



# Gemeinde Glarus Nord

---

## Nutzungsplanung II (NUP II)

---

Dokumentation der Besprechungsergebnisse der Fokusgruppe

## **Langsamverkehr (Fuss- und Radwege)**

---

## Impressum

### Projekt

Glarus Nord, Nutzungsplanung II (NUP II)

Projektnummer: 27083

Dokument: Dokumentation der Besprechungsergebnisse der Fokusgruppe, Langsamverkehr (Fuss- und Radwege)

### Auftraggeber

Gemeinde Glarus Nord

### Bearbeitungsstand

Stand: Entwurf

Bearbeitungsdatum: 29. Januar 2019

Druckdatum: 18. März 2019

### Bearbeitung

STW AG für Raumplanung, Chur (Martin Reich)

z:\gemeinde\glarus

nord\27083\_op\_revision\_nup\_ii\01\_rap\01\_admin\03\_besprechung\_notizen\_protokolle\protokolle\_aktentnotizen\fokusgruppen\fokusgruppensitzungen\auswertung\20190128\_fkgr\_lv\20190129\_dokumentation\_fkgr\_lv\_1docx.docx



## Inhaltsverzeichnis

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1.    | Einführung  | 4  |
| 1.1   | Zielsetzung der Fokusgruppen                            | 4  |
| 1.2   | Ablauf der Fokusgruppen-Anlässe                         | 4  |
| 2.    | Fokusgruppensitzung Langsamverkehr                      | 5  |
| 2.1   | Einführung in die Thematik Langsamverkehr               | 6  |
| 2.2   | „Von wo nach wo?“, Quell- und Zielgebiete, Wunschlinien | 6  |
| 2.2.1 | Diskussionsergebnisse                                   | 8  |
| 2.3   | Veloverkehr   | 12 |
| 2.3.1 | Diskussionsergebnisse                                   | 14 |
| 2.4   | Fussverkehr   | 18 |
| 2.4.1 | Diskussionsergebnisse                                   | 19 |
| 2.5   | Abschluss mit Ausblick                                  | 21 |
| 3.    | Zusammenfassung   | 23 |
| 3.1   | „Von wo nach wo?“, Quell- und Zielgebiete, Wunschlinien | 23 |
| 3.2   | Veloverkehr   | 23 |
| 3.3   | Fussverkehr   | 23 |
| 4.    | Auswertung  | 24 |
| 4.1   | Konsens   | 24 |
| 4.2   | Zielkonflikte   | 24 |
| 4.3   | Zu überprüfen   | 24 |



## 1. Einführung

### 1.1 Zielsetzung der Fokusgruppen

Im Januar 2019 finden in Glarus Nord Fokusgruppensitzungen zu den Themen Baureglement (mit Ortsbild- und Denkmalschutz), Natur & Landschaft (mit Gewässerraum und Wildtierkorridor) und Fuss- & Radwege statt. Die Fokusgruppen setzen sich aus denjenigen Vertretern der Bevölkerung zusammen, welche sich für die Mitarbeit im Dezember 2018 gemeldet haben. Die Teilnehmer haben sich für einzelne oder mehrere Themen angemeldet.

Die Zielsetzung des Gemeinderates ist es, anhand dieser Fokusgruppensitzungen zu wichtigen Themen die Sichtweise der Bevölkerung zu Grundsatzfragen zu erhalten. Dabei ist sich der Gemeinderat bewusst, dass die Teilnehmer dieser Fokusgruppensitzungen nur einen Teil der Bevölkerung repräsentieren und es sich daher um eine erste Reflexion zu den thematischen Sichtweisen handelt.

### 1.2 Ablauf der Fokusgruppen-Anlässe

Die verschiedenen Fokusgruppensitzungen folgen einem identischen Ablauf, der von Vertretern des Planungsbüros STW AG, welche für die fachliche Betreuung der Revision Nutzungsplanung zuständig ist, vorbereitet und moderiert wird. Zuerst werden die Teilnehmenden in die erneut gestartete Revision der Nutzungsplanung (NUP II) eingeführt. Es wird ihnen aufgezeigt, an welchem Punkt man in diesem Prozess steht und welches die Rolle der Fokusgruppe ist. Danach geht man konkret auf die an der jeweiligen Fokussitzung zu behandelnde Thematik ein und es werden mögliche Teilthemen zur Besprechung vorgeschlagen. Die zwei bis drei Diskussionsrunden zu den gewählten Teilthemen werden kurz eingeführt und dann anhand von vorbereiteten Fragestellungen in Kleingruppen diskutiert. Als Abschluss dieser Diskussion einigt sich jede Gruppe auf die wichtigsten Aussagen aus ihrer Diskussion, zu denen Konsens besteht. Im Plenum werden diese Punkte von jeweils einem Gruppenmitglied vorgetragen und so die Erkenntnisse aus den



Gruppen im Plenum zusammengetragen. Nach diesen Diskussionsrunden wird nochmals das Ergebnis der Sitzung beleuchtet und das weitere Vorgehen besprochen. In dieser Schlussrunde besteht zudem die Möglichkeit zusätzliche Anmerkungen anzubringen und offene Fragen anzusprechen und zu klären.

## 2. Fokusgruppensitzung Langsamverkehr

Gemeindepräsident Thomas Kistler begrüsst die 7 Teilnehmenden zur Fokusgruppensitzung. Er zeigt in einem Rückblick auf, welche Gründe im September 2017 nach Auffassung des Gemeinderats zur Rückweisung der Nutzungsplanung (NUP I) geführt haben. Darauf erklärt er, wie der Gemeinderat nach der Rückweisung vorgegangen ist und an welchem Punkt man sich heute im laufenden Prozess befindet. Weiter erläutert der Gemeindepräsident das weitere Vorgehen und die Rolle der Fokusgruppen. Aus einem groben Zeitplan wird ersichtlich, weshalb auslaufende Planungszonen im Oktober 2020 dazu führen, dass die öffentliche Mitwirkung und die Vorprüfung für die NUP II bereits Ende März 2019 starten müssen. In einem detaillierten Zeitplan ist sodann ersichtlich, welche Rolle die Fokusgruppen in dieser Initialphase der NUP II einnehmen.

Seitens der Teilnehmenden wird die Frage gestellt, ob die Beiträge der Fokusgruppen angesichts des ambitionierten Zeitplanes überhaupt einfließen werden. Thomas Kistler erläutert, dass in den Fokusgruppen wichtige inhaltliche Aussagen zu verschiedenen Grundsatzfragen abgeholt werden, welche für die weitere Bearbeitung sehr bedeutend sein werden. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Mobilität als gesamtgesellschaftliches Thema betrachtet und diskutiert werden sollte (inkl. motorisierten Individualverkehr MIV und öffentlichem Verkehr ÖV). Die Thematik Langsamverkehr weise zahlreiche Bezüge und Schnittstellen zu den anderen Mobilitätsformen auf (z.B. Standorte der Bushaltestellen, etc.). Hierbei ist aber zu beachten, dass die Zuständigkeiten teilweise nicht bei der Gemeinde liegen. Eine weitere Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Thematik Fuss- und Veloverkehr auch mit einem Fokus auf den Tourismus betrachtet werden soll. Die Hinweise werden in die weitere Bearbeitung der Nutzungsplanung II einbezogen.



Martin Reich, STW AG für Raumplanung, erläutert das geplante Vorgehen. Es sind fünf inhaltliche Themenblöcke vorgesehen:

1. Einführung in die Thematik Langsamverkehr
2. „Von wo nach wo?“, Quell- und Zielgebiete, Wunschlinien
3. Veloverkehr
4. Fussverkehr
5. Abschluss mit Ausblick

Die Teilnehmenden sind mit dem vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden.

## 2.1 Einführung in die Thematik Langsamverkehr

Martin Reich führt mittels Präsentation in die Thematik Langsamverkehr ein. Gemäss Definition des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) umfasst der Langsamverkehr die Fortbewegung zu Fuss und auf Rädern oder Rollen, die durch menschliche Muskelkraft angetrieben werden. Am heutigen Abend soll auf den Velo- und Fussverkehr fokussiert werden. Dabei sind einerseits Alltagsnutzungen (der Weg zum Ziel) als auch Freizeitnutzungen (der Weg als Ziel) zu betrachten. Der Langsamverkehr teilt das Strassen- und Wegenetz mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). In Abhängigkeit der Belastung einzelner Strassen durch den MIV kann zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen unterschieden werden. Auf verkehrsorientierten Strassen sind oft spezielle Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr vorzusehen, während auf den siedlungsorientierten Strassen die verschiedenen Verkehrsträger meist im Mischprinzip geführt werden können.

