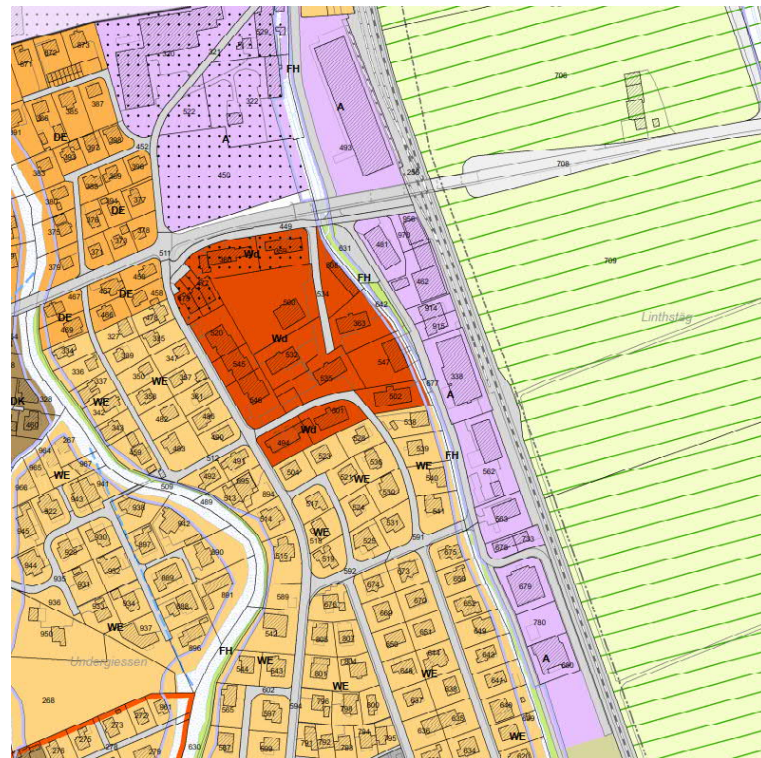


4.3 Arbeitsgebiet entlang Bahnlinie (Linthlistrasse)

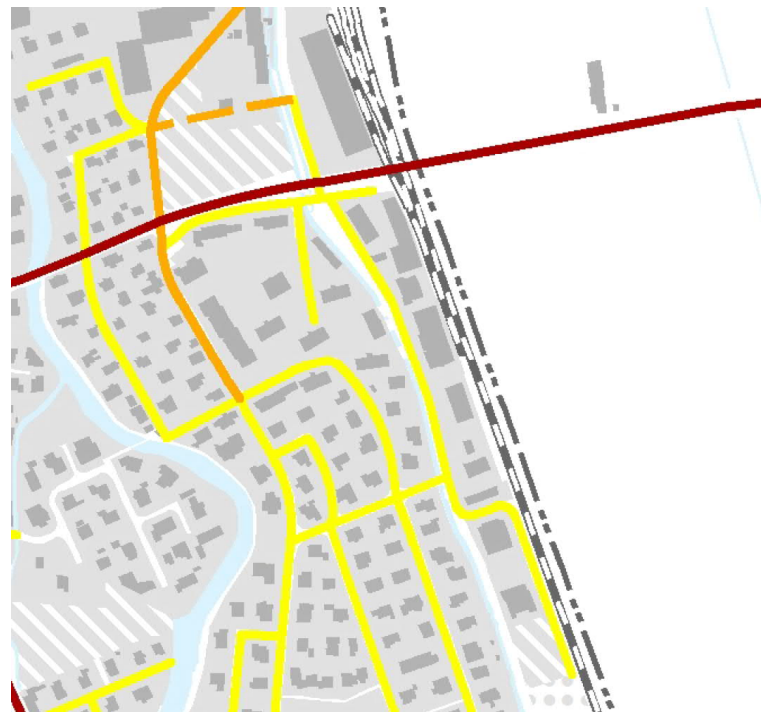
Ausgangslage	Das Arbeitsgebiet entlang der Bahnlinie ist derzeit über die Güterstrasse und die Linthlistrasse erschlossen. Die beiden Strassen weisen heute eine Breite zwischen 4 und 5 m auf. Die Platzverhältnisse im Knoten Güterstrasse / Kärpfstrasse / Bahnhofstrasse / Flechsenstrasse sind beengt. Nördlich der Flechsenstrasse verfügt die Gemeinde Glarus Nord über das Grundstück Nr. 450 (Schranerwiese).															
Lösungsansätze	<p>Gemäss räumlichem Dorfbild ist eine künftige gewerbliche Bebauung der Schranerwiese denkbar, wobei diese Bebauung das künftige Erscheinungsbild des Ortseingangs prägen wird. Im Zuge der baulichen Verdichtung kann auch eine neue Anbindung des Arbeitsgebiets entlang der Bahnlinie via Linthlisteg und Bahnhofstrasse geprüft werden. Dafür ist eine leichte Absenkung der Fahrbahn unter der Überführung der Flechsenstrasse erforderlich (die heutige Durchfahrts Höhe beträgt 4 m). In diesem Zusammenhang sind jedoch Aspekte des Gewässerschutzes und der Hochwassersicherheit (Stichwort Gewässerraum) und der Radroutenführung zu berücksichtigen. Weiter sind private Grundeigentümer einzubeziehen, da sich der Linthlisteg in Privateigentum befindet. Die Sperrung der Brücke für den MIV bei der Fridlispezstrasse kann dazu beitragen, dass die Wohngebiete vom Verkehr der Arbeitsnutzungen entlastet werden.</p> <p>Das Arbeitsgebiet entlang der Bahnlinie ist bereits grösstenteils überbaut. Im Vergleich zu heute ist deshalb nicht mit einem deutlich steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Da künftige die kantonale Radroute auf dem Abschnitt Oberurnen – Niederurnen direkt geführt werden soll und damit auch die Linthlistrasse und den Linthlisteg benützt, ist der Ausbaustandard und die Ausgestaltung der Linthlistrasse zu prüfen (Gewerbeerschliessungsstrasse).</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input type="checkbox"/> Weitere: ...															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="text-align: center;"> </th> <th style="text-align: right;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise																



Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



Die Anbindung des Arbeitsgebiets entlang der Bahnlinie könnte neu via Linthsteg erfolgen.



