

# Gesamtverkehrskonzept – Teil A

Gemeinde Glarus Nord

Stand Vernehmlassung März 2023

### **Auftraggeber**

Gemeinde Glarus Nord  
Bau und Umwelt  
Schulstrasse 2  
8867 Niederurnen

### **Auftragnehmer**

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Aeugstenstrasse 5  
8755 Ennenda  
Marc Schneiter, Martin Reich, Nicole Grob

urbanista.ch AG  
Seestrasse 367  
8038 Zürich  
Thomas Hug, Marion Zängerle, Marion Villinger, Simon Eggimann

### **Begleitet durch**

Thomas Kistler, Agnes Heller, Nicola Roggo, Rolf Hunold, Marcel Züger, Gret Menzi, Elisabeth Schindler, Patrick Rossi

## Inhalt

	Zusammenfassung .....	6
1	Ausgangslage.....	9
1.1	Auftrag und Aufgabenstellung.....	9
1.2	Projektperimeter, Planungshorizont .....	9
1.3	Projektziele .....	10
1.4	Vorgehen.....	10
1.5	Projektorganisation .....	11
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	12
3	Analyse .....	13
4	Zielsetzungen .....	14
5	Entwicklungsszenarien .....	15
6	Gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie .....	16
6.1	Leitsätze .....	16
6.2	Zukunftsbild .....	17
6.3	Modalsplit .....	18
7	Konzeption .....	19
7.1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen .....	19
7.1.1	Qualitätsvolle Verdichtung nach Innen .....	19
7.1.2	Entwicklungsschwerpunkte integriert entwickeln .....	19
7.2	Fussverkehr.....	20
7.2.1	Fussverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept .....	21
7.2.2	Anzustrebende Standards .....	22
7.3	Veloverkehr.....	23
7.3.1	Veloverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept .....	23
7.3.2	Anzustrebende Standards .....	25
7.3.3	Veloabstellplätze .....	26
7.4	Öffentlicher Verkehr .....	27
7.4.1	Der Zugang zum ÖV erfolgt am Dorfplatz .....	27
7.4.2	Ziegelbrücke; Reisezeiten optimieren mit kurzen Umsteigezeiten.....	28
7.4.3	Näfels-Mollis als «Umsteigedrehscheibe» .....	28
7.4.4	Bus-Achse mit optimierten Haltestellen und dichterem Angebot.....	29
7.4.5	Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Flugplatz, Biäsche, Bilten und Niederurnen (Eternit).....	30
7.4.6	Angebote im Tourismusverkehr .....	30
7.4.7	Ortsbusse und Bedarfsangebote .....	30
7.5	Motorisierter Individualverkehr (Strassenklassierung) .....	31
7.6	Verkehrsberuhigung .....	33

7.7	Parkierung und Shared Mobility-Angebote .....	34
7.7.1	Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (Parkplatzbewirtschaftung) .....	35
7.7.2	Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht .....	35
7.7.3	Mobilitätshubs und Quartierparkierung .....	35
7.7.4	Shared Mobility Angebote.....	35
7.7.5	E-Mobilität.....	36
7.8	Querschnittsthemen.....	37
7.8.1	Betriebs- und Gestaltungskonzepte .....	37
7.8.2	Güterverkehr .....	37
7.9	Kommunikation und Zusammenarbeit.....	38
7.9.1	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung.....	38
7.9.2	Zusammenspiel der verschiedenen Planungsebenen fördern.....	38
8	Massnahmen.....	39
8.1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen .....	39
8.1.1	ESP Näfels/Mollis.....	39
8.1.2	ESP Bilten.....	40
8.1.3	ESP Ziegelbrücke.....	41
8.1.4	ESP Niederurnen, Eternit (Schweiz) AG.....	44
8.1.5	ESP Flugplatz Mollis.....	46
8.1.6	ESP Biäsche, weitere ESP.....	47
8.2	Fussverkehr.....	49
8.2.1	Begegnungsbereiche schaffen .....	49
8.2.2	Fusswegnetz planerisch sichern, Schwachstellen und Netzlücken.....	50
8.2.3	Schulwegsicherheit.....	52
8.3	Veloverkehr.....	53
8.3.1	Kantonale und kommunale Routen .....	53
8.3.2	Velowegnetz planerisch sichern, Schwachstellen und Netzlücken.....	53
8.3.3	Bike-Sharing und Veloabstellplätze.....	55
8.4	Öffentlicher Verkehr .....	56
8.4.1	Viertelstundentakt und Erschliessung Flugplatz .....	56
8.4.2	Klimaabo.....	56
8.4.3	Bushaltstellen .....	57
8.4.4	IC Halt Ziegelbrücke.....	61
8.4.5	Haltestelle Mühlehorn .....	62
8.5	Motorisierter Individualverkehr .....	63
8.5.1	Strassenklassierung .....	63
8.5.2	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes.....	64
8.6	Verkehrsberuhigung .....	65
8.7	Parkierung und Shared Mobility-Angebote .....	66
8.7.1	Parkplatzbewirtschaftung .....	66
8.7.2	Parkierungsreglement .....	66
8.7.3	Mobilitätshubs und Shared-Mobility .....	67
8.7.4	Förderung E-Mobilität.....	68
8.8	Querschnittsthemen.....	69
8.8.1	Betriebs- und Gestaltungskonzepte .....	69
8.8.2	Güterverkehr und Logistik.....	70
8.8.3	Entwicklungsstrategie für Mühlehorn.....	71

8.9	Kommunikation und Zusammenarbeit.....	73
8.9.1	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung.....	73
8.9.2	Information und Controlling.....	74
9	Fokus: Konzept ESP Näfels-Mollis .....	75
9.1	Konzeption.....	75
9.1.1	Interaktionsdichte erhöhen mittels Innenentwicklung.....	76
9.1.2	Umsteigedrehscheibe etablieren .....	77
9.1.3	Freiraumstruktur und Begegnungsbereiche .....	77
9.1.4	Publikumsorientierte Nutzungen .....	78
9.1.5	Fussverkehr prioritär behandeln .....	78
9.1.6	Veloverkehrsinfrastruktur aufwerten .....	78
9.1.7	Parkierung regeln .....	78
9.2	Massnahmen.....	79
9.2.1	ÖV-Umsteigedrehscheibe .....	79
9.2.2	Fussverkehr .....	80
9.2.3	Veloverkehr .....	81
9.2.4	Hinweise für Sondernutzungsplanungen .....	81
10	Beurteilung der Auswirkungen .....	83
11	Umsetzung und Controlling .....	85
	Pläne.....	87
	Zukunftsbild (A3).....	87
	Konzeptpläne Fussverkehr.....	87
	Konzeptpläne Veloverkehr .....	87
	Konzeptpläne ÖV .....	87
	Konzeptpläne MIV .....	87
	Konzeptpläne Verkehrsberuhigung .....	87
	Konzeptpläne Parkierung und Shared Mobility-Angebote.....	87
	Konzeptpläne Parkplatzreduktion .....	87
	Konzeptpläne ESP Näfels/Mollis.....	87

## Zusammenfassung

Im vorliegenden Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Glarus Nord wird aufgezeigt, mit welcher Strategie und mit welchen Massnahmen die Entwicklung des Verkehrs und des Siedlungsraumes in eine erwünschte Richtung verändert werden kann.

Die Entwicklung der vergangenen 60 Jahre war stark geprägt von Zielen und Werten, die in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg erstrebenswert galten. Der Glaube an ein ungebremses Wachstum, allgemein zugängliche Wohlfahrt und unendliche Energiequellen führten zu Strukturen, die uns gegenwärtig herausfordern. Auto-abhängige Siedlungsstrukturen, sich entleerende Dorfkerne, Zwangsmobilität und der Verlust an gesellschaftlichem Zusammenhalt sind heute feststellbar und werden bemängelt.

Die Energie- und die Klimakrise zeigen global die Dringlichkeit, sich neu zu orientieren und führen zu Herausforderungen, die auf kommunaler Ebene angegangen werden müssen. Vom Raumplanungsgesetz her ist das Thema der Siedlungsbegrenzung und der Innenentwicklung eine grosse Chance, die Mobilität neu zu denken. Das Mobilitätsverhalten in dichten Kerngebieten (80-120 AP+EW/ha) unterscheidet sich heute schon deutlich von jenem in wenig dichten, peripheren Siedlungen (20-40 EW+AP/ha). In dichten Siedlungsstrukturen werden rund die Hälfte der Wege zu Fuss zurückgelegt, während in wenig dichten, peripher gelegenen Quartieren das Auto zur Bewältigung der meisten Wege im Alltag genutzt wird.

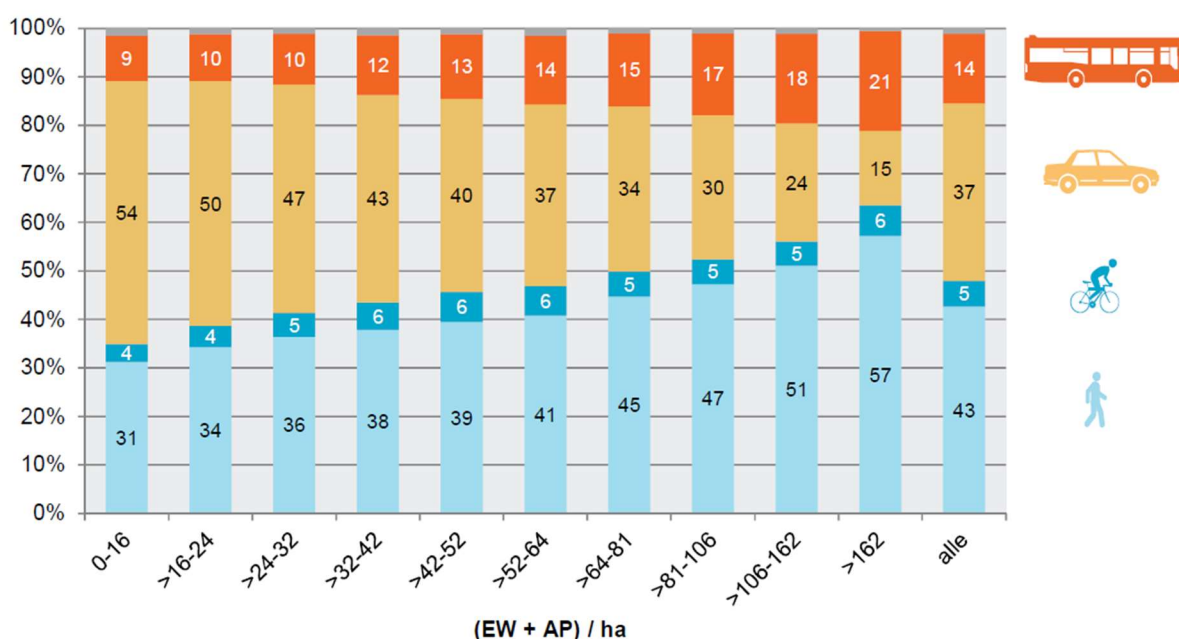


Abbildung 1: Modalsplit nach Anzahl Etappen im Inland 2015 nach Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte. (Quelle: ARE 2018)

Im Kapitel 4 werden die Ziele diskutiert; bezüglich Emissions-Reduktionszielen ist ein Paradigmenwechsel erforderlich, der in der Strategie berücksichtigt werden soll.

Die Strategie dieses Gesamtverkehrskonzeptes ist, dass die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung untereinander besser abgestimmt werden. Das heisst:

- Siedlungen werden insbesondere dort weiter entwickelt, wo die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem öv heute schon gut gewährleistet ist. Mehr als die Hälfte aller Wege können an zentralen Lagen zu Fuss und mit dem öv zurückgelegt werden. Die bestehenden Bauzonen und

insbesondere die gut erschliessbaren Kerngebiete sollen behutsam und qualitativ weiter entwickelt und noch dichter genutzt werden.

- Der öffentliche Verkehr wird dort verbessert, wo dieser mit wenig Aufwand grosse Nachfragepotenziale erschliessen kann und ein weiteres Wachstum gut bewältigt werden kann; in Glarus Nord reihen sich die Zielorte primär entlang der historisch gewachsenen Dorfkerne entlang dem linken Hangfuss.
- Die im kantonalen und kommunalen Richtplan definierten Entwicklungsschwerpunkte («ESP») müssen erschlossen werden; Die ESP-Gebiete Bahnhof Näfels-Mollis und Ziegelbrücke sind bereits heute gut erschlossen. Für die weiteren Entwicklungsschwerpunkte müssen noch verschiedene Massnahmen zusammen mit dem Kanton geklärt und entwickelt werden. In diesem GVK sind mögliche Stossrichtungen aus Sicht der Gemeinde festgehalten.