## 2.2 „Von wo nach wo?“, Quell- und Zielgebiete, Wunschlinien

Um die relevanten Verbindungen für den Langsamverkehr bestimmen zu können, werden in einem ersten Schritt die wichtigsten Quell- und Zielgebiete identifiziert (z.B. Entwicklungsschwerpunkte ESP, Bahnhöfe, Schulhäuser, etc.; Abbildung 1). Anschliessend können die Quell-



und Zielgebiete durch gerade Linien, sogenannte Wunschlinien, verbunden werden. In einem nächsten Schritt erfolgt die Umlegung auf das (bestehende) Strassennetz. Wo keine bestehende Strassen- oder Wegverbindung vorhanden ist (Netzlücken), sind ergänzende Verbindungen zu prüfen.

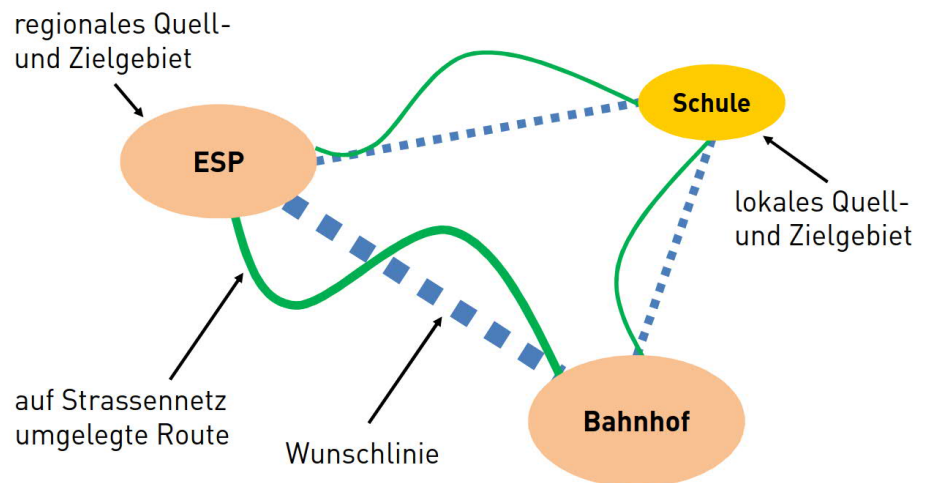


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Netzbildung. 1. Arbeitsschritt: Bestimmung der Quell- und Zielgebiete; 2. Arbeitsschritt: Verbindung der Quell- und Zielgebiete mit geraden Wunschlinien; 3. Arbeitsschritt: Umlegung der Wunschlinien auf das Strassennetz.

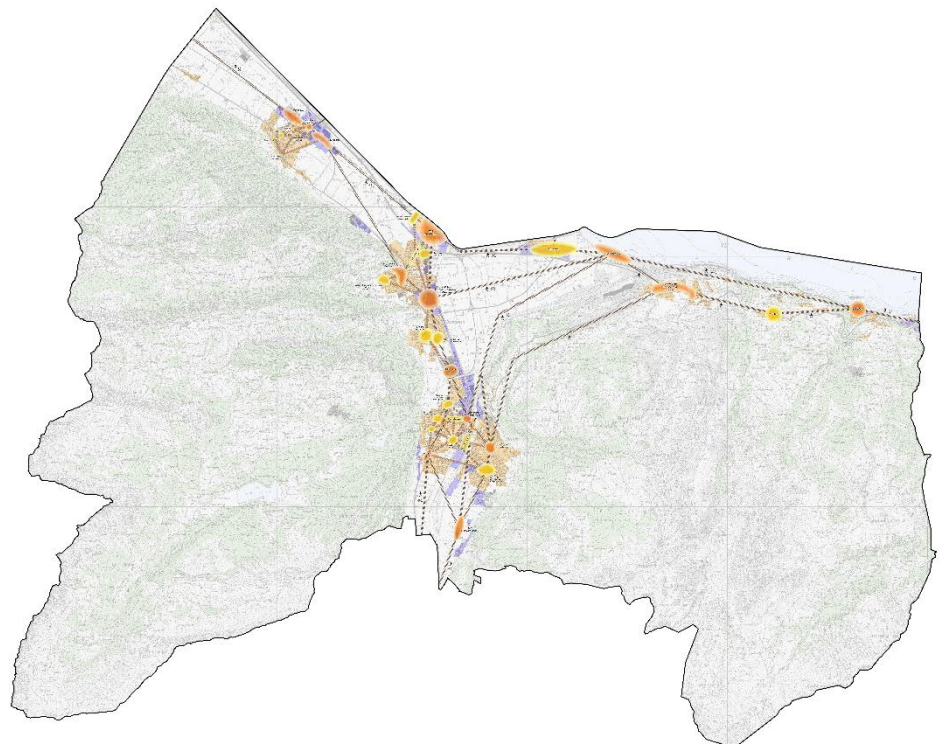


Abbildung 2: Quell- und Zielgebiete (inkl. Wunschlinien) in Glarus Nord. Diese Karte dient als Arbeitsgrundlage für die Bearbeitung in der Fokusgruppe.



Martin Reich präsentiert einen konkreten Anwendungsvorschlag für die Gemeinde Glarus Nord (Abbildung 2). Diese Kartengrundlage steht den Teilnehmenden der Fokusgruppe für die Bearbeitung der folgenden Fragestellungen zur Verfügung:

- Wie schätzen Sie die Bedeutung des Langsamverkehrs in Glarus Nord ein?
- Wie wichtig ist es, ein vollständiges und zusammenhängendes Netz auszuweisen?
- Sind die Quell- und Zielgebiete sowie die Wunschlinien des Langsamverkehrs in Glarus Nord korrekt erfasst? Tragen Sie Ergänzungen oder Anpassungsvorschläge auf den Arbeitsplänen ein.

### 2.2.1 Diskussionsergebnisse

Die Moderation der Diskussion wird durch Roger W. Sonderegger, Prozessberater NUP II, geleitet. Gruppe 1 ist der Auffassung, dass die Bedeutung des Langsamverkehrs in Glarus Nord sehr hoch sei. Oft sei man mit dem Langsamverkehr schneller als mit dem ÖV oder dem Auto. Wichtig ist der Gruppe, dass ein Fokus auf die Beschilderung gelegt wird. Vor allem für Auswärtige sei es von Bedeutung, dass die Velo- und Fusswegverbindungen gut erkennbar seien. Dies sei wichtiger, als dass jede Verbindung auf einen sehr hohen Standard ausgebaut werde. Die Gruppe regt an, die Gebiete / Nutzungen „Lago Mio“ (Weesen), „Obersee“, „Talalpsee“, „Fennen“ und „Autobahnraststätte Glarnerland“ als Quell- und Zielgebiete zu ergänzen (Abbildung 3 bis Abbildung 5).