5. Näfels

5.1 Entwicklungsschwerpunkt Näfels/Mollis

Ausgangslage	<p>Beim Entwicklungsschwerpunkt Näfels/Mollis handelt es sich um einen der bedeutendsten Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Glarus. Es handelt sich um ein wichtiges (künftiges) Eingangstor zum Siedlungsraum von Glarus Nord, resp. zum Kanton Glarus. Dieser zentrale Raum in Glarus Nord weist eine hohe Erschliessungsgüte auf. Es ist der erste Ort, wo Reisende von aussen (aus allen Richtungen) ankommen. Sowohl mit dem Auto, als auch mit dem Zug, dem Bus, dem Velo, oder sogar zu Fuss, oder auch mit neuen Hybridformen oder neuen Mobilitätsdiensten.</p>
Lösungsansätze	<p>Elementar wird sein, die Verkehrsräume hier nicht als Transitachsen zu verstehen, sondern dass der Entwicklungsschwerpunkt seine Funktion als Ort entwickeln kann. Beim Bahnhofareal handelt es sich zudem um einen von voraussichtlich drei, oder maximal vier Mobilitätshubs des Kantons. Die Durchwegung und die Aufenthaltsqualität für Velos und Fussverkehr muss attraktiv erfolgen, wenn in Glarus Nord diese beiden Verkehrsarten künftig eine Rolle spielen sollen. Ebenso wird die Verknüpfung mit dem ÖV weiter zu optimieren sein. Die Parkraumpolitik muss dem Ort entsprechend restriktiv gehandhabt werden.</p> <p>ÖV: Am Bahnhof Näfels-Mollis sind attraktive Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sicherzustellen.</p> <p>MIV: Der Bau der Stichstrasse, deren Bau im Jahr 2018 aufgenommen wurde, verändert die Erschliessung für den MIV in Näfels und Mollis massgebend. Weitere Entwicklungsschritte werden die Querspange Netstal und die Umfahrung Näfels mit sich bringen. Die Verkehrsführung im Umfeld der Stichstrasse ist zu klären und die flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse sind dringend zu definieren. In der Ortschaft Näfels befinden sich die Strassen Ausschachen und Mühlhäusern in der Zuständigkeit des Kantons. Mit dem Bau der Stichstrasse verlieren diese Strassen ihre übergeordnete Funktion und werden deshalb im Entwurf der Strassenklassierung als Sammelstrassen bezeichnet. Eine Übernahme in das Eigentum der Gemeinde ist zu prüfen. Gleiches gilt für die Bahnhofstrasse, resp. die Molliserstrasse. Die Erschliessungsstrasse entlang des Bahnhofs muss künftig für den MIV nicht mehr durchgängig befahrbar sein. Sie könnte im Bereich der Bushaltestelle «Näfels-Mollis, Bahnhof» für den MIV gesperrt werden.</p> <p>Fussverkehr: Bei zu entwickelnden Arealen (z.B. Zschokkeareal, Mühlhäusern) ist eine attraktive Durchwegung für den Fussverkehr zentral. Lücken im Fusswegnetz sind zu schliessen. In Bezug auf das Zschokkeareal wird mit dem Bau der Personenunterführung ein erster Schritt in diese Richtung gemacht. Die Wegverbindung durch das Areal bis zur Linth ist sicherzustellen. Die Anbindung des Fussverkehrs aus Richtung Mollis an den Bahnhof erfolgt heute ausschliesslich via Bahnhofstrasse, Linthbrücke und Molliserstrasse. Diese Achse wird künftig durch die Einmündung der Stichstrasse stark durch den MIV belastet sein. Auch der Knoten Bahnhofstrasse / Kanalstrasse / Rütistrasse wird ausgebaut werden müssen, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Einerseits ist die bestehende Verbindung für den Fussverkehr in angemessener Qualität zu sichern. Andererseits soll eine zusätzliche, direkte Fusswegverbindung von Mollis über die Linth via Zschokkeareal und Personenunterführung zum Bahnhof Näfels-Mollis geprüft werden.</p> <p>Veloverkehr: Für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung ist, dass die bestehende Verbindung via Bahnhofstrasse, Linthbrücke und Molliserstrasse in angemessener Qualität gesichert werden kann. Ebenfalls ist eine zusätzliche direkte Wegverbindung von Mollis über die Linth via Zschokkeareal anzustreben. Zusätzlich zu einer attraktiven Durchwegung der zu entwickelnden Areale sind ausreichend Veloabstellplätze an zentralen, gut zugänglichen Orten vorzusehen.</p>



Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ...	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement			
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:			
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;"> </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> </td> </tr> </table>		Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>			
Hinweise					
Lage (NUP II)					
Abbildungen / Skizzen					



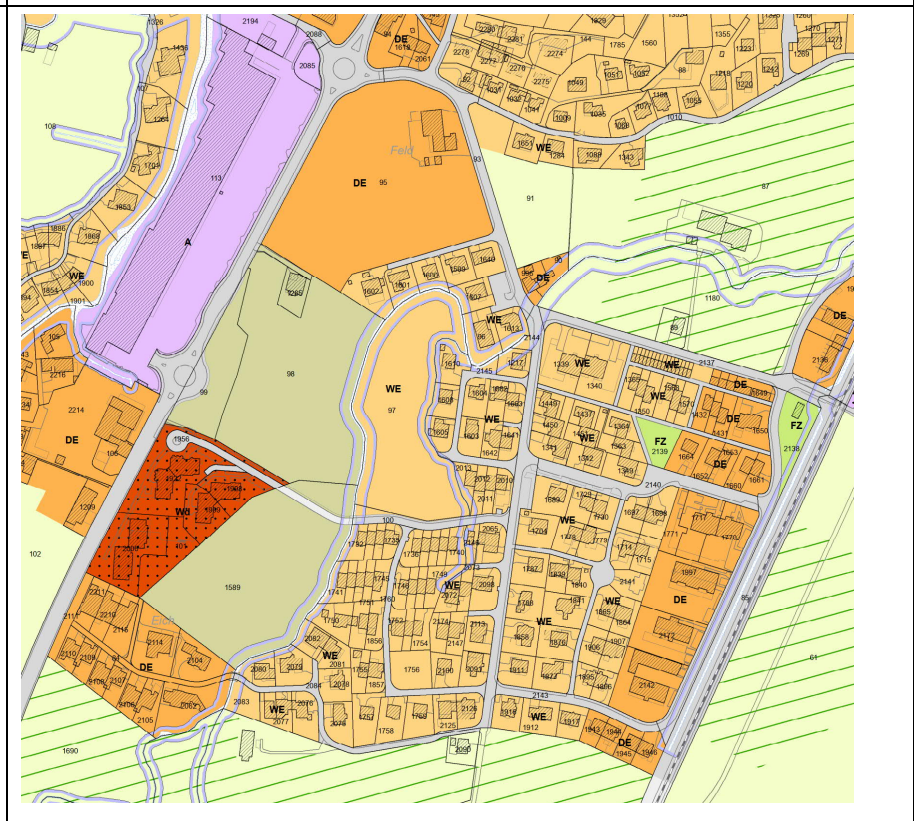
5.2 Gebiete Feld und Schlüsselgut, Näfels