Die wesentlichen Massnahmen, die zur Umsetzung der Strategie vorgeschlagen werden, sind folgende:

- Die Entwicklungsschwerpunkte müssen erschlossen werden; bei allen ESP-Arealen gibt es heute noch Defizite und in Zusammenarbeit mit kantonalen Stellen ist zu klären, welche Massnahmen (neue oder verlängerte Buslinien, neue Haltestellen, etc.) in welchem Zeithorizont umgesetzt werden können.
- Die Fusswegenetze sind auf Richtplanstufe zu definieren; die Wegenetze müssen attraktiv, sicher, zusammenhängend und dicht sowie hindernisfrei sein. In allen Ortschaften werden Begegnungsräume vorgeschlagen, um das Wegenetz attraktiver zu gestalten. Schwachstellen im Wegenetz sollen behoben werden. Weitere verkehrsberuhigte Zonen sind innerhalb der Siedlungsgebiete aus Sicht des Fussverkehrs umzusetzen.
- Im GVK werden auch Velowegenetze definiert; hier gilt es zu beachten, dass auf Grund unterschiedlicher Anspruchsgruppen verschiedene Anforderungen erfüllt werden müssen. Komforttroutennetze in allen Dörfern abseits der Hauptstrassen, damit Kinder und auch weniger geübte sich sicher und gerne auf dem Velo bewegen können.
- Das öV-Angebot soll weiter verbessert werden; Für Glarus Nord ist auf der Achse Ziegelbrücke-Ober- und Niederurnen-Näfels-Mollis ein 15 Minuten Takt mit dem Bus anzustreben. Die Bushaltestellen, insbesondere entlang dieser häufig frequentierten Achse, sind noch besser in das Fusswegenetz einzubinden und entsprechend aktueller Standards zu verbessern.
- Bereits bestehende und künftig weiter absehbare Shared Mobility Angebote sollen gebündelt und in allen Ortschaften entwickelt werden.
- Das bereits beschlossene Parkierungskonzept wird umgesetzt und in weiteren Etappen weiterentwickelt.
- Mit der Taktverdichtung entlang der Siedlungsachse ist ein Angebots-Sprung in der öV-Güteklasse möglich. Der Angebots-Sprung ist entlang der Hangkante wichtig, wo die historisch gewachsenen Siedlungskerne liegen. Damit kann die Erreichbarkeit der historischen Siedlungskerne verbessert und in der Folge die Erstellpflicht für Parkplätze bei Neu- oder Umbauten reduziert werden.
- Weiter gibt es vier spezielle Querschnitts-Themen mit Handlungsbedarf:
  - Entwicklungsstrategie für Mühlehorn (Treiber Infrastrukturprojekte)
  - Güterverkehr und Logistik
  - Betriebs- und Gestaltungskonzepte für verschiedene zentrale Strassenabschnitte.

Das Verkehrsverhalten ist nicht statisch und hat sich seit jeher immer verändert. Angesichts gesättigter Netze und übergeordneter Rahmenbedingungen wird in den kommenden Jahren eine Sättigung beim motorisierten Individualverkehr eintreten, weil die Verkehrsinfrastrukturen und Parkierungsflächen mangels Flächen und Ressourcen nicht mehr erweiterbar sein werden. Dem gegenüber werde alternative Angebote (öV, Velo, Shared Mobility) deutlich einfacher zugänglich, günstiger, schneller und attraktiver.

Die Konzeption und die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts sind darauf ausgerichtet, die aktuellen Entwicklung aufzunehmen und zu unterstützen. Sich abzeichnende Chancen und sich verändernde Bedürfnisse sollen zum Anlass genommen werden, die Angebote neu auszurichten.

Die Massnahmenliste ist umfangreich, das Gesamtverkehrskonzept nimmt deshalb eine Priorisierung vor. Es ist anzustreben, dass bereits kurzfristig Massnahmen umgesetzt werden können, teilweise auch in Versuchsform. Verschiedene Massnahmen bauen auf bereits bestehenden Angeboten und Infrastrukturen auf oder arbeiten mit dem Setzen von (monetären) Anreizen (z.B. Klimaabo). Die Definition von messbaren Kriterien ermöglicht es, im Sinne eines Controllings periodisch die Zielerreichung zu ermitteln.

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts waren verschiedene Akteure im Rahmen einer Begleitgruppe involviert. Die Bevölkerung wurde in verschiedenen Formaten an der Erarbeitung beteiligt. So wurden drei Velotouren und zwei Echoveranstaltungen sowie eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt.

Während der gesamten Erarbeitung zeigte sich, dass in verschiedensten Themenfeldern eine enge und intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Planungsebenen erforderlich ist (Bund, Kanton und Gemeinde).

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Glarus Nord beauftragte die Büros Schneiter Verkehrsplanung AG, Ennenda und urbanista.ch AG, Zürich, ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten. Im GVK geht es darum, unter Einbezug der vorhandenen Grundlagen und Planungen eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten, Konzeptionen für die verschiedenen Verkehrsarten abzuleiten und Massnahmen zu definieren.

Das GVK ist ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument. Folgende Fragen sollen beantwortet werden:

- Wie kann der Verkehr zukunftsgerichtet abgewickelt werden?
- Wie sind Siedlung, Verkehr und Landschaft aufeinander abzustimmen?
- Welche Ziele und Entwicklungen sollen oder müssen berücksichtigt werden? (Mobilitätswende, Nachhaltigkeit, Klimaziel 2050 - Netto-Null Emissionen, Mobilitätsstrategie 2050 des Bundes, Digitalisierung, Leitsätze NUP II, etc.)
- Wie können die aktuell laufenden Planungen und Absichten im GVK eingebunden werden?
- Soll oder kann die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert werden?
- Wie soll das Schlüsselareal Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Näfels-Mollis spezifisch verkehrlich vertieft bearbeitet werden? Welche Aufgaben sind hier zu lösen?
- Welcher Handlungsbedarf ist aus welchen Gründen vorhanden?
- Welche Massnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel sind anzugehen?
- Welche Prioritäten gibt es?
- Wie sind die verschiedenen Massnahmen untereinander zu koordinieren?
- Wie kann die Akzeptanz hoch angesetzt werden? Wie ist der Prozess mit Begleitgruppe und mit Einbezug der Bevölkerung zu gestalten?
- Was ist zu berücksichtigen, damit das GVK als Grundlage für ein Agglomerationsprogramm dienlich sein kann?
- Welche Anforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm sollen berücksichtigt werden (Zielbild, Zeithorizonte der Massnahmen, Mitwirkung, etc.)?

Das GVK hält Aussagen zur angestrebten Verkehrsentwicklung bereit. Es richtet sich einerseits mit Handlungsempfehlungen und einer Massnahmenübersicht an die politischen Gremien und die Verwaltung. Andererseits richtet das GVK an die Bevölkerung, an Verbände, Investoren und weitere Akteure. Dabei erleichtern Pläne und Grafiken das gegenseitige Verständnis.

Die angestrebte Verkehrsentwicklung soll von den Nutzer:innen mitgetragen werden. Die Bevölkerung wird deshalb in vielfältiger Form (Velotouren, Dorfspaziergänge und Echoräume) in die Erarbeitung einbezogen.

## 1.2 Projektperimeter, Planungshorizont

Das Gemeindegebiet Glarus Nord bildet den Projektperimeter. Die Anbindungen an die Nachbargemeinden resp. die Nachbargemeinden sind zu berücksichtigen. Der Planungshorizont beträgt 15 Jahre.

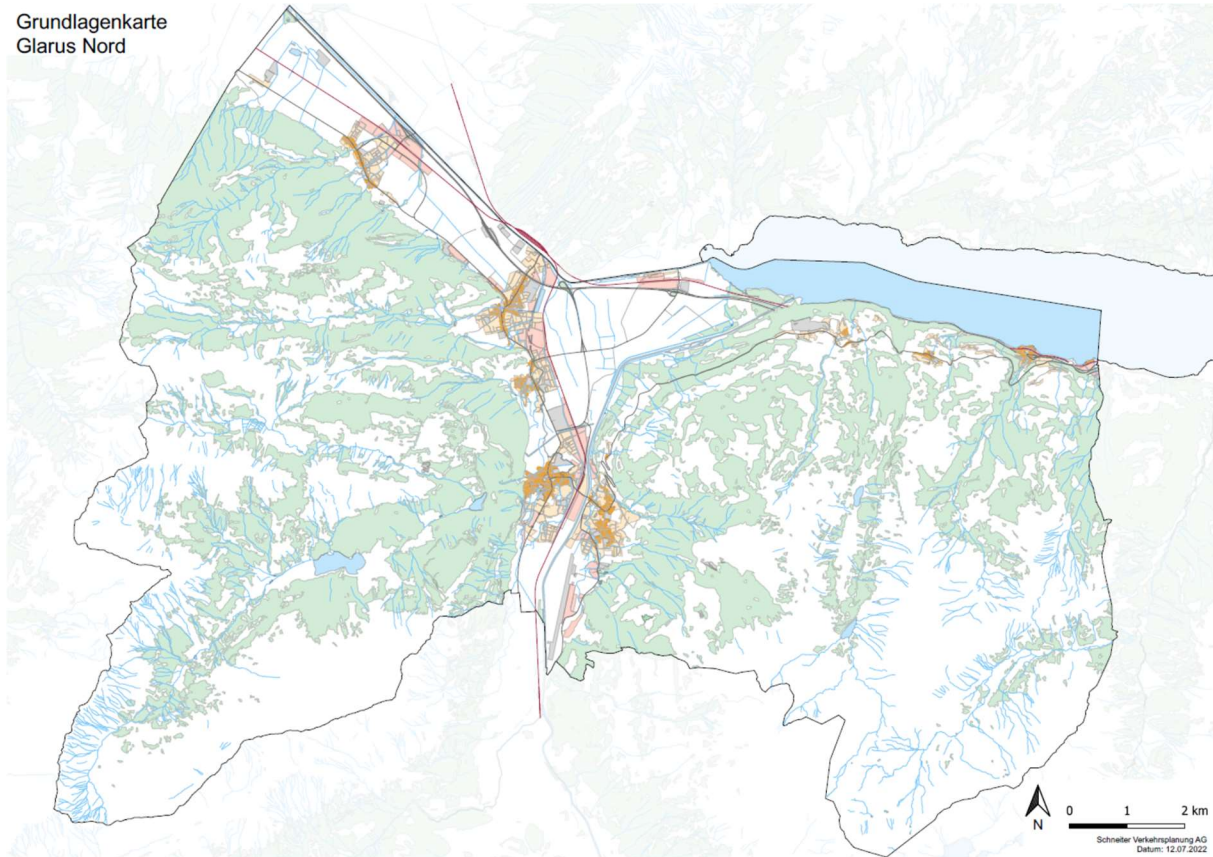


Abbildung 2: Gemeinde Glarus Nord, Projektperimeter

### 1.3 Projektziele

Es werden folgende Projektziele verfolgt:

- Grundlage für eine aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 Jahren
- strategisches, handlungsorientiertes, alltagstaugliches Planungsinstrument
- prägnante Aussagen auf strategischer und konzeptioneller Stufe
  - gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie (inkl. Zukunftsbild)
  - Konzepte und Massnahmen
  - Vertiefung ESP Bahnhof Näfels-Mollis
- Koordination mit Kanton und Bund
- Einbezug und aktive Beteiligung der Bevölkerung
- Angestrebte Entwicklungen werden längerfristig in Mobilitätsverhalten ablesbar (Controlling)

### 1.4 Vorgehen

Die Bearbeitung ist in 4 Phasen gegliedert.

	2022												2023							
	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug			
Phase 1: Gesamtverkehrliche Strategie	★		★		★															
Phase 2: Konzepte und Massnahmen									★											
Phase 3: Mitwirkung und Beschlussfassung												★								
Phase 4: Umsetzung und Controlling																	→			

★ Möglichkeiten zur Partizipation

## 1.5 Projektorganisation

Die Projektorganisation ist im Organigramm ersichtlich (Abbildung 3).