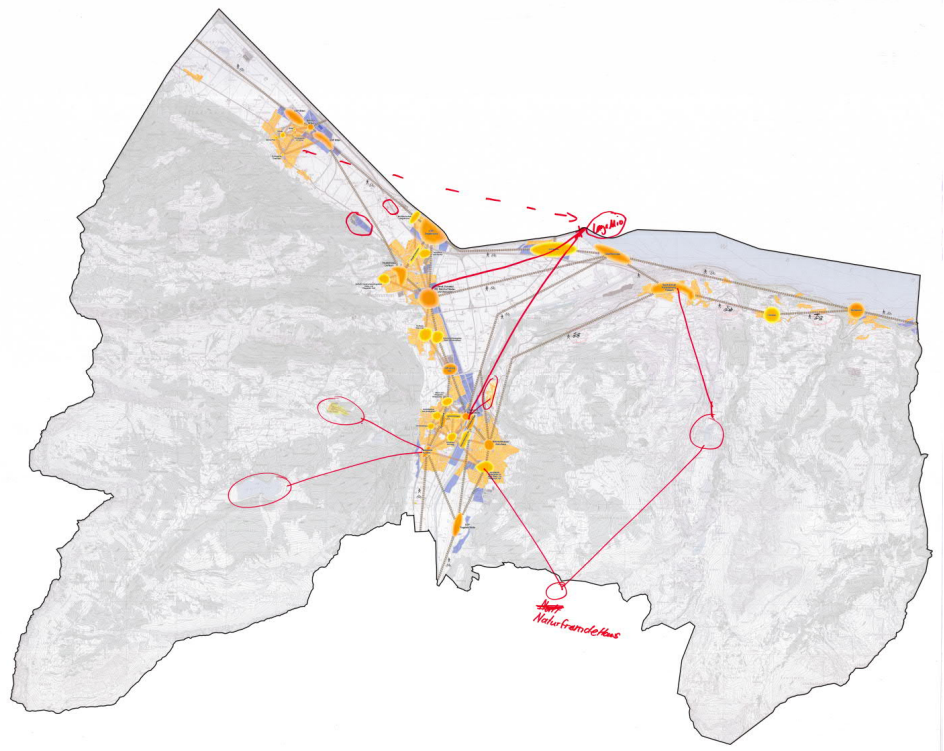


Abbildung 3: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 1

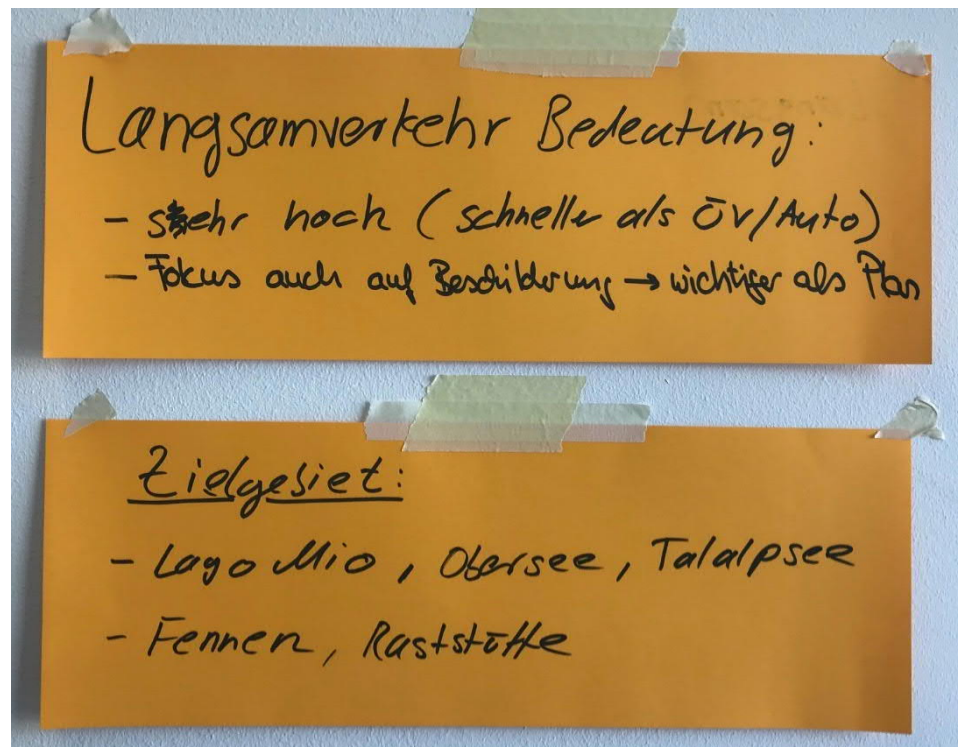


Abbildung 4: Kernaussagen Gruppe 1

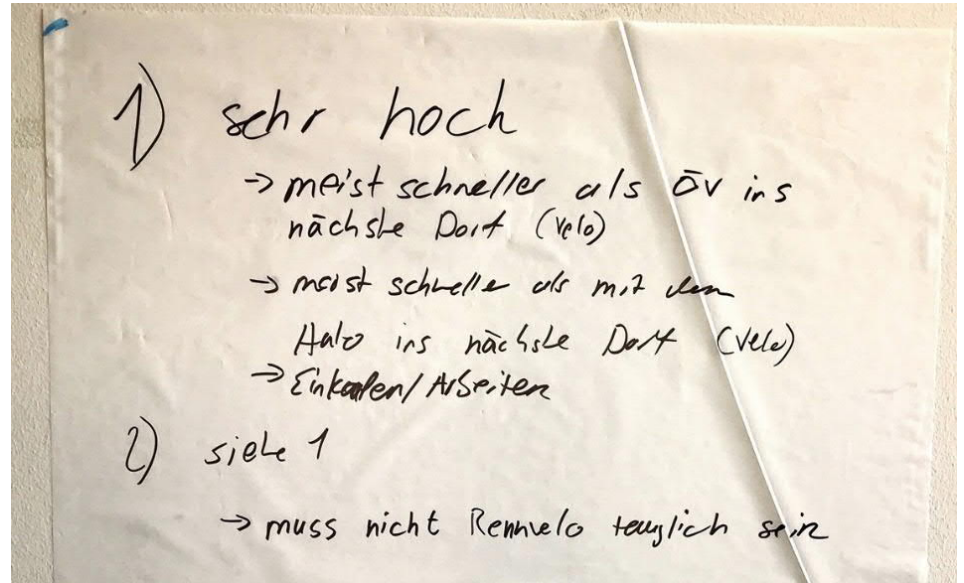


Abbildung 5: Notizen Gruppe 1

Gruppe 2 schätzt die Bedeutung des Langsamverkehrs ebenfalls als hoch ein, resp. ist der Auffassung, dass die Bedeutung des Langsamverkehrs unterschätzt wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kantonsstrassen immer mehr zum Hindernis für den Langsamverkehr werden (steigende Verkehrsbelastung, für den Langsamverkehr ungeeignete Strassenraumgestaltung). Aus Sicht der Gruppe 2 ist deshalb eine Entflechtung anzustreben. Zudem sollten die Standorte der Bushaltestellen überprüft werden und besser auf den Bedarf ausgerichtet werden. Als Beispiel wird Oberurnen genannt, wo die Anordnung der Bushaltestellen nicht gut gelöst sei. Auch bei der Infrastruktur an den Bushaltestellen (Wartemöglichkeiten, Abstellplätze für Velos, etc.) gebe es grosses Optimierungspotenzial (Abbildung 6 bis Abbildung 8).