Ausgangslage	<p>Im Süden von Näfels werden mit den Gebiete Feld und Schlüsselgut weiterhin grössere, noch nicht bebaute Flächen der Bauzone zugeordnet. Weitere Flächen (Krumm / Eich) werden der ZkbN zugewiesen (Nichtbauzone).</p> <p>Für das Gebiet Feld liegt ein genehmigter Überbauungsplan vor (Beschwerdeverfahren vor Bundesgericht hängig). Die Zufahrt für den MIV erfolgt über die Aserstrasse, öffentliche Fusswege in und durch das Areal sind im Überbauungsplan verankert.</p> <p>Das Gebiet Schlüsselgut wird über Kärpfstrasse, Grüt und Aserstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Gleiches gilt derzeit für die bereits bestehende Überbauung im Gebiet Eich. Gemäss Absprachen zwischen den Eigentümern des Gebiets Eich und der ehemaligen Gemeinde Näfels soll die künftige Erschliessung der Gebiete westlich des Gewässers Chli Linthli langfristig über den Kreisel Krumm erfolgen.</p>															
Lösungsansätze	<p>Die Erschliessung der Gebiete Feld und Schlüsselgut ist für den MIV via Aserstrasse sicherzustellen.</p> <p>Die Aserstrasse ist als Sammelstrasse zu definieren. Sie erfüllt bereits heute die Anforderungen an eine Quartiersammelstrasse (Fahrbahnbreite rund 6.0 m, einseitiges Trottoir). Eine Quartiersammelstrasse vermag pro Tag gegen 4'000 Motorfahrzeuge aufzunehmen. Das Verkehrsaufkommen im Zeithorizont 2035/2040 wird auf ca. 1'000 – 1'500 Fahrten DTV geschätzt (vgl. auch Bericht Schneiter Verkehrsplanung AG betreffend Schulhaus Schnegg). Das erwartete Verkehrsaufkommen kann über die Aserstrasse auf das übergeordnete Strassennetz abgeleitet werden.</p> <p>Die Verbindung «Grüt» weist eine Fahrbahnbreite zwischen 5.3 und 5.5 m auf und verfügt über ein einseitiges Trottoir. Die Kärpfstrasse weist eine Fahrbahnbreite von ca. 5.0 m auf und verfügt bis zum Chli Linthli ebenfalls über ein einseitiges Trottoir. Damit erfüllen auch diese Strassen die Anforderungen an Erschliessungsstrassen (Quartierserschliessungsstrasse, resp. Zufahrtsweg).</p> <p>Weitere Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchlässigkeit der Gebiete für den Velo- und Fussverkehr sicherstellen (Zugänge zu ÖV-Haltestelle), mit einem Freiraumkonzept ein attraktives Wegenetz gewährleisten - Schleichverkehr aus den Quartieren fernhalten (Unterführung Färblistrasse für den MIV sperren) - Eine Erschliessung der Gebiete westlich des Gewässers Chli Linthli prüfen, wenn langfristig die nicht bebauten Flächen im Gebiet Eich (NUP II: ZkbN) ebenfalls baulich genutzt werden sollen. 															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Weitere: ...</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan	<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input type="checkbox"/> Weitere: ...										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input type="checkbox"/> Weitere: ...																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 5%; border: none;"> </th> <th style="width: 45%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Vgl. separater Bericht (Schneiter Verkehrsplanung AG) betreffend Schulhaus Schnegg															

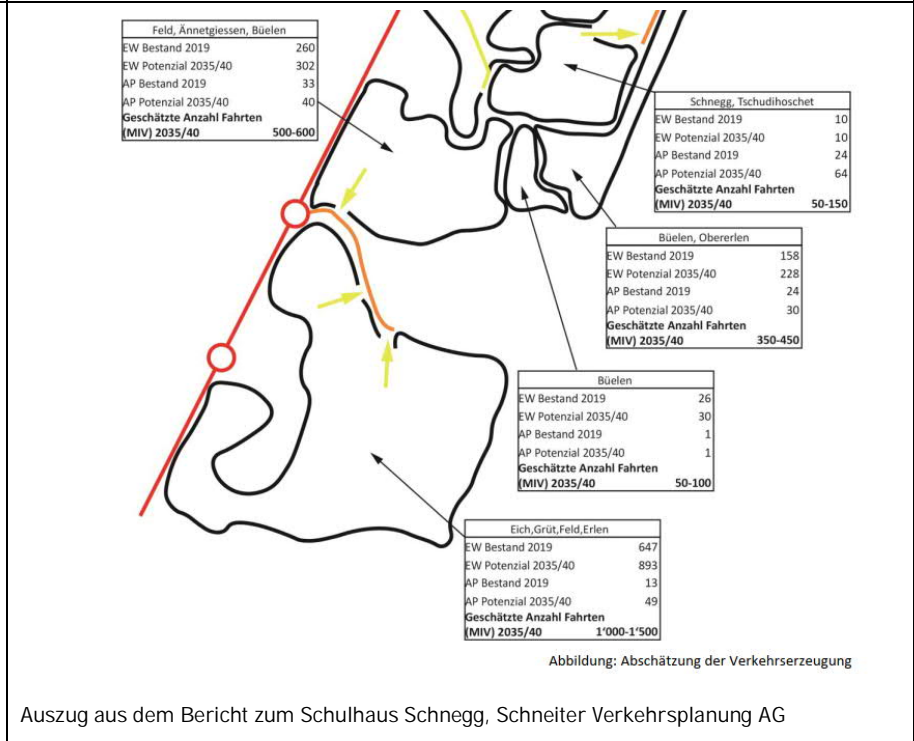


Vgl. auch flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Stichstrasse (Massnahmen auf Aserstrasse vorgesehen)

Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen

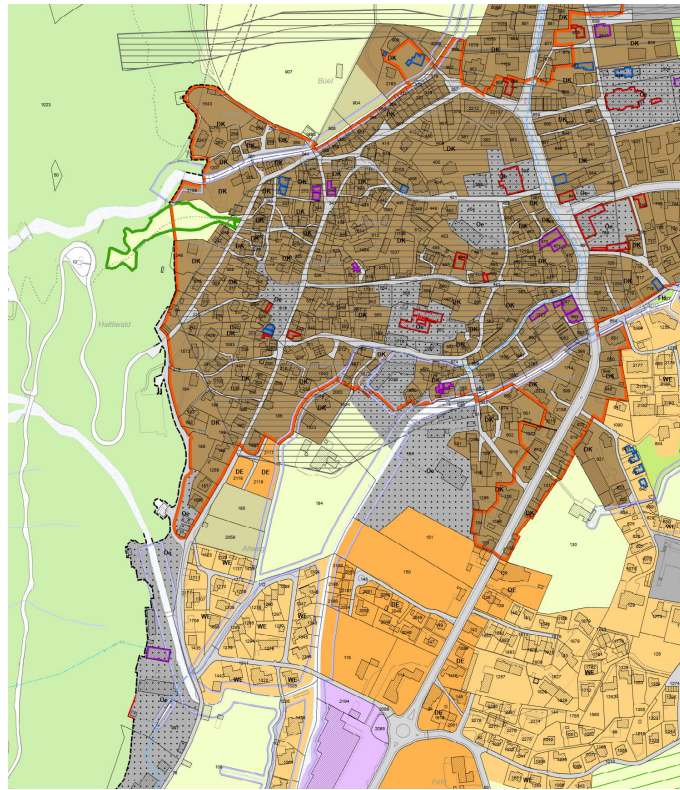




5.4 Erschliessung und Parkierung Dorfkern und Risi, Näfels

Ausgangslage	<p>Im und angrenzend an den historischen Dorfkern Näfels befinden sich einzelne, noch nicht bebaute Flächen, die in der NUP II weiterhin der Bauzone zugeordnet werden.</p> <p>Die Erschliessungsstrassen im historischen Dorfkern weisen teilweise nur geringe Breiten auf. Sie können aus Gründen des Ortsbildschutzes und der baulichen Gegebenheiten nicht normgerecht ausgebaut werden. Eine massvolle bauliche Weiterentwicklung (inkl. Innenverdichtung) soll trotzdem zugelassen werden. Entsprechend sind für die Erschliessung und die Parkierung alternative Lösungen vorzuschlagen.</p>															
Lösungsansätze	<p>Standorte für Gemeinschaftsparkierungsanlagen auf Privateigentum sind zu evaluieren. Allenfalls können auch Gemeinschaftsparkierungsanlage auf der Parzelle Nr. 454 Ochsenhügel und / oder südlich des Gemeindehauses geprüft werden (Gemeindeeigentum).</p> <p>Der Altweg sowie die Strasse «Gerbi» dienen als bedeutendste Zufahrten in das Gebiet des Dorfkerns und ins Gebiet Risi. Entsprechend sind diese Strassen als Sammelstrassen auszubilden (inkl. einseitigen Trottoir).</p> <p>Die Notzufahrt sowie die Zufahrt für Anlieferung, Umzüge, etc. sind auch in den Kerngebieten sicherzustellen.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input type="checkbox"/> Weitere: ...															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Federführung </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;"> </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> Beteiligte </td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																

Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



Im Dorfkern Näfels sind Bauzonenreserven weiterhin der Bauzone zugeordnet (weiss schraffiert). Die Erschliessungsstrassen können unter anderem aus Gründen des Ortsbildschutzes oder der baulichen Gegebenheiten nicht normgerecht ausgebaut werden. Teilweise können auch die nach Norm erforderlichen Sichtweiten nicht oder nur knapp eingehalten werden.



5.5 Arbeitsgebiet Schwärzistrasse

Ausgangslage	Das Arbeitsgebiet an der Schwärzistrasse wird mit dem Bau der Stichstrasse und der NUP II erweitert (teilweise Arbeitszone, teilweise Zone für öffentliche Bauten und Anlagen). Die ÖV-Erschliessung des Gebiets ist derzeit nicht gegeben.															
Lösungsansätze	Durch eine direkte Anbindung über die Bahnlinie mittels einer Personenunterführung oder eines Bahnüberganges könnte das Arbeitsgebiet an die Bushaltestelle Schöneegg angebunden werden.															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input type="checkbox"/> Weitere: ...															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0"><tr><td>Federführung</td><td> </td><td>Beteiligte</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Bund</td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Kanton</td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Private</td><td></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr></table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	SBB ist frühzeitig einzubeziehen															
Lage (NUP II)																



Blick von der Industriestrasse ins Arbeitsgebiet Schwärzistrasse. Der Trampelpfad und das Verbotsschild deuten darauf hin, dass an dieser Stelle verbotenerweise die Eisenbahnstrecke gequert wird. Lebensgefahr! Quelle: Google Maps, 2020



Durch eine direkte Anbindung über die Bahnlinie könnte das Arbeitsgebiet an die Bushaltestelle Schönegg angebunden werden.



5.6 Schulhaus Schnegg, Näfels (Schulwege / Hauptfusswegnetz)

Ausgangslage	Die Verkehrserschliessung des Schulhauses Schnegg wurde im Jahre 2019 vertieft untersucht. Es liegt ein separater Bericht vor.																
Lösungsansätze	<p>Es werden unter anderem folgende Massnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obererlenstrasse (Abschnitt Molliserstrasse – geplantes Schulhaus) als Sammelstrasse definieren (nicht aber im Abschnitt Schulhaus bis Färblistrasse) - Entlastung Villäggenstrasse: Motorfahrzeug-Fahrverbot mit Zusatz «ausgenommen Anwohner» oder Begegnungszone prüfen - Verbreiterung Villäggenstrasse auf 4.0 m und Wendepplatz prüfen, Ausweichstelle als solche definieren und nutzen - Mobilitätsmanagement für Schulareal, Parkplatzbewirtschaftung - Erschliessung Schulanlage Schnegg für MIV künftig ausschliesslich über die Obererlenstrasse, Anlieferung teilweise auch über Sonnenweg - Fussweg (Schulweg) bei der Rastenhoschet durchgängig führen - Schleichverkehr in den Quartieren vermeiden (temporäre oder generelle Sperren prüfen) 																
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ...	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td> </td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>	
Federführung		Beteiligte															
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>															
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>															
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>															
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>															
Hinweise	Vgl. separater Bericht (Verkehrerschliessung Areal Schnegg, November 2019)																
Lage (NUP II)																	
Abbildungen / Skizzen																	



6. Mollis

6.1 Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis / flankierende Massnahmen in Mollis

Ausgangslage	Der Flugplatz Mollis ist nach Richtplan ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung. Erschlossen ist der Flugplatz über die Kantonsstrasse. Eine Buslinie gibt es nicht, und die früher existierende Verbindung für den Veloverkehr über die Rollbahn wird es künftig gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) auch nicht mehr geben. Im Norden führt die Kantonsstrasse durch die Kernzone Mollis (Vorderdorfstrasse). Diese historisch gewachsene Verbindung entspricht nicht mehr den heute erforderlichen funktionalen Anforderungen.															
Lösungsansätze	In einem separaten Betriebskonzept für die Netstalerstrasse sind Lösungsvorschläge definiert: <ul style="list-style-type: none">- Flankierende Massnahmen zur Stichstrasse (Schutz der Wohnquartiere vor Schleichverkehr, Tempo 30, Fahrbahnhaltestellen)- Ausbau der Netstalerstrasse ab ESP bis Spange Netstal- Projekt Spange Netstal- Flankierende Massnahmen zur Spange Netstal- Buslinie, Haltestelle beim ESP mit Klärung der Zugänge- Klärung der Veloerschliessung- Fahrtenkontingente und Zielvereinbarungen über Zufahrtwege- Mobilitätsmanagement für Firmen im ESP (Parkplatzbewirtschaftung, Anreize für ÖV-Anreise und Velo-Anreise)- Controlling und Definition weiterer Massnahmen, wenn die Zielvereinbarung nicht erreicht würde. (z.B. Lastwagenfahrverbot zwischen ESP und Mollis)															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungsplan / Baubewilligung															
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> abhängig von: Entwicklung ESP, Kreditbewilligungen Landsgemeinde															
Beteiligte	<table border="0"><thead><tr><th>Federführung</th><th> </th><th>Beteiligte</th></tr></thead><tbody><tr><td><input type="checkbox"/> Bund</td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Kanton</td><td></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td><td></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Private</td><td></td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr></tbody></table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Vgl. separater Bericht (Betriebskonzept Netstalerstrasse, in Bearbeitung)															
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																