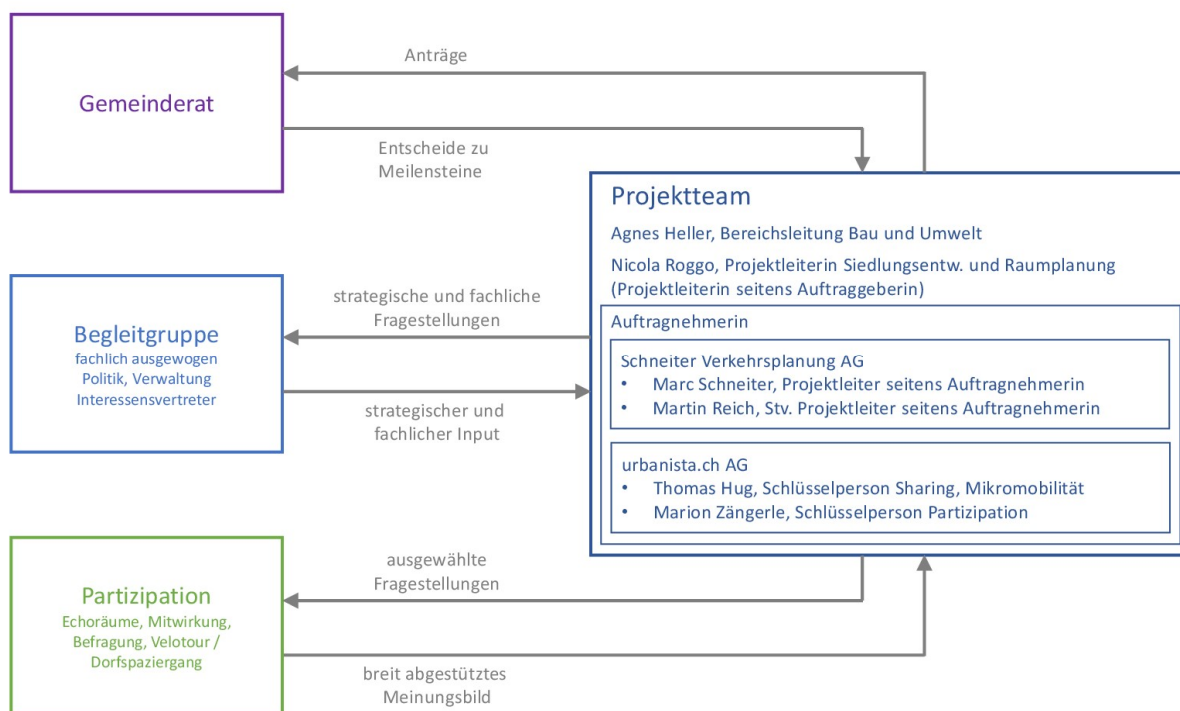


Abbildung 3: Organigramm

Die Begleitgruppe wird durch folgende Personen besetzt:

- Thomas Kistler, Gemeindepräsident
- Agnes Heller, BL Bau und Umwelt
- Nicola Roggo, PL Siedlungsentwicklung und Raumplanung
- Rolf Hunold, AL Tiefbau und Unterhalt
- Marcel Züger, AL Tiefbau, Infrastruktur und Projekte (ab 24.06.2022)
- Gret Menzi, Kommunale ÖV-Kommission
- Elisabeth Schindler, Tiefbau und Mobilität, Projektleiterin Radrouten
- Patrick Rossi, Abteilung Raumentwicklung (bis 24.06.2022)
- Marc Schneiter, Projektleiter
- Martin Reich, Stv.-Projektleiter

An der Erarbeitung sind im Projektteam folgende Personen beteiligt:

- Agnes Heller, Nicola Roggo (Gemeinde Glarus Nord)
- Marc Schneiter, Martin Reich, Nicole Grob, Timo Schacher (Schneiter Verkehrsplanung AG)
- Thomas Hug, Marion Zängerle, Marion Villinger, Simon Eggimann (urbanista.ch)

## 2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Auf den verschiedenen Planungsebenen werden Rahmenbedingungen definiert, welche im Gesamtverkehrskonzept zu berücksichtigen sind.

Die wichtigsten Rahmenbedingungen sind:

- Gesetze und Verordnungen des Bundes, insbesondere:
  - Raumplanungsgesetz RPG, Raumplanungsverordnung RPV
  - Bundesgesetz über die Nationalstrassen NSG, Strassenverkehrsgesetz SVG, Verkehrsregelnverordnung VRV, Signalisationsverordnung SSV, Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Durchgangsstrassenverordnung
  - Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG
  - Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)
  - Personenbeförderungsgesetz PBG, Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV
  - Behindertengleichstellungsgesetz BehiG
- Nachhaltigkeitspolitik des Bundes (Agenda 2030)
- Klimastrategie 2050 des Bundes (Netto-Null-Ziel)
- Mobilitätsstrategie 2050 des Bundes resp. Sachplan Verkehr (Mobilität und Raum 2050)
- Programm Agglomerationsverkehr
- Raumkonzept Schweiz
- Kantonaler Richtplan (inkl. Raumkonzept), (Kap. Verkehr und Tourismus im August 2022 genehmigt)
- Gesetze und Verordnungen des Kantons Glarus, insbesondere:
  - Raumentwicklungs- und Baugesetz RBG, Bauverordnung RBV
  - Strassengesetz, Verordnung zum Strassengesetz, Strassenverzeichnis Kantonsstrassen, Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr
  - Gesetz über den öffentlichen Verkehr
  - Radroutengesetz
  - Verordnung über die Fuss- und Wanderwege
- Gemeinderichtplan (kann aufgrund GVK angepasst, respektive ergänzt werden)
- Nutzungsplanung (NUP II) inkl. Baureglement und Grundlagen
- Reglemente der Gemeinde, insbesondere:
  - Erschliessungsreglement
  - Parkierungsreglement, Gebührentarif zum Parkierungsreglement

Die für das Gesamtverkehrskonzept verwendeten Grundlagen sind auf einer separaten Grundlagenliste (vgl. Berichtsteil B) verzeichnet

Parallel zum Gesamtverkehrskonzept sind weitere Projekte in Planung resp. in Bearbeitung. Die Vorhaben resp. laufenden Arbeiten sind in die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts einzubeziehen:

- Erarbeitung Leitbild inkl. Bevölkerungsbefragung
- ESAF 2025 Glarnerland+
- Dialog Mühlehorn, Projekt mit Bevölkerungsbeteiligung zur Entwicklung von Mühlehorn, ab August 2022
- Gesamtbetrachtung Räumliche Dorfbilder (2021) inkl. Bevölkerungsbefragung (Frühling 2022)
- Arealplanungen bei Entwicklungsschwerpunkten:
  - Rahmenplan ESP Bahnhof Näfels-Mollis, 2021

- ESP Ziegelbrücke / Jennyareal (Masterplan der Grundeigentümerschaft, warten Rechtskraft NUP II ab)
- Testplanung Biäsche, 2023
- Erschliessungsplanung Bilten Au, 2023
- Masterplan Flugplatz Mollis, 2023
- Masterplan Bilten Ost
- Überbauungspläne; Näfels Feld, Näfels Grüt.
- Umfahrung Näfels
- Querspange Netstal, Ausbau Netstalerstrasse (Querspange bis Flugplatz Mollis)
- BehiG-Anpassung Bushaltestellen
- Umsetzung Parkierungskonzept

### 3 Analyse

Die Analyse ist im Teil B des Berichts dokumentiert.

Aufgrund der Analyse lässt sich der Handlungsbedarf in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Infolge Wachstumsprognosen ist mit einer noch grösseren Nachfrage nach Mobilität zu rechnen.
- Es gibt störende Auswirkungen des Verkehrs in den Dorfkernen.
- Der Parkraum in den Dorfkernen ist mangelhaft organisiert.
- öV und Veloverkehr sind mässig attraktiv und verbesserungsfähig.
- Das Rückgrat der Raumentwicklung war bisher die Hauptstrasse (und der Treiber: das Auto); Die Raumplanung muss besser mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt werden (zentrale Orte, ESP, Parkraumangebot in Abhängigkeit der öV-Erschliessungsgüte).
- Die vorhandenen, historisch gewachsenen, identitätsstiftenden und damit wertvollen Siedlungsstrukturen haben ein grosses Potenzial zur qualitätvollen Innenentwicklung.
- Die Zusammenarbeit bezüglich Abstimmung von Raum und Verkehr zwischen Gemeinde, Kanton und Bund muss verbessert werden («integrierte Planung»).

## 4 Zielsetzungen

Aufgrund der übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen, der Analyse und des Handlungsbedarfs ergeben sich für das Gesamtverkehrskonzept folgende Zielsetzungen:

Ziele	Beschrieb	Indikatoren
Wachstumsprognosen ermöglichen, Verkehrssysteme funktionsfähig entwickeln	Entwicklungsfähigkeit der Gemeinde erhalten, Wachstumsprognosen gemäss KRIP und GRIP ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung</li> <li>– Zählraten zum Verkehrsaufkommen</li> <li>– Stautunden (?)</li> </ul>
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Das revidierte Raumplanungsrecht (RPG 1) verlangt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Die Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze in Glarus Nord sollen in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Das Verkehrssystem ist auf die angestrebte räumliche Entwicklung abzustimmen (Verkehrsentwicklung nach innen).	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hoher Anteil Einwohner und Arbeitsplätze an Lagen mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte</li> <li>– Modalsplit</li> <li>– Motorisierungsgrad</li> <li>– Eckwerte aus Parkplatzbewirtschaftung, z.B. Anzahl Parkvorgänge</li> </ul>
Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität	Die Gemeinde Glarus Nord bietet in den Quartieren und insbesondere in allen Ortszentren eine hohe Aufenthaltsqualität (Strassenräume als öffentliche Räume mit Siedlungs- und Begegnungsfunktion). Der Mensch steht im Mittelpunkt, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist gewährleistet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verfügbarkeit Gewerbe und Dienstleistungen in Ortskernen</li> <li>– Unfalldaten</li> </ul>
Nachhaltige, ressourcenschonende und klimaverträgliche Mobilität	Die übergeordneten Nachhaltigkeits- und Klimaziele (Netto-Null Emissionen bis 2050) erfordern Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Die Mobilität in Glarus Nord wird in den nächsten 15 Jahren nachhaltig ausgestaltet, leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten übernehmen zusätzliche Anteile. Der Ressourcenverbrauch ist zu vermindern und die Belastung von Mensch und Umwelt wird gesenkt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umwelt- und Lärmbelastung, Luftqualität, CO<sub>2</sub>-Ausstoss</li> <li>– Anteil E-Autos am Bestand</li> </ul>
Veränderungen ermöglichen und neue Technologien nutzen	Der Mobilitätssektor ist derzeit sehr dynamisch (Digitalisierung, neue Mobilitätsformen, Sharing). Sich ändernde Nachfragebedürfnisse sollen aktiv genutzt werden, indem neue Angebote bereitgestellt, resp. zugänglich gemacht werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anzahl Nutzungen von Sharing-Angeboten</li> </ul>
Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Investitionen sind zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Effizienz der eingesetzten Mittel; Kostendeckungsgrade</li> <li>– Steuerfuss?</li> </ul>

## 5 Entwicklungsszenarien

Anlässlich des ersten Echoraums am 25. August 2022 wurden drei verschiedene Entwicklungsszenarien zur Diskussion gestellt. Die Erkenntnisse aus diesem Anlass flossen in die gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie ein (Kapitel 6).

### Szenarien

- Szenario 1: Motorisierter Individualverkehr (weiter wie bisher)
- Szenario 2: Wir fördern ÖV und Fussverkehr
- Szenario 3: Wir fördern den Veloverkehr

Fazit Szenario 1: Die Belastung durch den MIV verringert die Lebensqualität in den Dörfern von Glarus Nord und braucht zu viel Platz. Als mögliche Massnahmen stehen eine Regulierung des MIV sowie attraktiverer Alternativen mit Förderung ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr im Zentrum.

Fazit Szenario 2: Dem ÖV wird für eine künftige nachhaltige Mobilität eher das grössere Ausbaupotenzial zugeschrieben als dem Veloverkehr. Der 15-Minuten-Takt für den Bus stösst auf grosse Zustimmung. Viel genannt wurde auch der Wert einer guten Infrastruktur bei den Bushaltestellen. Eine Stärkung des Fussverkehrs geht laut den Teilnehmenden eher einher mit Massnahmen bei den anderen Mobilitätsformen und wurde deshalb weniger stark diskutiert.