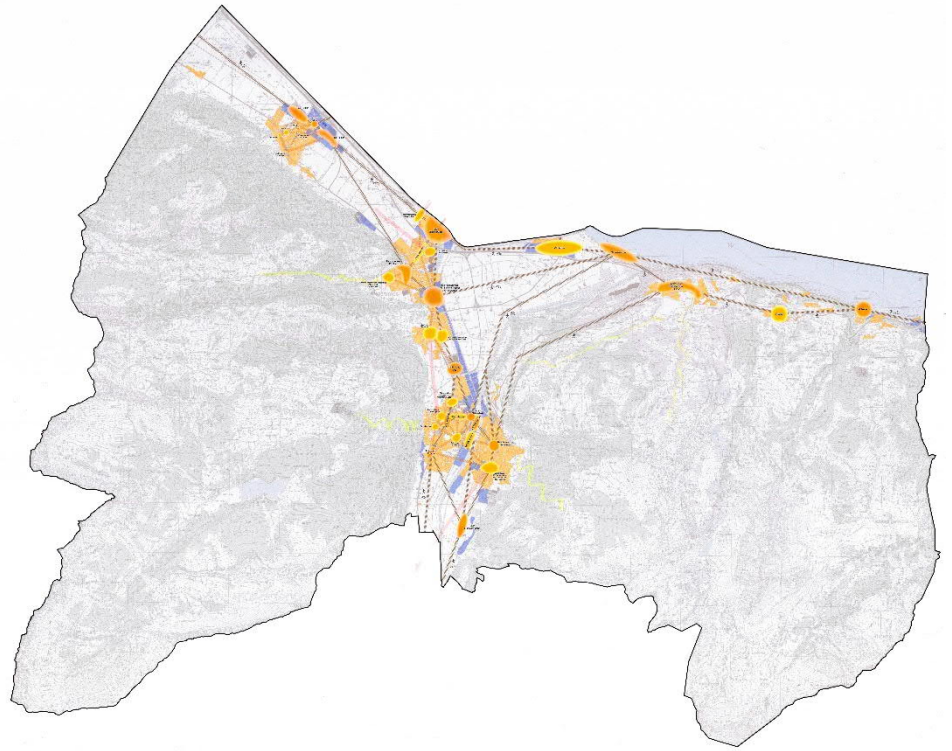


Abbildung 6: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 2

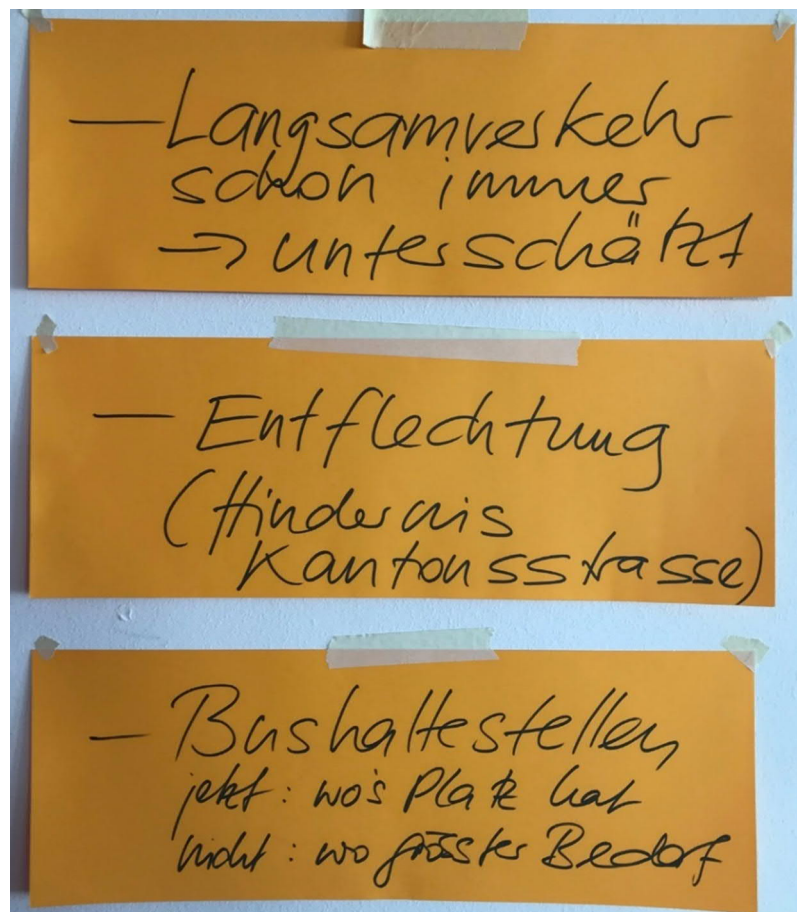


Abbildung 7: Kernaussagen Gruppe 2

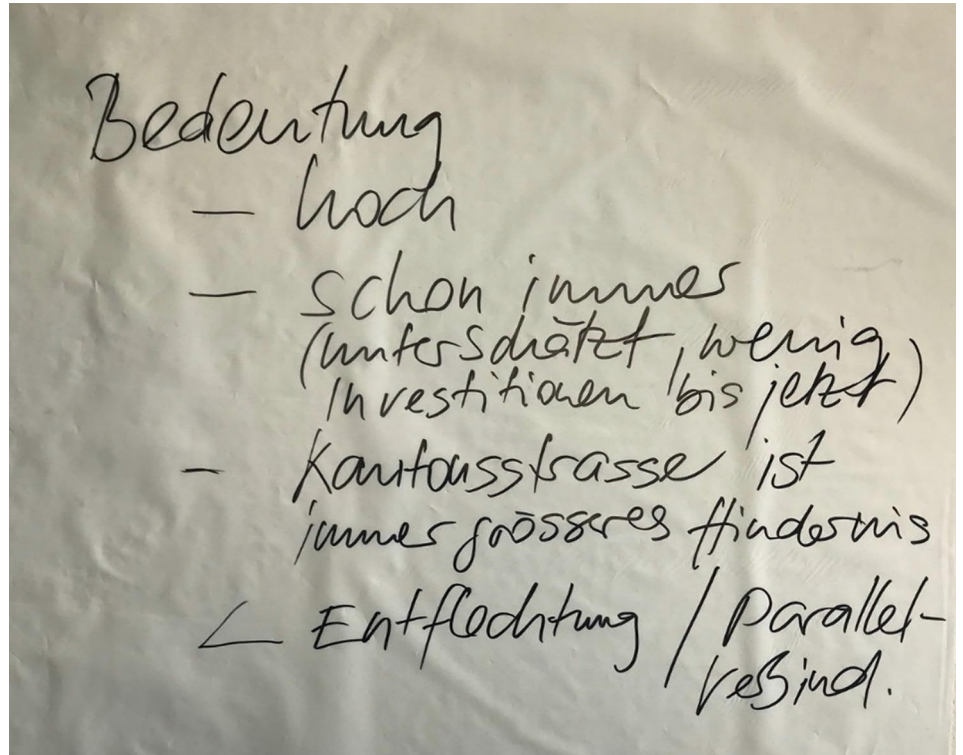


Abbildung 8: Notizen Gruppe 2

In der gemeinsamen Diskussion wird festgehalten, dass die Schulhäuser als wichtige Quell- und Zielgebiete korrekt erfasst seien. Der Bahnhof Ziegelbrücke könnte als separater Punkt deutlicher hervorgehoben werden. Der Kerenzberg sollte ebenfalls vertieft betrachtet werden, v.a. in Bezug auf den Veloverkehr (Fokus Freizeitnutzungen). Es wird festgehalten, dass das Augenmerk auch auf kleinere Verbesserungsmöglichkeiten gelegt werden müsse (z.B. Schranken, Pfosten, etc.). Auch sind die Teilnehmenden der Meinung, dass Fussgänger und Velofahrer aufeinander Rücksicht nehmen sollen.

### 2.3 Veloverkehr

Martin Reich gibt anhand einiger Folien einen Überblick, nach welchen Kriterien Veloverbindungen beurteilt werden können. Demnach sollten die Verbindungen für den Veloverkehr attraktiv, sicher und zusammenhängend sein.

Martin Reich präsentiert eine Arbeitskarte für die Gemeinde Glarus Nord (Abbildung 9). Zusätzlich zu den Quell- und Zielgebieten (vgl. Kapitel 2.2) ist ein Vorschlag für das Velonetz in Glarus Nord abgebildet



(Grundlage NUP I). Ergänzend sind die Route von SchweizMobil (hauptsächlich Freizeitnutzung, mit Wegweisern signalisiert), die kantonale Radroute (gemäss Radroutengesetz, nur teilweise signalisiert) sowie ein Priorisierungsvorschlag der Gemeinde spezifisch gekennzeichnet.

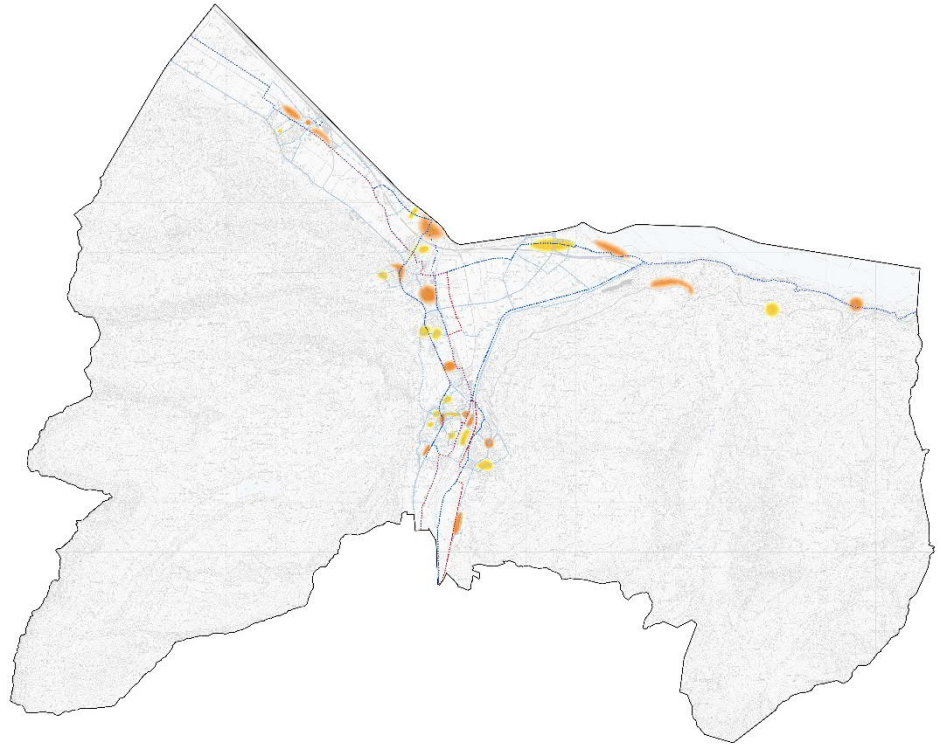


Abbildung 9: Vorschlag für das Velonetz in Glarus Nord. Diese Karte dient als Arbeitsgrundlage für die Bearbeitung in der Fokusgruppe.