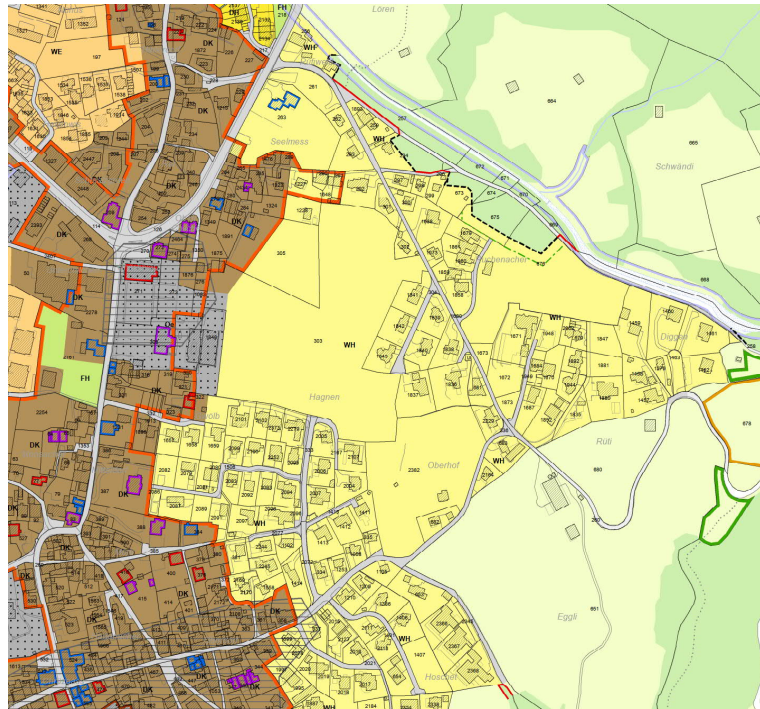


6.2 Gebiete Bellavista, Oberhof und Ruchenacher, Mollis

Ausgangslage	<p>In den Gebieten Bellavista, Oberhof und Ruchenacher bestehen grössere unbebaute Flächen, welche in der NUP II weiterhin der Bauzone (WMZ) zugewiesen werden sollen. Damit könnte sich die Anzahl EWG von derzeit rund 150 EWG im gesamten Gebiet mehr als verdoppeln.</p> <p>Anzahl Wohneinheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bellavista: ca. 100 Wohneinheiten - Oberhof: ca. 17 Wohneinheiten - Ruchenacher: ca. 12 Wohneinheiten <p>Zur Erschliessung der Gebiete liegen bereits verschiedenste Untersuchungen vor. Die Gutachten kamen zum Schluss, dass die Erschliessung der Gebiete mit gezielten Massnahmen gewährleistet werden kann. Die Überbauungspläne Bellavista und Oberhof wurden jedoch durch den Kanton unter anderem mit Verweis auf die mangelnde Erschliessung nicht genehmigt. Die Genehmigungs- resp. Beschwerdeverfahren für die ÜP Bellavista und Oberhof sind noch nicht rechtskräftig entschieden.</p>															
Lösungsansätze	<p>Die Gebiete Bellavista, Oberhof und Ruchenacher sollen über die Kännelstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden, da die Oberdorfstrasse im unteren Abschnitt aufgrund der bestehenden Bebauung nicht ausgebaut werden kann (Ortsbildschutz). Konkret bedeutet dies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kännelstrasse: Die Kännelstrasse ist schrittweise als Quartiersammelstrasse auszubilden. - Oberdorfstrasse, oberer Abschnitt: Die Oberdorfstrasse soll im oberen Abschnitt als Quartiersammelstrasse ausgebaut und mit Ausweichstellen versehen werden. - Oberdorfstrasse, unterer Abschnitt: Klassierung als Erschliessungsstrasse, ein Ausbau ist aus Ortsbildschutzgründen nicht möglich. <p>Fuss- und Veloverkehr, ÖV: Um den Anteil des MIV in Grenzen zu halten, ist das Angebot für den ÖV sowie für den Fuss- und Veloverkehr möglichst attraktiv zu gestalten. Insbesondere ist eine enge Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben (hangparallel und in Falllinie, Freiraumkonzept). Weiter soll das Gebiet besser mit dem ÖV erschlossen werden (z.B. Ortsbus, später evtl. autonom verkehrendes Fahrzeug).</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan	<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungspläne																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 10%; border: none;"> </th> <th style="width: 40%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise																



Lage (NUP II)



Abbildungen / Skizzen



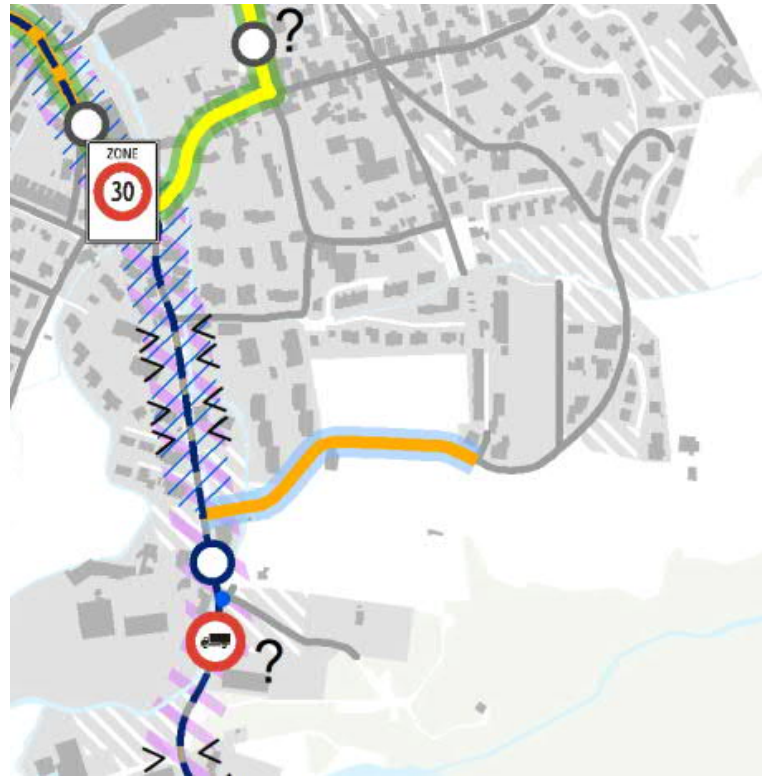


6.3 Gebiet Grund, Mollis

Ausgangslage	Im Gebiet Grund im Süden von Mollis besteht noch ein grösseres unbebautes Gebiet, welche in der NUP II weiterhin der Bauzone (WMZ) zugewiesen werden sollen. Zusätzliches Potenzial: ca. 50 EWG. In den angrenzenden bebauten Gebieten sind ca. 140 EWG erfasst.															
Lösungsansätze	Die Erschliessung erfolgt via Südstrasse und Panoramastrasse. Die Südstrasse wird im Abschnitt bis «Feld» als Sammelstrasse definiert. Sie soll entsprechend als Quartiersammelstrasse ausgebaut werden, resp. die Raumsicherung soll vorgenommen werden.															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement 															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von: 															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: left;">Federführung</th> <th style="width: 10%; text-align: center;"> </th> <th style="width: 40%; text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Bezüglich der massgebenden Ausbaustandards vgl. Strassenklassierung und Dimensionierungsrichtlinie															
Lage (NUP II)																