Fazit Szenario 3: Wenn bewusst gefördert, kann das Velo eine wertvolle Stütze der Mobilität in Glarus Nord werden. Im Zentrum steht ein Ausbau der Infrastruktur in verschiedenen Bereichen: Velowege, Veloparkplätze oder Stationen mit geteilten Cargo-Bikes. Diverse Teilnehmende bezeichnen das Szenario aber auch als Utopie, der Veloverkehr stelle für Glarus Nord wohl eher eine gute Ergänzung zu anderen Mobilitätsformen dar.

Insgesamt wird ein Szenario „MIV / weiter wie bisher“ als nicht weiter zu verfolgender Weg betrachtet. Massnahmen beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden begrüsst. Die vollständige Dokumentation des Echoraums ist im Berichtsteil B verfügbar.

## 6 Gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie

### 6.1 Leitsätze

#### Stärken der verschiedenen Verkehrsarten nutzen und Netze definieren

1. Die Gemeinde Glarus Nord schafft mit der Nutzungsplanungsrevision die Grundlagen zur weiteren Innenentwicklung. Das angestrebte Bevölkerungswachstum erzeugt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse. Leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten wie der öffentliche Verkehr bewältigen zusätzliche Verkehrsanteile. Der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr nehmen insbesondere zwischen den Ortschaften und auf regionaler Ebene eine wichtige Rolle ein. Der Fussverkehr spielt seine Stärken vor allem innerhalb der Ortschaften aus. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes wird für den Personen- und Güterverkehr und insbesondere für Notfallorganisationen verbessert.
2. Die Netze werden für alle Verkehrsträger definiert und mit klaren Hierarchien und Qualitätsanforderungen hinterlegt. An zentralen Orten werden flächeneffiziente Verkehrsarten wo möglich priorisiert. Investitionen sind zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen.

#### Begegnungsorte, Fussverkehr

3. Keimzellen für ein aktives Dorfleben sind attraktive Begegnungsorte. Fussgängerzonen und -bereiche entsprechen einem Bedürfnis vieler Menschen. Die Begegnungsorte in den Ortschaften werden erhalten, gestärkt und neu belebt. Jedes Dorf verfügt über mindestens eine Begegnungs-/ Flanierzone an zentraler Lage mit einer hohen Aufenthaltsqualität und attraktiven und belebten Erdgeschossnutzungen. Die Strassenräume in den Quartieren sind öffentliche Räume, welche neben einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung auch einen Beitrag zum Quartierleben leisten.
4. Attraktive, sichere und direkte Fusswege in Kombination mit einer attraktiven Nutzungsdurchmischung innerhalb der Ortschaften ermöglichen es, viele Mobilitätsbedürfnisse zu Fuss abzudecken («Ort der kurzen Wege»). Die vorhandenen dichten Fusswegnetze werden erhalten und in den neuen Quartieren ergänzt. Die Zugänge zu ÖV-Haltestellen und weiteren Mobilitätsangeboten sind kurz, direkt und attraktiv (erste und letzte Meile, ÖV und Sharing-Angebote als Alternativen zum MIV). Die Kinder bewegen sich selbstständig und sicher zur Schule und im Dorf.

#### Öffentlicher Verkehr

5. Der Bahnhof Ziegelbrücke ist der für die Gemeinde und den ganzen Kanton wichtigste Anschlussknoten ans nationale ÖV Netz. Die Gemeinde hat ein grosses Interesse, dass Ziegelbrücke ein Systemknoten mit kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen und Verknüpfungspunkt mit weiteren Mobilitätsangeboten ist.
6. Das ÖV-Angebot wird verstärkt mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das Potenzial des ÖV wird insbesondere in Gebieten mit einer hohen Dichte an Raumnutzenden besser ausgeschöpft (ESP, Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, Perlenkette Bilten – / Ziegelbrücke – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis / Kerenzerberg).

#### Veloverkehr

7. Die topografischen Gegebenheiten in Glarus Nord bieten gute Voraussetzungen auch für den Veloverkehr. Das Velowegenetz wird sichtbar und Lücken werden geschlossen. Das Velowegenetz wird unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht. Einerseits werden direkte und schnelle Verbindungen (für Alltagsnutzer), andererseits auch komfortable und sichere Verbindungen angeboten (für alle von 8 – 88 Jahren).

### Vernetzte, multimodale Mobilitätsangebote und standortgerechte Parkierung

8. In Folge der Digitalisierung entstehen neue Bedürfnisse, welche die Gemeinde Glarus Nord aktiv nutzt. E-Mobilität und Sharing-Angebote werden multimodal verknüpft. Für Glarus Nord besonders geeignete Mobilitätsformen werden evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt.
9. Die verschiedenen Mobilitätsformen werden in Hubs an zentralen Orten in den Dörfern angeboten und leisten damit einen Beitrag zur Innenentwicklung und zur Belebung der Ortschaften. Mobilitätshubs ermöglichen es, in den historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen Parkierungsbedürfnisse abzudecken, ohne wertvolle Bausubstanz und Aussenräume zu beeinträchtigen.
10. Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele werden die rechtlichen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht räumlich differenziert. An zentralen und gut öV-erschlossenen Lagen wird die Parkfeld-Erstellpflicht reduziert. Autoarme Wohnformen werden ermöglicht. Die Erstellung gut zugänglicher Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl ist ein wesentliches Element in der Förderung des Veloverkehrs.

## 6.2 Zukunftsbild

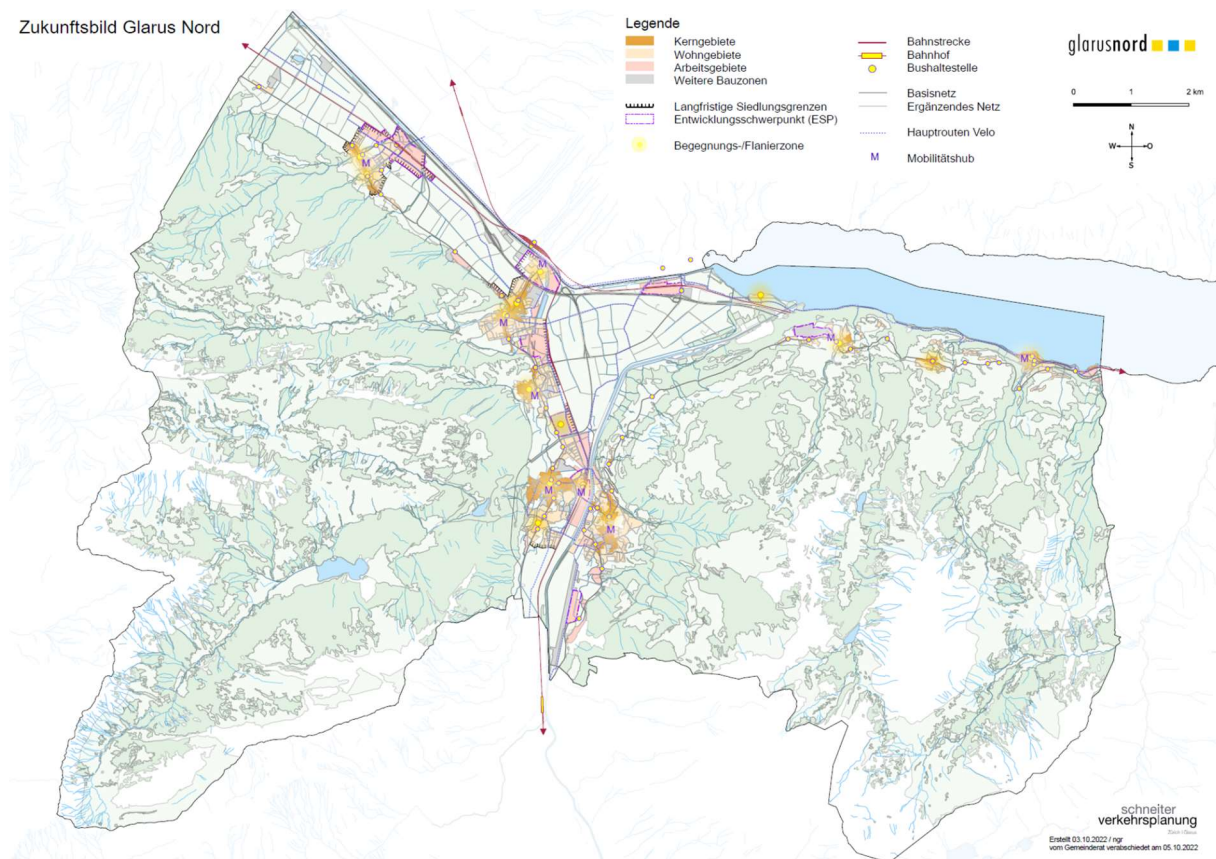


Abbildung 4: Zukunftsbild (Darstellung A3)

### 6.3 Modalsplit

Aufgrund der in Leitbild und Zukunftsbild hinterlegten Stossrichtungen soll die Verkehrsmittelnutzung (Modalsplit) zu Gunsten ressourceneffizienter Verkehrsmittel verändert werden. Wichtigste Eckwerte (vgl. Abbildung 5):

- 2 - 4 % mehr Veloanteil
- 2 - 4% mehr ÖV
- 4 - 6% mehr Fussverkehr und FäG
- ca. 8 - 10% weniger MIV

Durch die Zunahme der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl in Glarus Nord wird die Anzahl Wege resp. Fahrten insgesamt weiter zunehmen (Abbildung 6). Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen soll zum grossen Teil durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden, das Verkehrsaufkommen auf dem gesättigten Strassennetz soll stabil gehalten oder gar leicht reduziert werden.

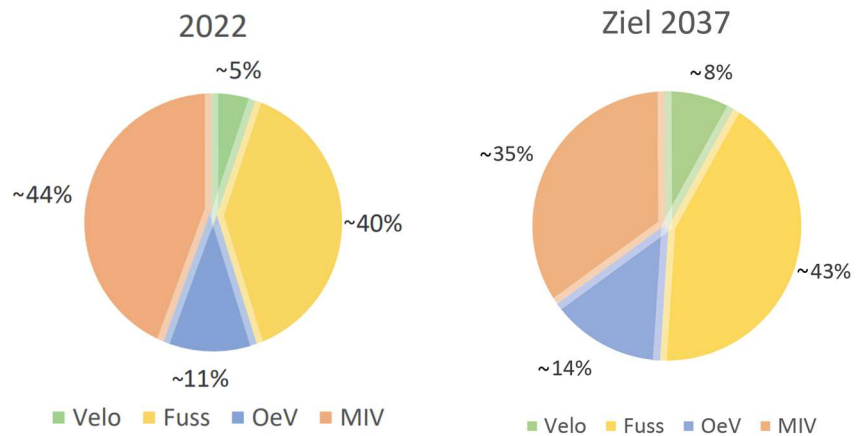


Abbildung 5: Angestrebte Veränderung des Modalsplits (wegebezogen).

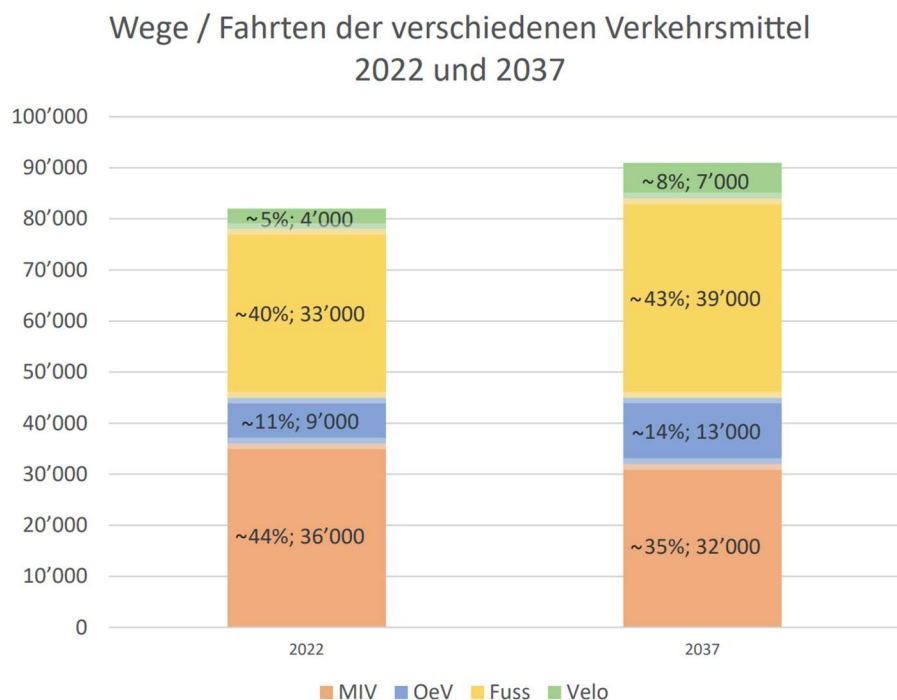


Abbildung 6: Abschätzung der heutigen und künftig angestrebten Verkehrsleistung und Verkehrsmittelwahl.