Die Kartengrundlage steht den Teilnehmenden der Fokusgruppe für die Bearbeitung der folgenden Fragestellungen zur Verfügung:

- Welche Verbindungen sollen priorisiert werden? Tragen Sie diese auf den Arbeitsplänen ein.
- Welche Standards und Merkmale sind Ihnen auf diesen prioritären Routen wichtig (Verkehrsführung, Beläge, Unterhalt, etc.)?
- Wo bestehen Netzlücken und Schwachstellen, welche zu schliessen sind? Kennzeichnen Sie diese auf den Arbeitsplänen.



### 2.3.1 Diskussionsergebnisse

Gruppe 1 ist der Auffassung, dass ein Veloschnellweg Ziegelbrücke – Näfels / Mollis – Netstal / Glarus priorisiert werden sollte. Diese teilweise neu anzulegende Verbindung sollte nach Möglichkeit auf der linken Seite der Linth verlaufen, da sich auch die Bahnhöfe Näfels-Mollis und Netstal auf dieser Seite der Linth befinden. Bei der künftigen Querspange Netstal sei diese neue Verbindung bereits zu berücksichtigen. Insbesondere auf dem vorgeschlagenen Veloschnellweg identifiziert die Gruppe verschiedene Gefahrenstellen, welche für den Veloverkehr besser und sicherer ausgestaltet werden sollten:

- Kreuzung Linthlisteg, Linthlistrasse und Güterstrasse, Oberurnen: Überprüfung Vortrittsregelung, Velohauptverbindung bevorzugen
- Linthlistrasse / Linthliweg, Oberurnen: Barriere / Abschränkung eliminieren
- Am Linthli, Oberurnen: Einbahnsystem prüfen
- Industriestrasse, Näfels: Trafostation versetzen, Wegführung direkter gestalten
- Kreuzung Schwärzistrasse, Ausschachen, Hinterdorfstrasse, Inseli beim Bahnhof Näfels-Mollis sicherer gestalten (wird im Rahmen der Stichstrasse teilweise neu organisiert)
- Molliserstrasse, Näfels: Abbiegehilfen für den Veloverkehr. Direktere Wegführung prüfen (Problematik: privates Grundeigentum)?
- Färblistrasse, Näfels: Anordnung der Parkfelder prüfen
- Dammweg Escherkanal: Unterführung unter der Strassenverbindung Molliserstrasse, Näfels, resp. Bahnhofstrasse, Mollis prüfen. Es würde in Kauf genommen, dass diese Wegverbindung bei Hochwasser nicht benutzbar wäre.

Ergänzt werden soll gemäss Gruppe 1 eine Veloverbindung am Kezrenzerberg. Verschiedene Verbindungen im Riet werden als weniger bedeutend eingestuft. Die Untere Schwärzistrasse sei jedoch in das



Velonetz aufzunehmen. Inwiefern eine Trennung von Velo- und Fussverkehr erfolgen soll, war in der Gruppe umstritten (kein Konsens). Die Ergebnisse der Gruppe 1 sind in Abbildung 10 bis Abbildung 12 ersichtlich.