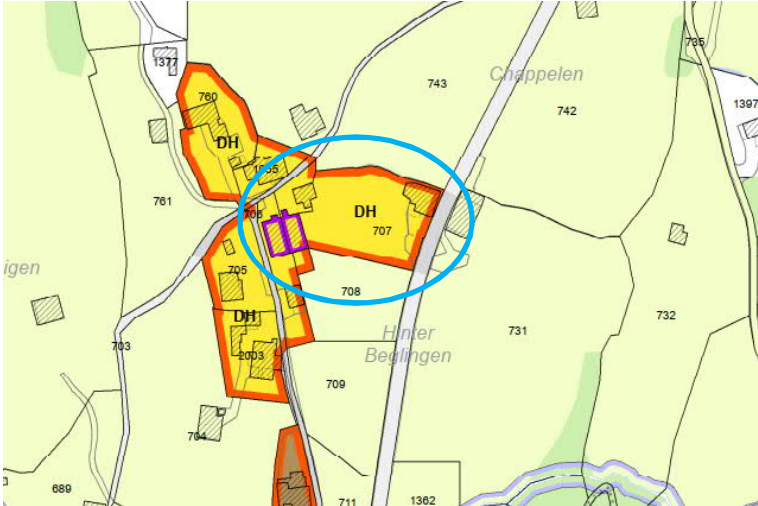


Abbildungen / Skizzen






6.4 Grundstücke an Kerenznerstrasse, Mollis

Ausgangslage	<p>Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur NUP II wurden entlang der Kerenznerstrasse verschiedene Parzellen benannt, deren Verkehrserschliessung als kritisch zu betrachten seien. In Mollis wurde beispielsweise die Parzelle Nr. 707 erwähnt.</p> <p>Heute besteht eine direkte Grundstückszufahrt von der Parzelle Nr. 707 auf die Kerenznerstrasse. Die Parzelle wird in der Übersicht über den Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife als «bebaut» klassiert.</p> <p>Bei künftigen Ausbau- resp. Überbauungsvorhaben ist davon auszugehen, dass eine direkte Grundstückszufahrt seitens des Kantons nicht mehr zugelassen wird, da die Sichtweiten gemäss Norm nicht eingehalten werden können.</p>															
Lösungsansätze	Die Parzelle Nr. 707 ist rückwärtig erschliessen, dazu sind Lösungen unter Einbezug anderer Grundeigentümer zu finden. Eine Herausforderung stellt im Fall der Parzelle Nr. 707 die Topographie dar. Allenfalls ist die Parkierung auf angrenzenden Grundstücken sicherzustellen.															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Erschliessungslösung auf privater Basis															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> abhängig von: Grundeigentümer															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></th> <th style="text-align: right;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																



7. Biäsche und Riet

7.1 Biäsche

Ausgangslage	Die Verkehrserschliessung des Gebiets Biäsche wurde im Jahr 2018 gesamtheitlich und anhand unterschiedlicher Entwicklungsszenarien untersucht.															
Lösungsansätze	Gemäss dem Bericht wurden folgende Stossrichtungen abgeleitet: <ul style="list-style-type: none">- Die bestehende Strasse (Sammelstrasse gemäss Strassenklassierung) soll in Richtung Untere Schwärzistrasse verlängert werden.- Das Trassee ist für einen Querschnitt von 3.0 + 7.0 + 2.0 m zu sichern, die Baulinie zur Nationalstrasse ist zu klären / einzuhalten.- Die Option, die Strasse mit der Unteren Schwärzistrasse zu verbinden, soll weiterverfolgt werden.- Die Untere Schwärzistrasse, der Meliorationsweg, die Seeflechtenstrasse und der neue Weg der Bahn entlang sollen als Routen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden.- Es sollen Flächen und Zugänge für Bus-Haltestellen reserviert werden.- Die Knotenformen sollen so gewählt und gesteuert werden können, dass eine Buslinie auch bei hohem Verkehrsaufkommen ohne Fahrzeitverluste verkehren kann.- Anschlussgleise gibt es nördlich der Streckengleise.															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0"><thead><tr><th>Federführung</th><th></th><th>Beteiligte</th></tr></thead><tbody><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Bund</td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Kanton</td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/></td><td>Gemeinde</td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Private</td><td><input checked="" type="checkbox"/></td></tr></tbody></table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/>	Bund	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Private	<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/>	Bund	<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>	Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde	<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/>	Private	<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	Vgl. separater Bericht (Verkehrserschliessung Biäsche, Metron AG, 2018)															
Lage (NUP II)																



Abbildungen / Skizzen



Skizze mit den wesentlichen Stossrichtungen im Gebiet Biäsch. Orange und rot ist die neue Strassenerschliessung ab der Flechsenstrasse dargestellt. Diese könnte auch für die ÖV-Erschliessung genutzt werden (grün). Blau sind wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr dargestellt (Quelle: Metron, 2018).



8. Filzbach

8.1 Gebiete Dörfli und Hinterstboden (Erschliessung via Panoramastrasse)

Ausgangslage	In den Gebieten Dörfli und Hinterstboden werden noch unbebaute Flächen weiterhin der Bauzone zugewiesen (Potenzial für ca. zusätzliche 110 EWG, im Gebiet sind derzeit rund 180 EWG erfasst). Die Gebiete werden hauptsächlich über die Panoramastrasse erschlossen. Die Panoramastrasse weist teilweise Strassenbreiten von weniger als 3 m auf. Die Einmündung der Panoramastrasse in die Kerenzerbergstrasse ist im Gegensatz zur Einmündung anderer Erschliessungsstrasse wie beispielsweise die Schulhausstrasse oder die Dörflistrasse zufriedenstellend ausgebaut.			
Lösungsansätze	Ein streckenweiser Ausbau der Panoramastrasse ist zu prüfen, wenn die noch unbebauten Bauzonenflächen schrittweise überbaut werden.			
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan <input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement 			
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von: 			
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;"> </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> Beteiligte <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> </td> </tr> </table>	Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Hinweise	Panoramastrasse verläuft teilweise ausserhalb der Bauzone.			
Lage (NUP II)				



Abbildungen / Skizzen



Analyse der Strassenbreiten: rot = bis 3 m; orange = 3 bis 5 m; hellgrün = 5 – 7 m.