## 7 Konzeption

### 7.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen

#### 7.1.1 Qualitätsvolle Verdichtung nach Innen

Gemeinde und Kanton legen in ihren Planungsinstrumenten fest, dass in den nächsten 15 Jahren eine Zunahme der Anzahl Einwohner und Beschäftigte angestrebt wird. Die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach Innen ist ein Planungsauftrag, welcher durch das übergeordnete Raumplanungsrecht vorgegeben wird. Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist also vorwiegend in den bestehenden Bauzonen zu realisieren. Begegnungsbereiche an zentralen Lagen in den Ortschaften tragen wesentlich zur Siedlungsqualität bei. Insbesondere in den zentralen Lagen der Dörfer sollen künftig der Fuss- und Veloverkehr einen hohen Stellenwert aufweisen, weil in dichten Siedlungsgebieten flächeneffiziente Verkehrsarten (Fussverkehr, öV, Velo) bevorzugt werden (s. Abbildung 1). Die Gewichtung der verschiedenen Verkehrsmittel muss an zentralen Orten zu Gunsten des Fussverkehrs, öV und Velo verändert werden (Abbildung 7). Der Zugang zum ÖV erfolgt an den zentralen Lagen der Ortschaften, am Dorfplatz.

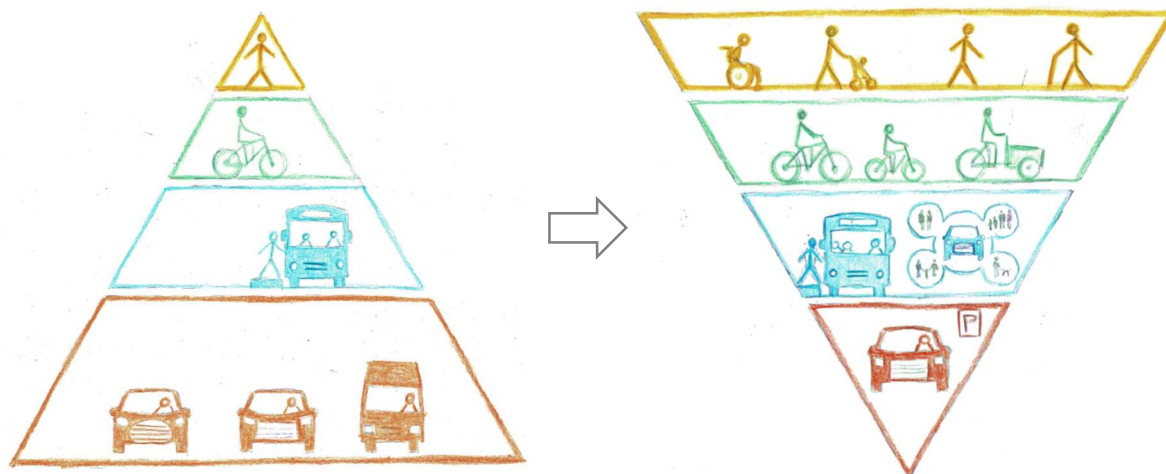


Abbildung 7: Insbesondere in den zentralen Orten der Dörfer sollen Planungen dem Fussverkehr, dem Veloverkehr und dem ÖV einen hohen Stellenwert einräumen (Mobilitätspyramide neu denken).

#### 7.1.2 Entwicklungsschwerpunkte integriert entwickeln

Entsprechend dem kommunalen und dem kantonalen Richtplan gibt es in der Gemeinde Entwicklungsschwerpunkte, die in den nächsten 15 Jahren entwickelt werden sollen. Die Entwicklungsschwerpunkte sind integriert<sup>1</sup>, integral<sup>2</sup> und nachhaltig zu entwickeln.

In den Entwicklungsschwerpunkten an zentraler Lage (z.B. Näfels/Mollis und Ziegelbrücke) ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen hauptsächlich mit dem Fussverkehr, dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen und die Anzahl Abstellplätze für den MIV zu reduzieren. Bei weiteren Entwicklungsschwerpunkten (z.B. Bilten, Flugplatz Mollis oder Biäsche) ist eine gute Anbindung mit allen Verkehrsmitteln sicherzustellen.

<sup>1</sup> Integrierte Planung: Planungsebenen übergreifend (nationale, kantonale und kommunale Behörden)

<sup>2</sup> Integrale Planung: Fachdisziplinen-übergreifend und alles umfassend

## 7.2 Fussverkehr

Die Ortschaften von Glarus Nord bieten gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Die Distanzen innerhalb der Ortschaften können in den meisten Fällen zu Fuss zurückgelegt werden. Durch die Entwicklung und Verdichtung der Siedlung nach Innen kann der Fussverkehr zusätzliche Verkehrsanteile übernehmen.

An den zentralen Lagen in den Ortschaften werden Begegnungsbereiche bezeichnet. Begegnungsbereiche sind wichtige Bestandteile im Fussverkehrsnetz und ermöglichen gleichzeitig auch das Begegnen und Verweilen. Zugunsten der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden die Geschwindigkeitsniveaus angeglichen, wobei der Fussverkehr Priorität geniessen soll.

Begegnungsbereiche sollen eine attraktive, belebte Atmosphäre aufweisen. Nutzungen entlang der Begegnungsbereiche spielen eine entscheidende Rolle für die Belebung dieser Orte. Die ortsspezifischen Qualitäten sollen gefördert werden. Die Ausprägungen der Begegnungsbereiche in den verschiedenen Ortschaften können sich somit unterscheiden und damit auch den individuellen Charakter der Ortschaften stärken.

Das Fusswegnetz in den Ortschaften soll möglichst dicht sein. In den historisch gewachsenen Ortskernen gibt es bereits dichte Wegenetze; diese sollen erhalten, reaktiviert und gepflegt werden. In den neueren Siedlungsgebieten der vergangenen 40 Jahre fehlen Fusswege oder einzelne Anbindungen teilweise. Direkte Wegverbindungen ohne Umwege und Zugänge zum ÖV sollen ermöglicht werden.



Abbildung 8: Konzeption der Fussverkehrsnetze am Beispiel Oberurnen. An zentraler Lage in der Ortschaft (z.B. Quartierzentrum, bedeutendes Ziel) wird ein Begegnungsbereich definiert. Das Fusswegnetz in die Quartiere soll möglichst dicht sein. Wichtige Fussverbindungen werden als Haupttrouten ausgezeichnet.

### 7.2.1 Fussverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept

Die Fussverkehrsnetze werden folgendermassen differenziert:

- Begegnungsbereiche
- Hauptfusswege
- Fusswege
- Wanderwege (kantonale Grundlage)
- Querungsstellen

Bei der Erarbeitung wurden folgende Grundsätze verfolgt:

- Begegnungsbereiche sind im Sinne von Leitsatz Nr. 3 (Kapitel 6.1) die wichtigsten Begegnungsorte in den Ortschaften.
- Die wichtigsten Bushaltestellen, Quartierzentren und weitere bedeutende Zielorte sind an die Begegnungsbereiche anzubinden.
- Wichtige Routen werden als Hauptrouten bezeichnet.
- Es wird ein möglichst dichtes Fusswegnetz angestrebt; Maschenweite des Netzes 100/100 m oder dichter, zusätzliche (diagonale) Verbindungen und Abkürzungen kennzeichnen ein gutes Wegenetz. Einbezug von Wegen auf Privatgrund mit öffentlichen Wegrechten ist möglich.
- Verkehrsberuhigte Erschliessungsstrassen mit gemischten Verkehrsflächen sind Teil des Fusswegnetzes. Sie werden in den Fussverkehrsplänen als Fusswegverbindung dargestellt.
- Das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrassen, Sammelstrassen) wird informativ dargestellt. Die Fussverkehrspläne zeigen die Fussgängerführung entlang dieser Strassen auf. Es kann differenziert werden, ob eine Strassenseite für die Fussverkehrsführung eine höhere Bedeutung aufweist. Die Querungsstellen werden insbesondere entlang dem übergeordneten Strassennetz bezeichnet.
- Schulwege sind Bestandteil des Fusswegnetzes.
- Das kantonale Wanderwegnetz ist in das kommunale Fusswegnetz eingebettet. Es stellt die Verbindungen in die Landschaft sicher. Das Wanderwegnetz wird auch ausserhalb der Ortschaften durch kommunale Fusswege ergänzt, die der Naherholung dienen.

Geplante Elemente (rot) zeigen den Handlungsbedarf auf (vgl. Abbildung 8). Somit sind die wichtigsten Netzlücken und Schwachstellen in den Plänen ersichtlich.

## 7.2.2 Anzustrebende Standards

Die anzustrebende Ausbaustandards orientieren sich an der Schweizer Norm SN 640 070. Die anzustrebende Wegbreite ist abhängig vom Fussgängeraufkommen und den massgebenden Begegnungsfällen. Dabei ist zu beachten, dass Personen in vielen Fällen erweiterte Lichtraumprofile aufweisen können (Gepäck, Taschen, Schirm, Kinderwagen, Rollstuhl, etc.). Zudem sind Personen oft zu zweit oder in Gruppen unterwegs (zusätzliche Anforderungen bezüglich Nebeneinandergehen und Begegnen). Zusätzlichen Anforderungen entstehen durch Wartebereiche bei ÖV-Haltestellen, Geschäftsnutzung, Aufenthaltsfunktion usw.<sup>3</sup>

Bezeichnung	Ausrichtung	Merkmale	Unterhalt / Betrieb
Begegnungsbereich	Alltag; Repräsentieren, Orientieren, sich begegnen, aufhalten	Fallweise, situationsspezifische Ausgestaltung Koexistenz, Geschwindigkeitsniveau der Verkehrsteilnehmenden angleichen, Fuss- und Veloverkehr hat Priorität; Ausstattung mit Sitzbänken, etc.; hindernisfrei begehbar	Hohe Priorität
Hauptfussweg	Alltag	Trottoir > 2.50 m, separate Fusswege mind. 3.00 m; hindernisfrei begehbar; Hartbelag, mit Beleuchtung, Signalisation	Hohe Priorität
Fussweg	Alltag und Freizeit	Trottoir mind. 2.00 m, separate Fusswege mind. 3.00 m; wenn möglich hindernisfrei begehbar, teilweise Hartbelag, teilweise mit Beleuchtung	Mittlere Priorität
Wanderweg	Freizeit	Kein Hartbelag, ohne Beleuchtung; mit Signalisation	Mittlere Priorität

Tabelle 1: Anzustrebende Standards Fusswegnetz

<sup>3</sup> Vgl. Fussverkehr Schweiz, Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, 2019.

## 7.3 Veloverkehr

Die topografischen Gegebenheiten in Glarus Nord bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Es gibt vorhandene Wegenetze, die von unterschiedlichen Nutzergruppen auch bereits genutzt werden: Das Hauptstrassen-Netz wird von geübten Nutzerinnen und Nutzern befahren, insbesondere der Kerenzerberg ist bei „Gümmelern“ eine beliebte Strecke. Abseits der Hauptstrasse gibt es die kantonale Veloroute, die als Hauptroute durchs Tal weiterentwickelt werden kann. Im Freizeitverkehr gibt es bereits signalisierte „Veloland-Routen“ und Mountainbike-Routen. Weitere signalisierte Routen sollen für den Alltagsverkehr besser erkennbar werden.

Das Velowegenetz ist aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden differenziert auszugestalten. Durch das neue Veloweggesetz (Inkrafttreten 1. Januar 2023) müssen die Kantone Velowegenetze bezeichnen.

Durch das Aufkommen von E-Bikes können auch längere Distanzen zurückgelegt und grössere Steigungen leichter überwunden werden.



Alltagsnutzer:innen

für alle von 8 bis 88 Jahren

Freizeit

Abbildung 9: Das Velonetz soll verschiedenen Anspruchsgruppen gerecht werden und ist entsprechend zu differenzieren.