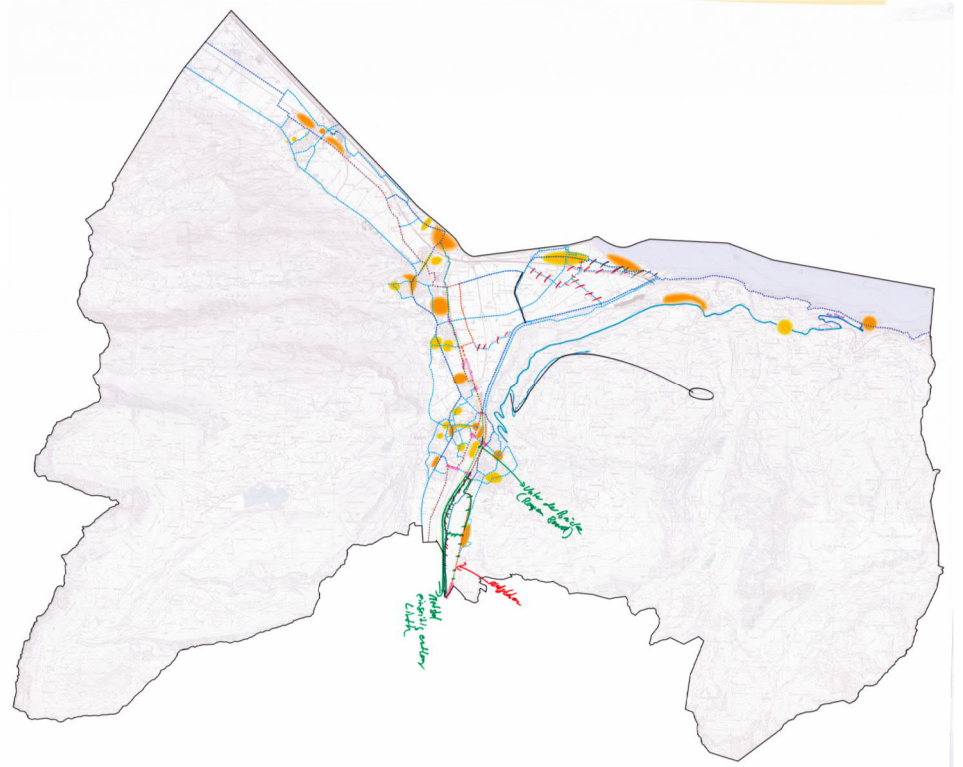


Abbildung 10: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 1

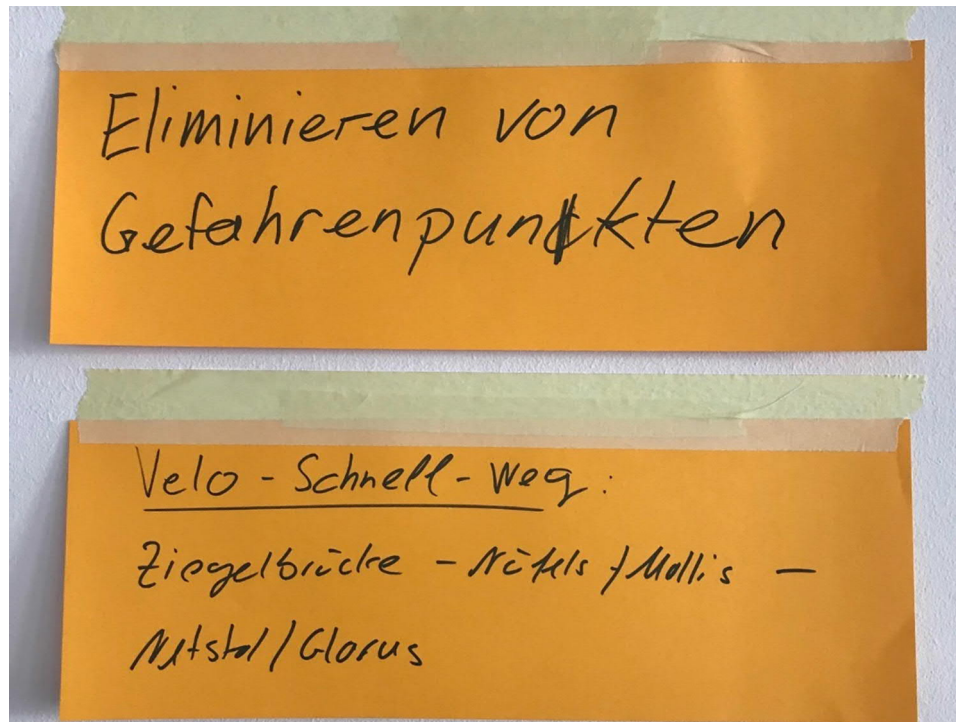


Abbildung 11: Kernaussagen Gruppe 1

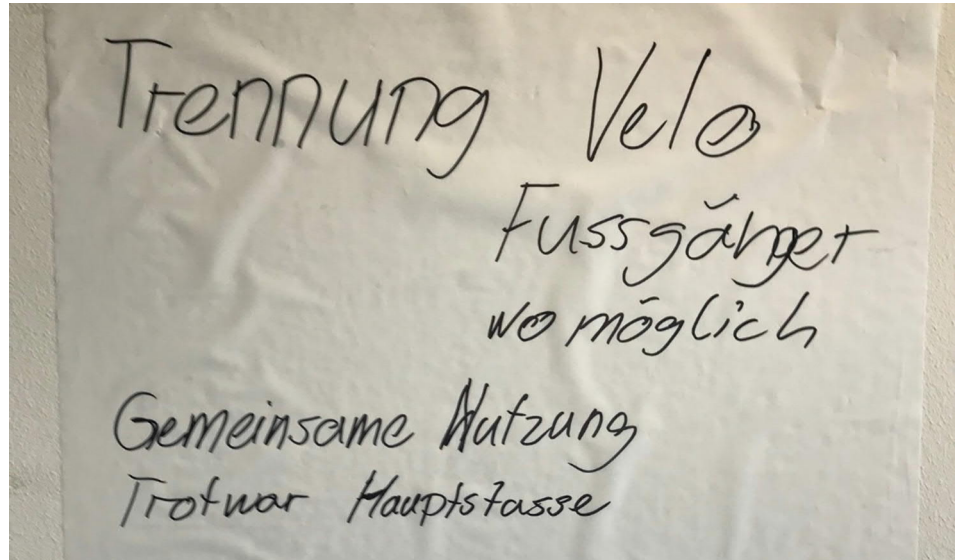


Abbildung 12: Notizen Gruppe 1

Gruppe 2 ist der Auffassung, dass die Verbindung zwischen dem Bahnhof „Nieder- und Oberurnen“ und dem Bahnhof „Ziegelbrücke“, die Verbindung Niederurnen – Oberurnen – Näfels sowie die Querverbindung zwischen Näfels und Mollis hoch zu priorisieren seien (Abbildung 13 und Abbildung 14).

Die geplante direkte Wegverbindung zwischen dem Bahnhof „Nieder- und Oberurnen“ und dem Bahnhof „Ziegelbrücke“ wird explizit begrüsst. Die Gruppe ist der Auffassung, dass die Kantonsstrasse zwischen Niederurnen und Näfels zwar eine direkte Verbindung darstelle, mittel- bis langfristig aber nicht als hochwertige Langsamverkehrsverbindung ausgebildet werden könne. Entsprechend seien andere, rückwärtige Linienführungen zu priorisieren. Auch die direkte Linienführung zwischen Niederurnen und Bilten auf der Kantonsstrasse oder auf der Flechsenstrasse im Riet wird als unattraktiv und gefährlich angesehen.

Die Verbindungen am Kerenzerberg werden durch die Gruppe 2 nicht als prioritär angesehen. Es wird aber in der Diskussion anerkannt, dass diese Verbindung v.a. aus Sicht des Tourismus eine gewisse Bedeutung aufweise.



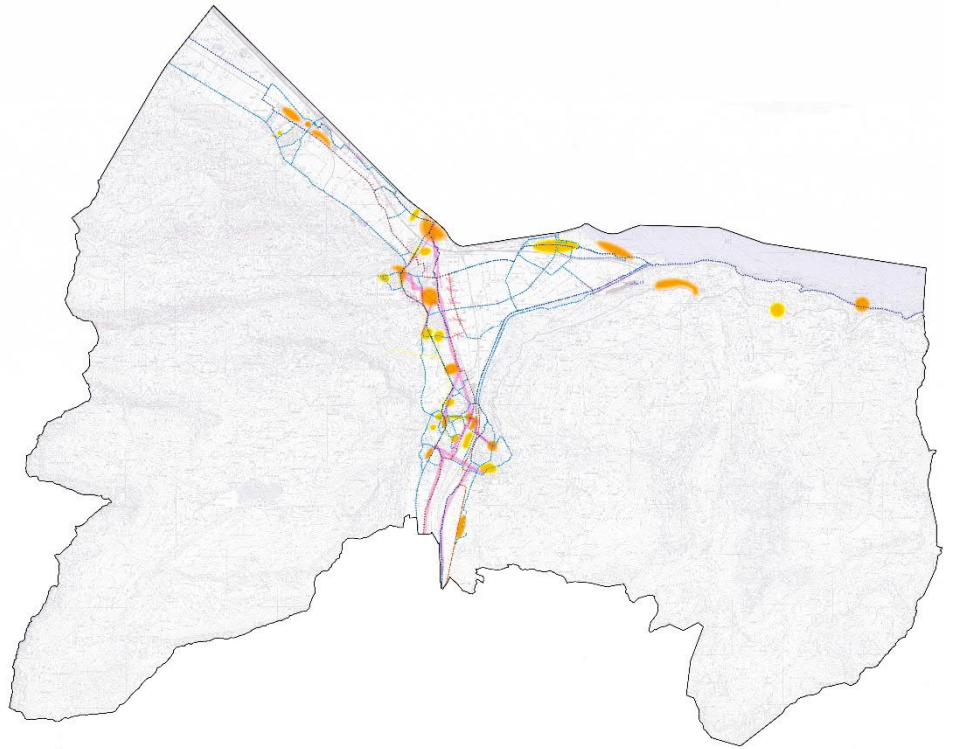


Abbildung 13: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 2

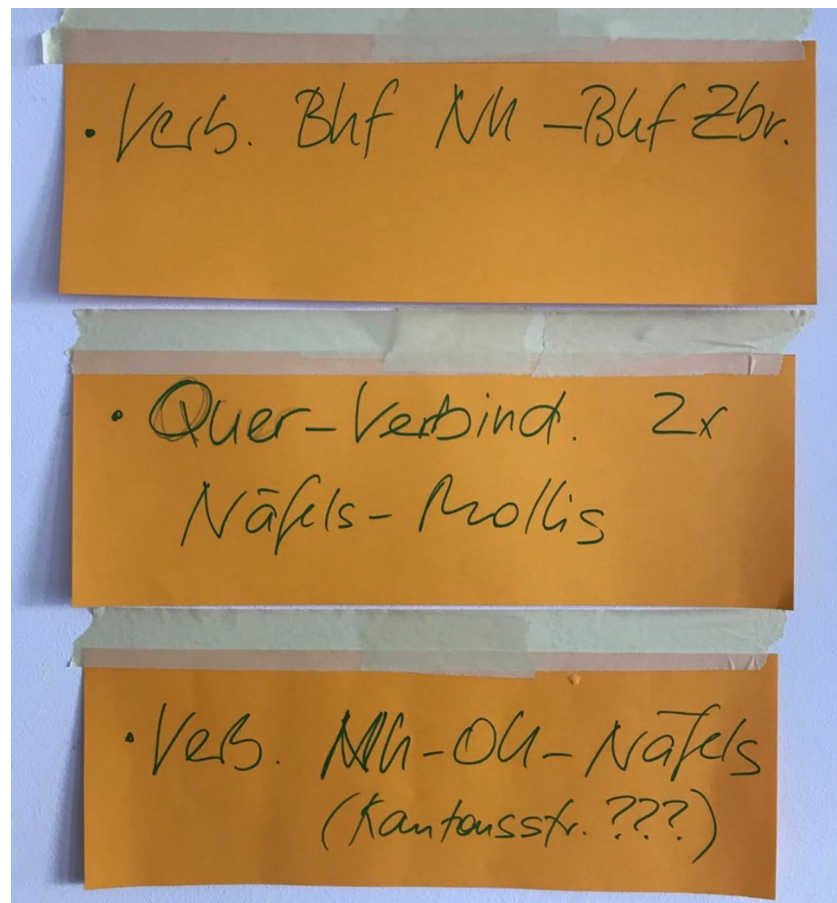


Abbildung 14: Kernaussagen Gruppe 2



Beide Gruppen sind der Überzeugung, dass keine „übertriebenen Anforderungen“ an die Velowege in Glarus Nord gestellt werden sollen. Es müssten nicht alle Wegverbindungen auf einen „Maximalstandard“ ausgebaut werden. Wichtiger sei, dass kleinere Hindernisse wie Schranken, Pfosten, etc. entfernt und punktuell Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt würden.