8.2 Gebiete Schwändibüel, Alterbüel und Unter Alter

Ausgangslage	Die Gebiete Schwändibüel, Alterbüel und Unter Alter befinden sich teilweise in der Bauzone und sind über eine Korporationsstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Es stellt sich die Frage, ob die Erschliessungsstrasse durch die öffentliche Hand übernommen werden soll.															
Lösungsansätze	Auslegeordnung der Vor- und Nachteile vornehmen, evtl. Übernahme der Erschliessungsstrasse durch die Gemeinde anstreben.															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Weitere: ... <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0"> <thead> <tr> <th>Federführung</th> <th> </th> <th>Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Private		<input checked="" type="checkbox"/>														
Hinweise	In den Gebieten Schwändibüel, Alterbüel und Unter Alter sind heute ca. ca. 50 EWG erfasst. Es sind nur noch geringe Bauzonenreserven vorhanden (ca. 10 EWG).															
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																



8.3 Grundstücke an der Kerenzerbergstrasse

Ausgangslage	<p>Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur NUP II wurden entlang der Kerenzerbergstrasse verschiedene Parzellen benannt, deren Verkehrserschliessung als kritisch zu betrachten seien. In Filzbach wurde beispielsweise die Parzelle Nr. 572 erwähnt.</p> <p>Derzeit ist die Parzelle Nr. 572 gemäss Übersicht über den Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife teilweise noch nicht bebaut.</p> <p>Eine direkte Zufahrt von der genannten Parzelle auf die Kantonsstrasse ist aufgrund der topographischen Verhältnisse und mangelnder Sichtweiten voraussichtlich nicht möglich.</p>			
Lösungsansätze	<p>Die Parzelle Nr. 572 ist rückwärtig zu erschliessen, dazu sind Lösungen unter Einbezug anderer Grundeigentümer zu finden. Eine Herausforderung stellt im Fall der Parzelle Nr. 572 die Topographie dar. Allenfalls ist die Parkierung auf angrenzenden Grundstücken sicherzustellen.</p>			
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<p><input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Erschliessungslösung auf privater Basis</p>			
Zeithorizont	<p><input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> abhängig von: Grundeigentümer</p>			
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Private </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;"> </td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </td> </tr> </table>	Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Federführung <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Private		Beteiligte <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Hinweise	<p>Die Erschliessung des Gebiets Bifang südlich der Kerenzerbergstrasse ist in der NUP II bereits berücksichtigt (Verkehrsfläche, gebündelte Einfahrt auf die Kerenzerbergstrasse).</p>			
Lage (NUP II)				
Abbildungen / Skizzen				



9. Obstalden

9.1 Dorfzentrum, Gebiet Burg

Ausgangslage	<p>Wie im räumlichen Dorfbild aus dem Jahr 2019 wird festgehalten, kommt dem Dorfplatz, dem Schulareal mit den benachbarten Freiflächen sowie dem Bereich Hotel Sternen / Alte Post als wichtige Orte des öffentlichen Lebens sowie der Identifikation eine besondere Bedeutung zu. Aus verkehrlicher Sicht sind verschiedene Aspekte derzeit ungelöst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Buswendeplatz stellt eine erst in jüngerer Zeit entstandene Aufweitung des Strassenknotenpunktes am Abzweig der Hüttenbergstrasse dar. Durch die überdimensionale Aufweitung des Knotenpunktes entsteht ein undefinierter, nicht nutzbarer Raum (vgl. räumliches Dorfbild, 2019). Der Buswendeplatz wird heute nach Fahrplan nicht mehr genutzt. - Erschliessung und Parkierung im Gebiet Burg: In diesem Gebiet werden einzelne unbebaute Flächen weiterhin der Bauzone zugeordnet. Die MIV-Erschliessung und die Parkierung stellt eine Herausforderung dar (Sichtweiten und Zufahrtsbreiten sicherstellen, gleichzeitig Ortsbild erhalten / stärken). 															
Lösungsansätze	<p>Es sind folgende Lösungsansätze zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einmündung Hüttenbergstrasse in Kerenzerbergstrasse: Aufwertung der Knotensituation, attraktivere Ausgestaltung der Einmündung als Sammelstrasse, Möglichkeit der Anlage einer behindertengerechten Bushaltestelle prüfen. - Gemeinschaftsparkierungsanlage: Standorte evaluieren, Variantenstudium - Tempo-30 im Kernabschnitt 															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungsplan (Gebiet Burg)</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan	<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungsplan (Gebiet Burg)										
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan	<input checked="" type="checkbox"/> Baulinienplan															
<input checked="" type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm	<input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement															
<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungsplan (Gebiet Burg)																
Zeithorizont	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> kurzfristig</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> langfristig</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> abhängig von:</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:											
<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig															
<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; border: none;">Federführung</th> <th style="width: 5%; border: none;"> </th> <th style="width: 45%; border: none;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Bund</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																



<p>Lage (NUP II)</p>	
<p>Abbildungen / Skizzen</p>	<p>Abbildung 56: Vertiefungsbereiche</p> <p>A Dorfplatz, Dorfkern: Guter Zustand; mit wenigen Eingriffen könnte die Aufenthaltsqualität jedoch deutlich gesteigert werden.</p> <p>B Schulareal: Grundsätzlich gut gestaltet; jedoch noch räumliches und gestalterisches Potential.</p> <p>C Sternenareal: Ist tiefer zu prüfen. Die räumliche Situation ist der momentanen Funktion und Wichtigkeit nicht angemessen gestaltet.</p> <p>Auszug aus dem räumlichen Dorfbild, 2019.</p>



9.2 Grundstücke an der Kerenzerbergstrasse

Ausgangslage	<p>Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur NUP II wurden entlang der Kerenzerbergstrasse verschiedene Parzellen benannt, deren Verkehrserschliessung als kritisch zu betrachten seien. In Obstalden wurde beispielsweise die Parzelle Nr. 464 erwähnt.</p> <p>Derzeit ist die Parzelle Nr. 464 gemäss Übersicht über den Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife noch nicht bebaut. Die Bauten auf den angrenzenden Parzellen stehen nahe an der Kerenzerbergstrasse, was aus Sicht des Ortbildes als Qualität betrachtet wird (vgl. räumliches Dorfbild, 2019). Dies führt jedoch dazu, dass die Sichtweiten auf der Parz. Nr. 464 nicht eingehalten werden können. Eine direkte Zufahrt auf die Kantonsstrasse wird deshalb nicht möglich sein.</p>										
Lösungsansätze	<p>Die Parzelle Nr. 464 ist rückwärtig zu erschliessen, dazu sind Lösungen unter Einbezug anderer Grundeigentümer zu finden. Eine Herausforderung stellt im Fall der Parzelle Nr. 464 die Topographie dar. Allenfalls ist die Parkierung auf angrenzenden Grundstücken sicherzustellen.</p>										
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<p><input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Erschliessungslösung auf privater Basis</p> <p><input type="checkbox"/> Baulinienplan</p> <p><input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</p>										
Zeithorizont	<p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> abhängig von: Grundeigentümer</p>										
Beteiligte	<table border="0"> <thead> <tr> <th data-bbox="539 1014 842 1043">Federführung</th> <th data-bbox="842 1014 1441 1043">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung	Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private	<input type="checkbox"/>
Federführung	Beteiligte										
<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/>										
<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/>										
<input type="checkbox"/> Gemeinde	<input checked="" type="checkbox"/>										
<input checked="" type="checkbox"/> Private	<input type="checkbox"/>										
Hinweise											
Lage (NUP II)											