### 7.3.1 Veloverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept

Die Veloverkehrsnetze werden folgendermassen differenziert:

- Hauptrouten (signalisiert)
  - Kantonale Radroute, abseits der Hauptstrasse
  - Anschlussrouten von übergeordneter Bedeutung
- Kommunale Routen abseits der Hauptstrasse (signalisiert)
- Strecken mit Erschliessungsfunktion Velo
- Freizeitrouten (signalisiert)
- Strecken mit Handlungsbedarf
- Hauptstrassen (Kantonsstrassen; Strecken befahrbar mit Velo)

Für die Netzkonzeption wurden folgende Grundsätze verfolgt:

- Die kantonale Radroute stellt gemäss Radroutengesetz die Verbindung Linthal – Glarus – Näfels / Mollis – Oberurnen – Niederurnen – Bilten dar (Hauptroute).
- Der Konzeptentwurf des Veloroutennetzes (Abbildung 10) enthält neben der im Radroutengesetz definierten Hauptroute und den auch bereits signalisierten Freizeitrouten folgende neue Elemente:

- Anschlussrouten / Hauptrouten von übergeordneter Bedeutung Dies betrifft insbesondere die Verbindung von Bilten in Richtung Reichenburg und die Verbindung von Niederurnen / Ziegelbrücke in Richtung Mühlehorn und Walenstadt. Diese Verbindungen sind bereits heute Teil des Routennetzes von SchweizMobil.
- Signalisierte, kommunale Routen, welche sichere Verbindungen abseits der Hauptstrassen gewährleisten:
  - Näfels-Niederberg-Oberurnen-Niederurnen-Ziegelbrücke
  - Bilten-Schänis
  - Schwärzistrasse Näfels-Biäsche
  - Mollis-Gäsi entlang Linth (rechtsseitiger Damm, als Freizeitroute)
  - Eine Ringroute Näfels-Mollis
  - Anbindung der Ortschaften an die kantonale Radroute
- Strecken mit Erschliessungsfunktion Velo: Die Quartiere müssen eine sichere Veloerschliessung aufweisen. Das Strassen- und Wegenetz übernimmt deshalb eine wichtige Erschliessungsfunktion auch für den Veloverkehr. Entlang von wenig stark befahrenen Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie weiteren mit dem Velo befahrbaren Wegen gibt es wenig Handlungsbedarf. Verschiedene Quartiere sind jedoch nur über Hauptstrassen erschlossen, wo sichere Erschliessungen für den Veloverkehr zu klären sind.
- Freizeitrouten sind signalisierte Routen, die primär zur Freizeit genutzt werden.

Bezüglich Handlungsbedarf sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Bei den Kantonsstrassen liegt die Zuständigkeit beim Kanton. Die Gemeinde thematisiert den Handlungsbedarf auf bestimmten, für die Gemeinde netzrelevanten Strecken. In der Regel sind die Kantonsstrassen vor allem für den schnellen Alltagsverkehr interessant (geübte Velofahrer, E-Bike, Rennvelo, Tempo 25-45 km/h). In verschiedenen Fällen funktioniert aber auch die Erschliessung einzelner Parzellen oder Quartiere über die Kantonsstrasse.
- Handlungsbedarf im kommunalen Strassennetz besteht vor allem dort, wo das Geschwindigkeitsniveau und / oder das Verkehrsaufkommen des MIV im Konflikt mit dem Veloverkehr steht (Tempo 50 oder höher, DTV mehr als 2'500 bis 3000). Weiter können Aspekte der Schulwegsicherheit einen besonderen Handlungsbedarf auslösen.
- Geplante Elemente sind in den Konzeptplänen rot dargestellt. Somit sind die wichtigsten Netzlücken und Schwachstellen in den Konzeptplänen ersichtlich.

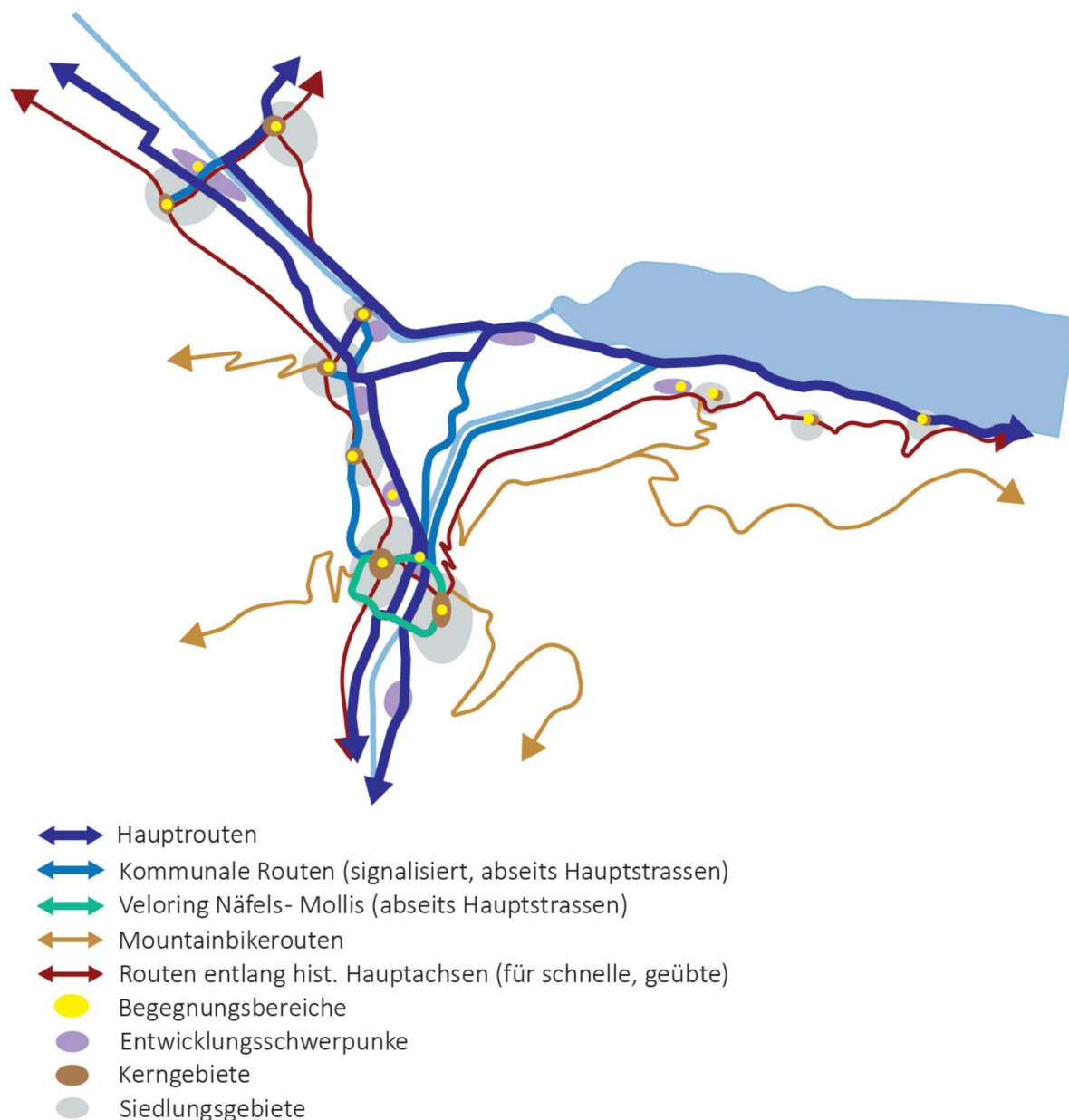


Abbildung 10: Entwurf Konzept Veloroutennetz.

### 7.3.2 Anzustrebende Standards

Das Spektrum der Velofahrenden ist sehr breit. Im Alltagsverkehr sind beispielsweise geübte Velofahrer, E-Bikes oder Rennvelofahrer an direkten, schnellen Verbindungen interessiert (25 – 45 km/h), während ungeübtere Personen oder Schulkinder auf sichere, «komfortable» Veloverbindungen abseits stark mit Motorfahrzeugen befahrener Strassen angewiesen sind (Zielgruppe 8 – 88 Jahre, 15 -25 km/h). Wiederum andere Ansprüche entstehen, wenn das Velo zu Freizeit Zwecken genutzt wird. Entsprechend unterscheiden sich auch die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Wenn die Infrastruktur für gewisse Nutzergruppen nicht geeignet ist, kann das Potenzial des Veloverkehrs nicht ausgeschöpft werden.

Die Dimensionierung von kommunale Velorouten und Freizeitroutes richtet sich nach Begegnungs- und Überholvorgängen und deren Häufigkeit. Für Hauptroutes werden höhere Qualitätsstandards angestrebt. Die Dimensionierung von Hauptroutes soll auch das Überholen und Nebeneinander fahren ermöglichen und breite Fahrzeuge wie Velos mit Anhängern und Cargobikes besser

berücksichtigen. Für Haupttrouten ist bei Zweirichtungsverkehr der Begegnungsfall von zwei plus einem Velofahrenden massgebend.

Bezeichnung	Ausrichtung	Merkmale	Unterhalt / Betrieb
Kantonale Radroute		Standards durch Kanton zu definieren	
Anschlussrouten von übergeordneter Bedeutung		Standards durch Kanton zu definieren	
Kommunale Routen (signalisiert)	Alltag Tempo 15-25 km/h 8 – 88 Jahre	verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder 20 km/h); Velo nach Möglichkeit mit Vortritt; Ab einem MIV-Aufkommen von rund 2'500 – 3'000 DTV separate Radinfrastrukturen; bei komb. Rad-/Fusswegen mind. 3.50 m; Hindernisse wie Trottoirüberfahrten, Poller, etc. vermeiden; Hartbelag, mit Beleuchtung und Signalisation, ausserorts auch mit Markierung (Sichtbarkeit nachts) Velostrassen (Querschnitt 4.80 Meter) ermöglichen das Kreuzen von nebeneinander fahrenden Velos mit Personenwagen.	Hohe Priorität
Strecken mit Erschliessungsfunktion Velo	Alltag Tempo 15-25 km/h 8 – 88 Jahre	verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder 20 km/h); Ab einem MIV-Aufkommen von rund 2'500 – 3'000 DTV separate Radinfrastrukturen; bei komb. Rad-/Fusswegen mind. 3.00 m; Hartbelag, mit Beleuchtung	Hohe Priorität
Freizeitrouten	Freizeit Tempo 15-25 km/h 8 – 88 Jahre	verkehrsberuhigt (Tempo 20 bis 40 km/h) oder Teilfahrverbot, oder separate Veloführung; Naturbelag möglich	Mittlere Priorität
Kantonsstrassen (i.d.R. schnelle Alltagsroute)	Alltag Tempo 30-45 km/h geübte Velofahrer, E-Bike, Rennvelo	Direkte Linienführung unter Einbezug historischer Wegachsen; Ab einem MIV-Aufkommen von rund 2'500 – 3'000 DTV separate Radinfrastrukturen; Hartbelag, mit Beleuchtung	Hohe Priorität

Tabelle 2: Anzustrebende Standards Velonetz

### 7.3.3 Veloabstellplätze

Bezüglich Veloabstellplätze verweist das neue Baureglement auf die VSS-Normen. Ergänzend stehen Vollzugshilfen zur Verfügung.<sup>4</sup> Es wird unterschieden in offene Anlagen (Kurzzeitparkplätze) und überdachte, evtl. abschliessbare Anlagen (Langzeitparkplätze). Es ist zu beachten, dass immer häufiger auch E-Bikes, Spezialvelos (Lastenfahräder, Veloanhänger, etc.) abgestellt werden. Ein wesentliches Element in der Förderung des Veloverkehrs ist neben der genügenden Anzahl Abstellplätze auch die gute Zugänglichkeit der Veloabstellplätze: Stufenlos und möglichst ohne Türen.

An wichtigen Zielorten (z.B. Bahnhöfe, Begegnungsbereiche in den Ortschaften, Bushaltestellen, Freizeit- und Erholungsnutzungen, etc.) sind attraktive Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl anzubieten.

<sup>4</sup> ASTRA und Velokonferenz Schweiz, Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, 2008.

## 7.4 Öffentlicher Verkehr

Alleinstellungsmerkmale des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind hohe Leistungsfähigkeit bei möglichen hohen Geschwindigkeiten und geringem Flächenverbrauch. Bezüglich der gesetzten Ziele erhält der öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert.

Der ÖV ist ein gebundenes System; es gibt eine Strecken- und Linienbindung, eine zeitliche Bindung (Fahrplan) und eine Tarifbindung. Der Zugang zum ÖV erfolgt über Haltestellen. Diese Haltestellen müssen räumlich besser mit der Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden.