## 2.4 Fussverkehr

Martin Reich gibt anhand einiger Folien einen Überblick, nach welchen Kriterien Fusswegverbindungen beurteilt werden können. Demnach sollten die Verbindungen für den Fussverkehr attraktiv, sicher, zusammenhängend und dicht sowie hindernisfrei sein.

Martin Reich präsentiert wiederum eine Arbeitskarte für die Gemeinde Glarus Nord (Abbildung 15). Zusätzlich zu den Quell- und Zielgebieten (vgl. Kapitel 2.2) ist ein Vorschlag für das Fusswegnetz in Glarus Nord abgebildet (Grundlage NUP I). Dieses wird aus drei Kategorien gebildet:

- Wanderwege (Zuständigkeit des Kantons)
- Fusswege innerorts
- Fusswege ausserorts

Gemäss Art. 3 der kantonalen Verordnung über die Fuss- und Wanderwege besitzt die Gemeinde die Kompetenz, im Rahmen der Nutzungsplanung gemäss den Bestimmungen des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes Pläne über die Fusswegnetze innerhalb der geschlossenen Ortslage zu erstellen.

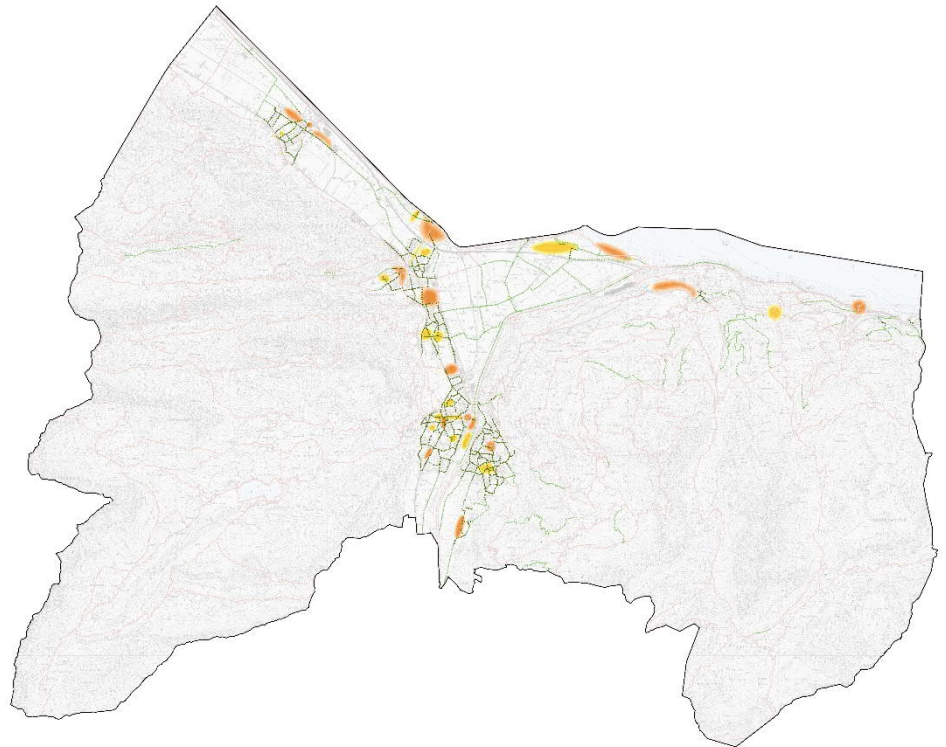


Abbildung 15: Vorschlag für das Fusswegnetz in Glarus Nord. Diese Karte dient als Arbeitsgrundlage für die Bearbeitung in der Fokusgruppe.

Die Kartengrundlage steht den Teilnehmenden der Fokusgruppe für die Bearbeitung der folgenden Fragestellungen zur Verfügung:

- Welche Verbindungen sollen priorisiert werden? Soll sich die Gemeinde auf die Fusswege innerorts fokussieren? Tragen Sie diese auf den Arbeitsplänen ein.
- Welche Standards und Merkmale sind Ihnen auf diesen prioritären Routen wichtig (Verkehrsführung, Beläge, Unterhalt, etc.)?
- Wo bestehen Netzlücken und Schwachstellen, welche zu schliessen sind? Kennzeichnen Sie diese auf den Arbeitsplänen.

#### 2.4.1 Diskussionsergebnisse

Beide Gruppen sind der Auffassung, dass keine eigentliche Priorisierung der Fusswegverbindungen möglich, resp. erforderlich ist. Wichtig ist ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen, welches auch Abkürzungen, Kieswege, etc. beinhaltet.



Gruppe 1 macht auf die fehlende Wegverbindung im Gebiet Rastenhoschet, Näfels aufmerksam. Generell wird angeregt, bei neuen Überbauungen konsequent Fusswegverbindungen zu realisieren (Abbildung 16 und Abbildung 17).

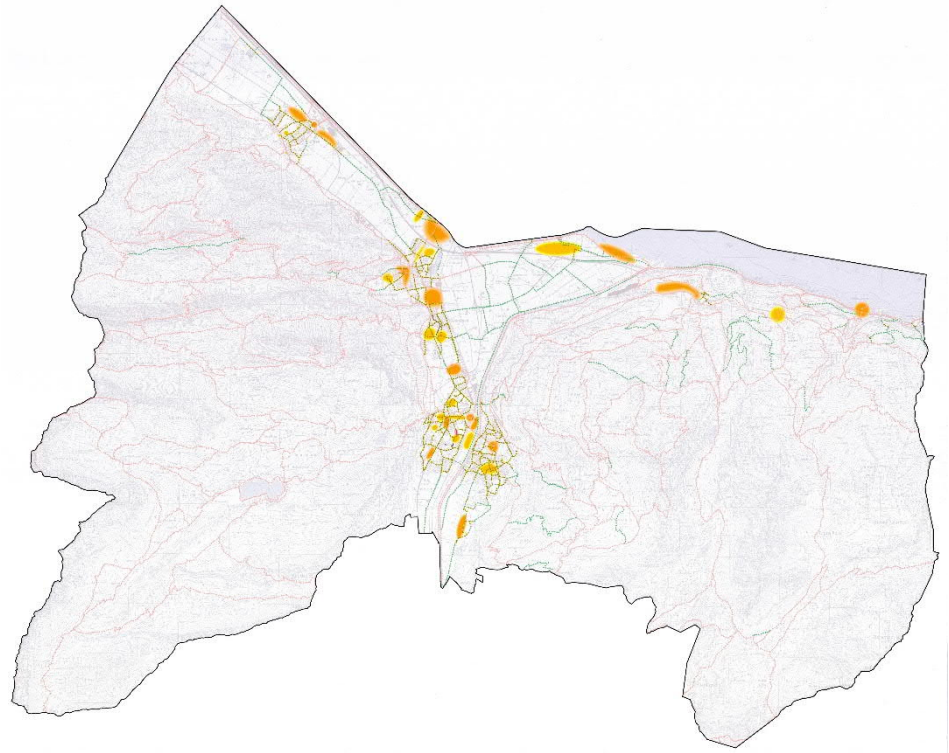


Abbildung 16: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 1

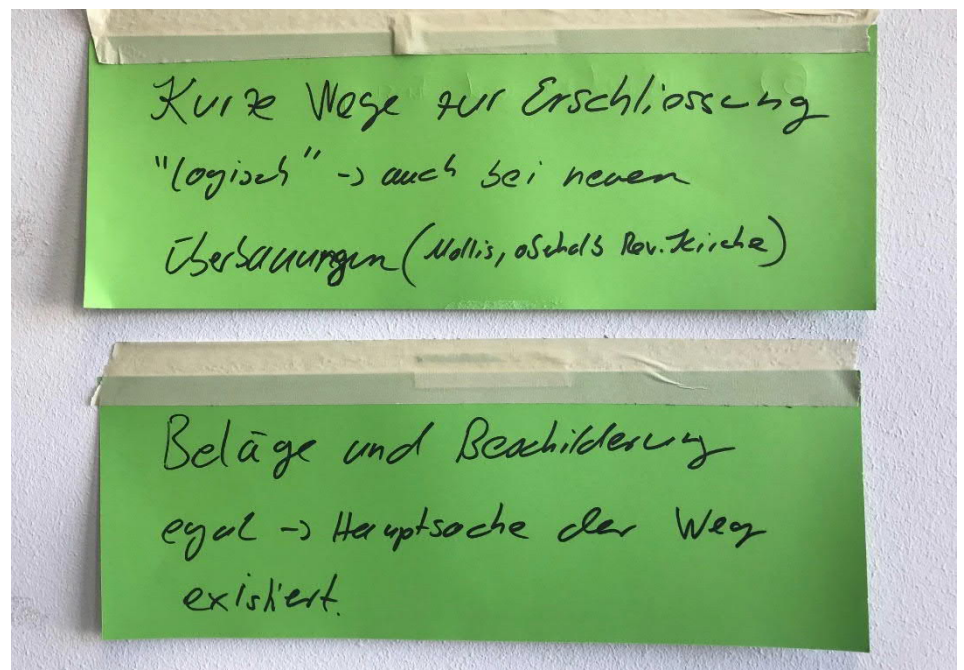


Abbildung 17: Kernaussagen Gruppe 1



Gruppe 2 kennzeichnet einzelne Wegverbindungen, vor allem in den Ortschaften Niederurnen, Oberurnen und Näfels, welche prioritär behandelt werden sollten resp. die Wegführung anzupassen wäre.