Abbildungen / Skizzen

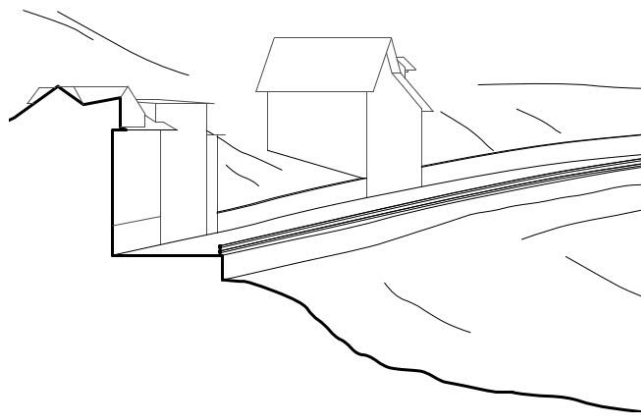


Abbildung 23: Schnitt durch die Kerenzerbergstrasse an der Hangkante

Auszug aus dem räumlichen Dorfbild, 2019. Der Einschnitt der Kerenzerbergstrasse wird als raumprägende Hangkante bezeichnet. Die Gebäude und ihre Hauptfassaden sowie weiterführende Mauern orientieren sich an dieser Hangkante. Die Gebäude stehen unmittelbar an der Strasse. Es gibt keine Trottoirs und Strassenabstände. Talseitig bleibt das Gelände unbebaut.



10. Mühlehorn

10.1 Gebiet Horn, Seezugang

Ausgangslage	Mühlehorn ist die einzige Glarner Ortschaft direkt am See. Die unmittelbare Nähe des Dorfkerns zum See macht Mühlehorns identitätsstiftende Qualitäten aus. Die Gestaltung des Seeufers wird diesem Potential jedoch heute bei weitem nicht gerecht. (Quelle: Räumliches Dorfbild, 2019)															
Lösungsansätze	<p>Inputs aus verkehrlicher Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gute Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen (Verbindung Dorfzentrum / Kirche – Bahnhof – Gebiet Horn) - Gebiete entlang des Seeufers nach Möglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr vernetzen (Seeuferweg). - Potenziale, welche sich langfristig durch Ausbauvorhaben der Bahnstrecke (Einspurabschnitt im Tiefenwinkel) ergeben können, frühzeitig antizipieren - Gemeinschaftsparkieranlagen zur Entlastung der Kerngebiete prüfen (z.B. beim Bahnhof) 															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan <input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Überbauungsplan															
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> abhängig von:															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 10%; text-align: center;"> </td> <td style="width: 40%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise	vgl. Potentialstudie Horn von AMJGS															
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																



10.2 Grundstücke an der Kerenzbergstrasse

Ausgangslage	<p>Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur NUP II wurden entlang der Kerenzbergstrasse verschiedene Parzellen benannt, deren Verkehrserschliessung als kritisch zu betrachten seien. In Mühlehorn wurden beispielsweise die Parzellen Nrn. 150, 235 und 502 erwähnt.</p> <p>Derzeit sind die Parzellen Nrn. 150, 235 und 502 gemäss Übersicht über den Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife noch nicht bebaut.</p> <p>Die Ruobsteinstrasse verläuft zwischen Kerenzbergstrasse und Oberdorfstrasse. Sie befindet sich im Eigentum der Gemeinde und ist als Erschliessungsstrasse klassiert. Sie weist im Bereich der fraglichen Parzellen eine Fahrbahnbreite zwischen 3.4 und 3.8 m auf. Eine bauliche Engstelle stellt auch die Unterführung der Ruobsteinstrasse unter der Kerenzbergstrasse dar.</p> <p>Eine direkte Zufahrt von den genannten Parzellen auf die Kantonsstrasse ist aufgrund der topographischen Verhältnisse und mangelnder Sichtweiten voraussichtlich nicht möglich.</p>															
Lösungsansätze	<p>Die Topographie stellt eine Herausforderung für die Bebauung der genannten Parzellen dar. Eine Erschliessung über die Ruobsteinstrasse ist zu prüfen, wobei die geringe Fahrbahnbreite erschwerend wirken. Alternativ sind Gemeinschaftsparkierungsanlagen mehrerer Grundeigentümer zu prüfen.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<p><input type="checkbox"/> Gemeinderichtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Erschliessungslösung auf privater Basis</p> <p><input type="checkbox"/> Baulinienplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</p>															
Zeithorizont	<p><input type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> abhängig von: Grundeigentümer</p>															
Beteiligte	<table border="0"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="text-align: center;"> </th> <th style="text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																
Lage (NUP II)																
Abbildungen / Skizzen																



10.3 Grundstücke an der Oberdorfstrasse

Ausgangslage	<p>Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur NUP II wurden entlang der Oberdorfstrasse verschiedene Parzellen benannt, deren Verkehrserschliessung als kritisch zu betrachten seien. Es wurden beispielsweise die Parzellen Nrn. 349, 539 und 605 erwähnt.</p> <p>Derzeit sind die Parzellen Nrn. 349 und 539 gemäss Übersicht über den Stand der Überbauung, Erschliessung und Baureife noch nicht bebaut.</p> <p>Die Oberdorfstrasse und die Alte Kerenzerstrasse verlaufen zwischen Mühlehorn und Voglingen (Obstalden). Sie befinden sich im Eigentum des Kantons, weisen jedoch die Funktion von Erschliessungsstrassen auf. Die Oberdorfstrasse weist im Bereich der fraglichen Parzellen eine Fahrbahnbreite zwischen 4.8 und 6 m auf.</p> <p>Eine direkte Zufahrt von den genannten Parzellen auf die Kantonsstrasse ist aufgrund der topographischen Verhältnisse und mangelnder Sichtweiten voraussichtlich nicht möglich.</p>															
Lösungsansätze	<p>Die Topographie stellt eine Herausforderung für die Bebauung der genannten Parzellen dar. Eine Übernahme der Alten Kerenzerstrasse und der Oberdorfstrasse durch die Gemeinde kann geprüft werden. Begleitend könnte die Verbindung für den durchgehenden MIV-Verkehr gesperrt werden (für Rad- und Fussverkehr weiterhin durchgehend). Die Oberdorfstrasse hätte mit diesen Massnahmen künftig ausschliesslich eine Erschliessungsfunktion, Grundstückszufahrten könnten damit besser ermöglicht werden. Alternativ können Gemeinschaftsparkierungsanlagen mehrerer Grundeigentümer geprüft werden.</p>															
Verankerung in weiterführenden Instrumenten	<p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinderichtplan <input type="checkbox"/> Baulinienplan</p> <p><input type="checkbox"/> Erschliessungsprogramm <input type="checkbox"/> Infrastrukturmanagement</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Erschliessungslösung auf privater Basis</p>															
Zeithorizont	<p><input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> abhängig von: Grundeigentümer</p>															
Beteiligte	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="text-align: center;"> </th> <th style="text-align: right;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Bund</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Kanton</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Gemeinde</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Private</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Federführung		Beteiligte	<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>
Federführung		Beteiligte														
<input type="checkbox"/> Bund		<input type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input type="checkbox"/> Gemeinde		<input checked="" type="checkbox"/>														
<input checked="" type="checkbox"/> Private		<input type="checkbox"/>														
Hinweise																