Die ÖV-Planung ist eine langfristige und rollende Verbundaufgabe. Grundsätzlich liegt im Kanton Glarus die Zuständigkeit zur Entwicklung des ÖV beim Kanton. Die Gemeinde ist an einem Dialog mit dem Kanton interessiert, um die Grundsätze der ÖV-Konzeption des GVKs in die Planung einzubringen und so einen Mehrwert für den Kanton und die Gemeinde zu erreichen. Für den ÖV werden folgende Grundsätze verfolgt:

### 7.4.1 Der Zugang zum ÖV erfolgt am Dorfplatz

Das System ÖV soll dort weiterentwickelt werden, wo es heute schon hohe Raumnutzerdichten gibt (Einwohner- und Arbeitsplatzdichten) und dort, wo Entwicklungsschwerpunkte geplant sind. In Glarus Nord befinden sich die gewachsenen, dichten Ortskerne am Hangfuss, abseits der später realisierten Bahnhöfe. Deshalb sind heute bereits die Ein- und Aussteigerfrequenzen in den gewachsenen Ortschaften grösser als beispielsweise am peripher gelegenen Bahnhof Nieder- und Oberurnen. Die wichtigen Zugänge zum ÖV liegen in den einzelnen Dörfern am Dorfplatz und entlang der historisch gewachsenen Landstrasse und nicht am Bahnhof. Dieses System soll im GVK weiterentwickelt werden, mit dem Vorteil, die Erschliessungswirkung in den einzelnen Ortschaften zu verbessern, und mit der Möglichkeit, die Gesamtreisezeiten im System zu verkürzen.

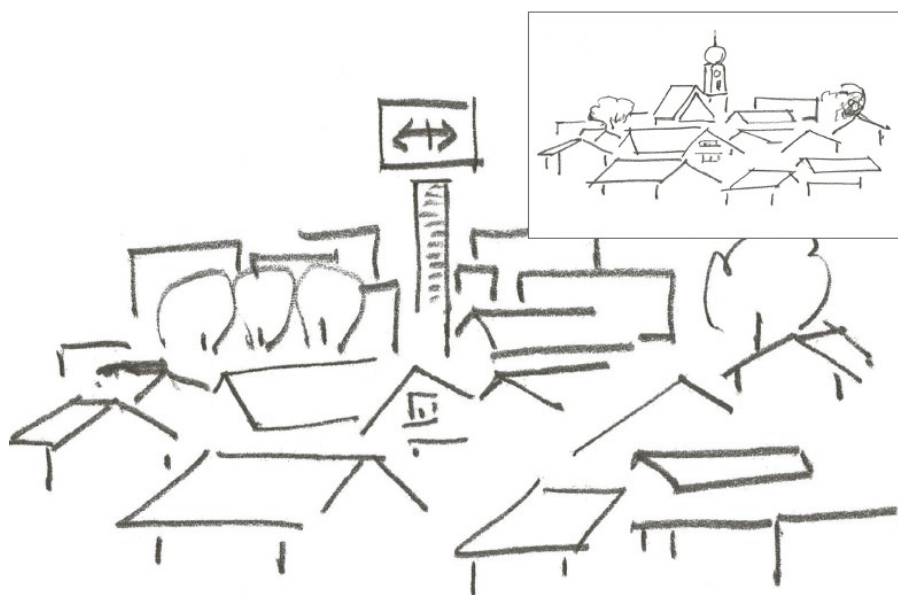


Abbildung 11: Der Zugang zum ÖV erfolgt am Dorfplatz und nicht am Bahnhof.

## 7.4.2 Ziegelbrücke; Reisezeiten optimieren mit kurzen Umsteigezeiten

Die wichtigste Schnittstelle des ÖV aus kommunaler und kantonaler Sicht ist der Bahnhof Ziegelbrücke. Hier treffen Fern- und Nahverkehr (S-Bahnen und Buslinien) aufeinander.

Bei Anschlussknoten sind kurze Umsteigezeiten wichtig, um die Reisezeiten möglichst kurz zu halten. Aktuell und auch zukünftig kreuzen sich die Interregio-Züge zur Symmetriezeit .00 in Ziegelbrücke. Dies ermöglicht kurze Umsteigezeiten in und aus allen Richtungen. Optimierungen zur Minute .30 und zur Minute .15 und .45 sind möglich, dazu ist aber längerfristig der Doppelspurausbau im Tiefenwinkel notwendig, weil kurz nach diesem bis heute eingleisigen Streckenabschnitt die IC- und IR Züge kreuzen. Dieser Doppelspurausbau soll in den nationalen Eisenbahn-Ausbauprogrammen forciert gefordert werden, weil nur damit die Reisezeiten für den Kanton optimiert und verkürzt werden können.

Spätestens mit dem längerfristig vom Kanton bereits anvisierten Viertelstundentakt (STEP AS 2035/40) wird dieser Doppelspurausbau unerlässlich sein, um gute Anschlüsse bei ausreichender Betriebsstabilität gewährleisten zu können.

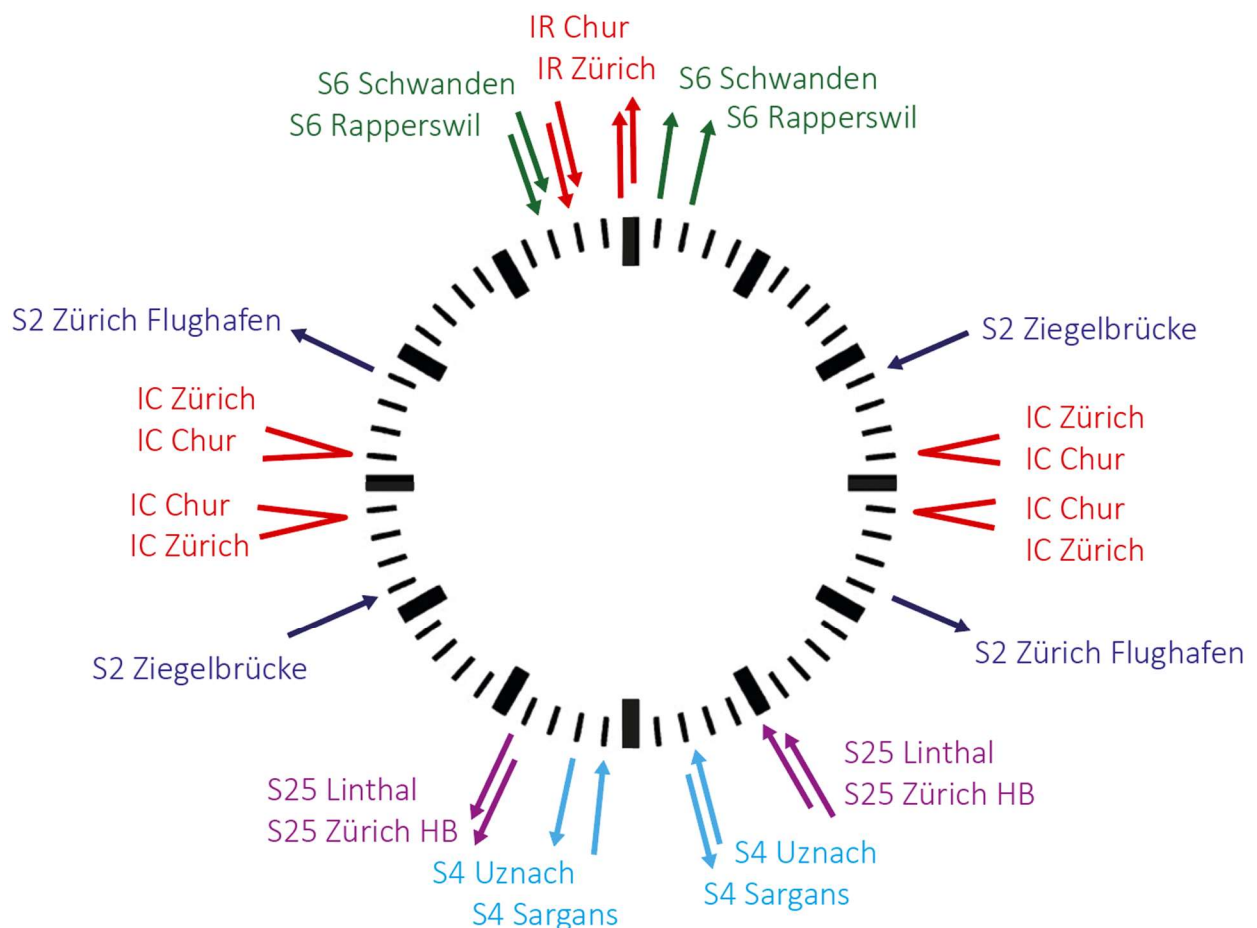


Abbildung 12: Fahrplan-Uhr Ziegelbrücke (2023).

## 7.4.3 Näfels-Mollis als «Umsteigedrehscheibe»

Der Bahnhof Näfels-Mollis ist für die Gemeinde Glarus Nord die zweite wichtige Umsteigeschnittstelle. Neben Ziegelbrücke kann dieser Umsteigebahnhof zu einer «Umsteigedrehscheibe» weiterentwickelt werden; Näfels-Mollis ist bereits seit der Bahnhoferneuerung mit einem Ausweichgleis ausgestattet; der zweite Perron fehlt jedoch noch. Spätestens wenn das heute

bestehende halbstündliche S-Bahnangebot verdichtet werden soll, sind Kreuzungsmöglichkeiten in Näfels-Mollis nötig. Die Lage der Station, ungefähr mittig der bestehenden Kreuzungsstellen Ziegelbrücke und Glarus ermöglicht es, dass jeweils zu der «Achtelsymmetrie» weitere Anschlüsse an weitere Linien möglich sind.

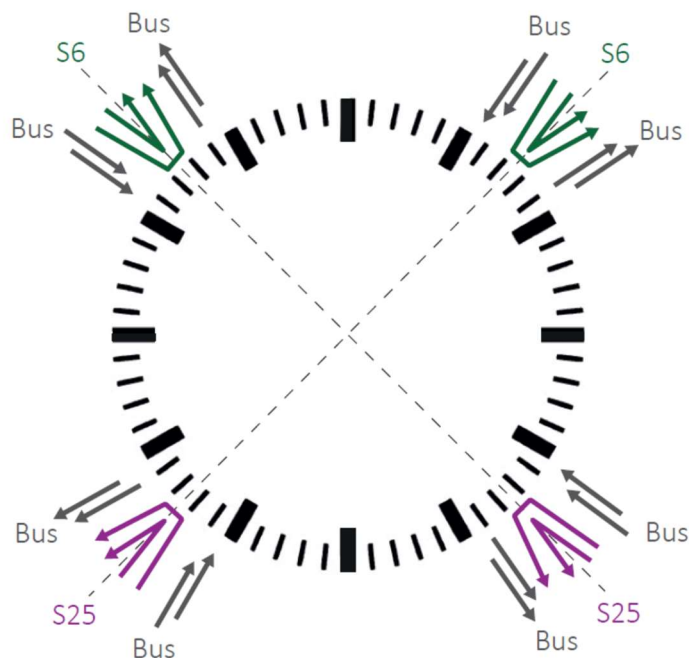


Abbildung 13: Fahrplan-Uhr Näfels-Mollis (203X).

#### 7.4.4 Bus-Achse mit optimierten Haltestellen und dichterem Angebot

Zwischen Ziegelbrücke und Näfels verkehren heute bereits parallel zum S-Bahn-Angebot Buslinien im Halbstundentakt. Die Erschließungswirkung dieser Busstrecke ist erheblich besser als jene der S-Bahnhaltestellen. Der öffentliche Verkehr soll dort verbessert werden, wo möglichst viele Raumnutzende davon profitieren (ÖV-Angebot auf Siedlungsentwicklung abstimmen). Der heutige Halbstundentakt auf der Busachse Ziegelbrücke – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis soll dazu zum Viertelstundentakt verdichtet werden. Damit kann die ÖV-Erschließung der zentralen Lagen in den Ortschaften des Talbodens deutlich verbessert werden (ÖV-Güteklassensprung von D auf C). Die ÖV-Erschließung würde deutlich attraktiver, da auch attraktive Anschlüsse angeboten werden können. Für einige Relationen sind 15 Minuten Reisezeitverkürzung möglich (Bsp. Bilten-Oberurnen oder Näfels) und für viele Relationen gibt es eine Verdoppelung der zeitlichen Verfügbarkeit (alle Orte entlang der Achse).