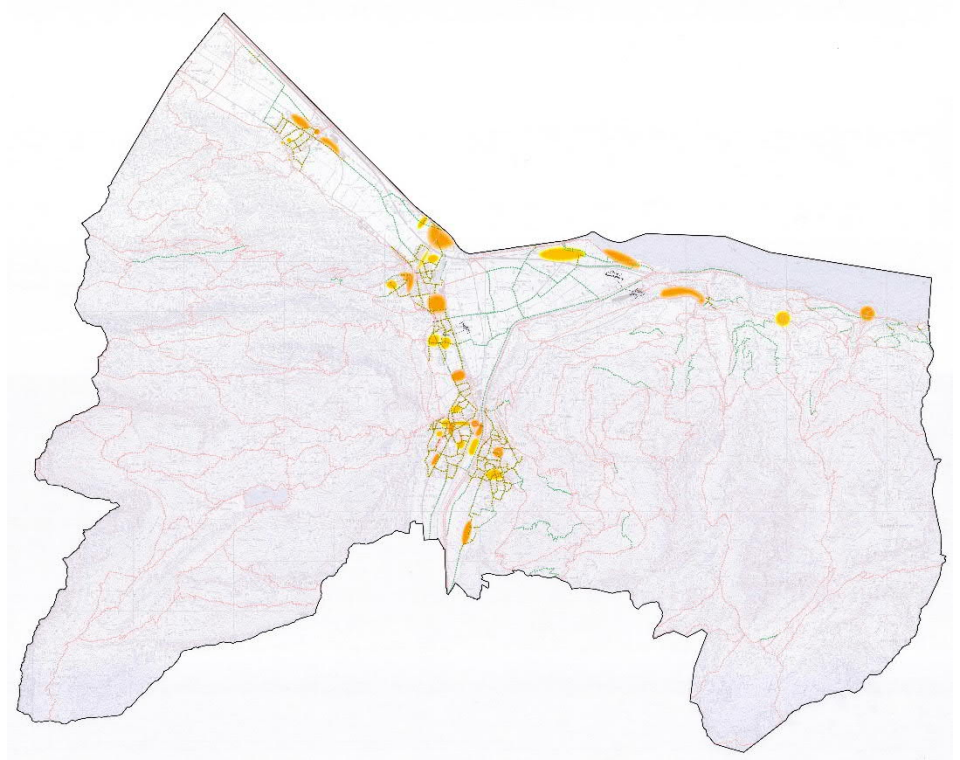


Abbildung 18: Ergänzte Arbeitskarte Gruppe 2

Beide Gruppen sind der Ansicht, dass Wegverbindungen ausserhalb der Ortschaften bereits heute als Fusswegverbindungen genutzt werden. Die Notwendigkeit einer Aufwertung oder spezifischen Signalisation dieser Verbindungen wird nicht als dringlich eingestuft.

Die Thematik der kantonalen Wanderwegplanung wird kurz angesprochen. Die letzte Aktualisierung in den Jahren 2017 / 2018 und die damit verbundene Streichung von Wegverbindungen am Kerenzerberg werden kritisiert. Diese Thematik soll separat aufgearbeitet und diskutiert werden.

## 2.5 Abschluss mit Ausblick

Thomas Kistler und Martin Reich bedanken sich für die engagierte Mitarbeit. Die Ergebnisse der Diskussionen in der Fokusgruppe werden aufgearbeitet, dem Gemeinderat vorgelegt und anschliessend der Öff-



fentlichkeit zugänglich gemacht. Wie bereits zu Beginn der Veranstaltung erläutert, sind in der Nutzungsplanung verschiedenste Interessen zu berücksichtigen. Die erforderlichen Entscheidungsprozesse sollen transparent gestaltet werden. Es soll eine mehrheitsfähige Nutzungsplanvorlage erarbeitet werden, in der auch die Bedürfnisse der Velofahrer und Fussgänger berücksichtigt werden. Detailfragen, welche teilweise bereits andiskutiert wurden, werden im Rahmen von konkreten Ausführungsprojekten zu klären sein.



### 3. Zusammenfassung

#### 3.1 „Von wo nach wo?“, Quell- und Zielgebiete, Wunschlinien

Die Kartendarstellung soll vor allem bezüglich Freizeit- und Tourismusnutzungen ergänzt werden. Auch der Kerenzerberg ist stärker in die Überlegungen betreffend Langsamverkehr (insbesondere Veloverkehr) einzubeziehen. Weiter sind einzelne Wunschlinien im Talboden zu ergänzen. Auch eine bessere Abstimmung auf die Haltestellen des ÖV (insbesondere Bus) ist anzustreben. Ansonsten wird die Analyse der Quell- und Zielgebiete sowie der Wunschlinien unterstützt und die Bedeutung des Langsamverkehrs in Glarus Nord unterstrichen.

#### 3.2 Veloverkehr

Die Teilnehmer der Fokusgruppen sind der Auffassung, dass Veloverbindungen abseits der Kantonsstrassen zu priorisieren sind. Es wird zwar festgehalten, dass die Kantonsstrassen in verschiedenen Fällen sehr direkte Verbindungen darstellen. Dass diese Achsen mittel- bis langfristig zu attraktiven Verbindungen für den Veloverkehr werden können, wird aber als wenig realistisch eingeschätzt. Entsprechend sollen alternative, rückwärtige Verbindungen aufgewertet werden. Beide Gruppen sind der Auffassung, dass eine direkte Verbindung Netstal – Näfels – Niederurnen – Ziegelbrücke hoch zu priorisieren ist und Hindernisse für den Veloverkehr beseitigt werden sollen.

#### 3.3 Fussverkehr

Beide Gruppen sind der Auffassung, dass keine eigentliche Priorisierung der Fusswegverbindungen möglich, resp. erforderlich ist. Wichtig ist ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen innerhalb der Ortschaften, das erhalten und wo möglich ausgebaut werden kann. Insbesondere bei neuen Überbauungen soll darauf geachtet werden, dass direkte Fusswegverbindungen vorgesehen werden.



## 4. Auswertung

### 4.1 Konsens

- Der Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) hat in Glarus Nord eine grosse Bedeutung.
- Die Freizeit- und Tourismusnutzungen sowie die Bedürfnisse des Kerenzerbergs sollen bei den Planungen betreffend Langsamverkehr stärker berücksichtigt werden.
- Direkte Veloverbindungen (insbesondere auf der Achse Netstal – Näfels – Niederurnen – Ziegelbrücke) sind abseits der Kantonsstrasse vorzusehen.
- Die Abstimmung mit den Haltestellen des ÖV, vor allem den Bushaltestellen, soll optimiert werden.

### 4.2 Zielkonflikte

- Gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs vs. getrennte Führung (abhängig vom angestrebten Ausbaustandard).
- Keine Priorisierung im Fusswegnetz vs. verbesserte Signalisation (alle Verbindungen können nicht signalisiert werden).

### 4.3 Zu überprüfen

- Gefahrenstellen entlang der Verbindung Ziegelbrücke – Näfels / Mollis – Netstal / Glarus überprüfen (Projektebene, nachgelagert zur Nutzungsplanung II).

Chur, 04.02.2019