Das Angebot kann schrittweise entwickelt werden, und auch das Angebot an den Rand- und Nachtstunden soll hier ausgebaut werden.

Die Haltestellen sollen räumlich besser mit den Ortsstrukturen und dem Fussverkehrsnetz abgestimmt werden; die Fussgängerbereiche / Begegnungsbereiche sollen jeweils einen direkten Anschluss an eine behindertengerecht ausgestaltete Haltestelle erhalten. Der Aufenthalt an der Bushaltestelle soll für Fahrgäste angenehm und mit positiven Erfahrungen verbunden sein. Der Gestaltung und Ausstattung der Bushaltestelle soll deshalb besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden (vgl. Standards zur Ausstattung von Bushaltestellen in Kap. 8.4.3).

In Bilten sollen die zentralen Lagen ebenfalls von einem verbesserten Busangebot profitieren. Dies kann durch zusätzliche Busangebote von / nach Ziegelbrücke oder auch Schänis erfolgen. In Niederurnen sind jeweils schlanke Anschlüsse nach und aus Oberurnen und Näfels zu ermöglichen (Anschlüsse zur Achtelsymmetrie .07 / .37; .22 / .52).

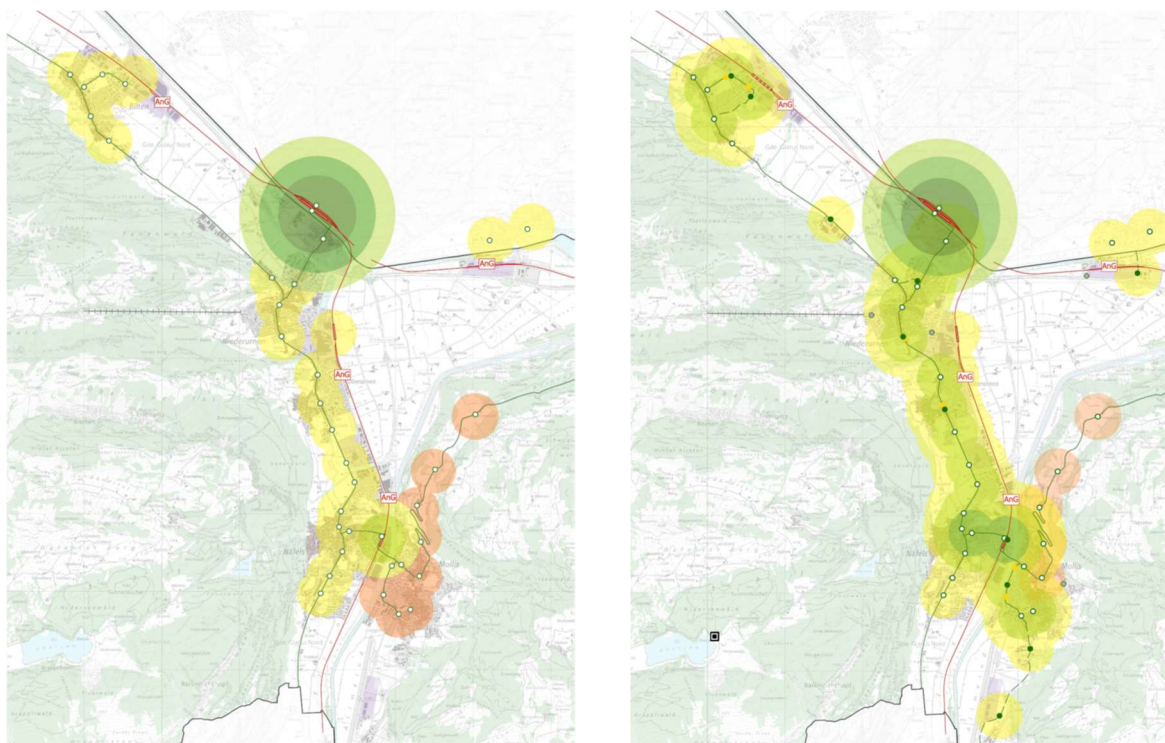


Abbildung 14: Mit dem Viertelstundentakt auf der Busstrecke zwischen Ziegelbrücke und Näfels können viele Raumnutzende besser mit dem ÖV erschlossen werden (ÖV-Güteklassensprung). Links der heutige Zustand mit einer ÖV-Güteklasse D entlang der Ortschaften im Talboden (gelb). Rechts der angestrebte Zustand mit einer ÖV-Güteklasse C (hellgrün) und einer verbesserten Erschliessungswirkung.

#### 7.4.5 Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Flugplatz, Biäsche, Bilten und Niederurnen (Eternit)

Die Entwicklungsschwerpunkte Flugplatz Mollis und Biäsche, welche derzeit noch nicht mit dem ÖV erschlossen sind, werden an den ÖV angebunden.

Die Entwicklungsschwerpunkte Bilten und Niederurnen (Eternit) können als „erschlossen“ bezeichnet werden; die raumplanerisch beabsichtigte intensivere Nutzung könnte aber eine verbesserte ÖV Erschliessung rechtfertigen.

#### 7.4.6 Angebote im Tourismusverkehr

Auch am Kerenzerberg soll das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden.

#### 7.4.7 Ortsbusse und Bedarfsangebote

Ortsbusse können das bestehende Linienangebot ergänzen. Denkbar sind ergänzende Ortlinien in Niederurnen, wo die Seilbahnstation, das Altersheim und je nach Entwicklung des Bahnangebotes das Quartier um die Bahnhofstrasse (Eternit) noch nicht optimal angebunden ist. Eine weitere Ortsbuslinie könnte das stark wachsende Quartier in Näfels Süd besser erschliessen.

Weitere Bedarfsangebote zu Erholungs- und Tourismusnutzungen beispielsweise Gäsi, Filzbach, Mullern und Obersee können das ÖV-Angebot ergänzen. Hier sollen auch Synergien mit teilweise vorhandenen Schulbusangeboten (Obersee) gesucht werden.

## 7.5 Motorisierter Individualverkehr (Strassenklassierung)

Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr und insbesondere für Notfallorganisationen soll verbessert werden. Dafür dient eine nachvollziehbare Hierarchie im Strassennetz. Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt, welches leistungsfähig ausgestaltet ist. In den Quartieren ist quartierfremder Verkehr (Schleichverkehr) zu vermeiden.

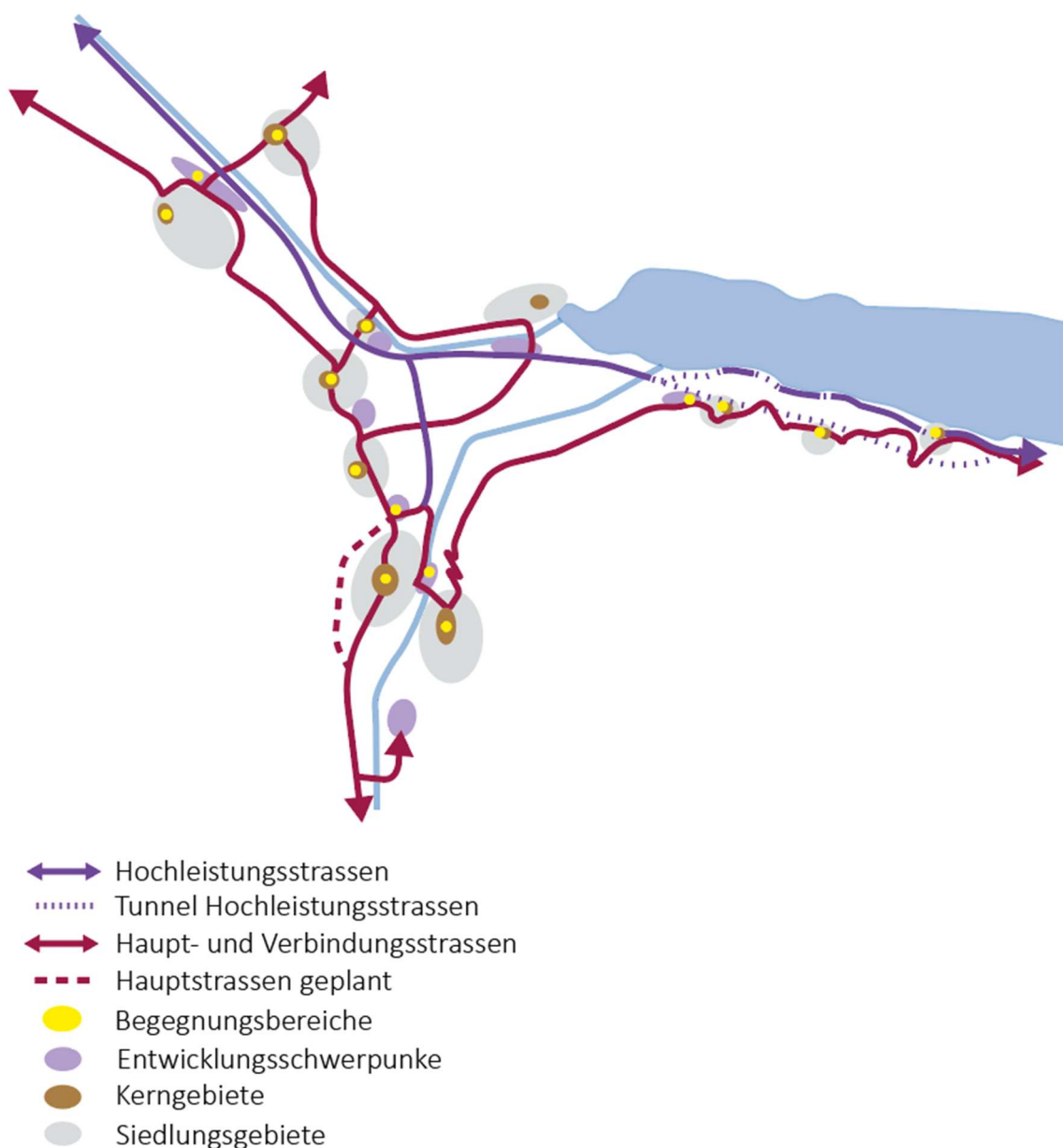


Abbildung 15: Das Basisnetz mit Hochleistungsstrassen und Hauptstrassen, welche möglichst ausserhalb der Siedlungsgebiete geführt werden. Wo dies nicht möglich ist, ist eine verträgliche Dimensionierung gefordert.

Die Strassenklassierung wurde vorgängig bereits bearbeitet und vom Gemeinderat im Frühjahr 2022 zur Kenntnis genommen. Integraler Bestandteil der Strassenklassierung ist die Dimensionierungs-

richtlinie, welche die wichtigsten Parameter und Anforderungen an die Strassenklassen festhält. Für das GVK wurde die Strassenklassierung überprüft, punktuell weiterentwickelt und auf die Teilkonzeptionen abgestimmt.

Das Strassennetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird wie folgt gegliedert:

- Hochleistungsstrassen (Bund, grüne Signalisation, Nationalstrasse I. und II. Klasse)
- Hauptstrassen (i.R. Kanton oder Bund, blaue Signalisation, nach Strassengesetz Kantonsstrassen I. Klasse oder Nationalstrasse III. Klasse)
- Verbindungs- und Sammelstrassen (Nebenstrassen, weisse Signalisation, nach Strassengesetz Kantonsstrassen II. Klasse oder Gemeindestrassen)
- Erschliessungsstrassen und Erschliessungswege

Hochleistungsstrassen, Hauptstrassen, Verbindungsstrassen sowie wichtige Sammelstrassen bilden das Basisnetz. Das ergänzende Netz beinhaltet die verkehrlich untergeordneten Strassen.

Die Erarbeitung erfolgte nach folgenden Grundsätzen:

- Das Basisnetz übernimmt verkehrliche primär die Funktion des Durchleitens und Verbindens, ermöglicht sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte und entlastet die untergeordneten Strassen vom ortsfremden Verkehr. Der Verkehr auf dem ergänzenden Netz wird möglichst direkt auf das Basisnetz geleitet und dort gebündelt. Die Quartiere sollen von quartierfremdem Verkehr freigehalten werden (Achsen-Kammer-Prinzip).
- Neben der verkehrlichen Funktion sind Strassen auch immer öffentliche Räume und haben deshalb auch eine soziale Funktion zu erfüllen. Die Typisierung der Strassen soll das Bedürfnis zur Erhaltung oder Schaffung von Begegnungsorten berücksichtigen.
- Die Funktion der Sammelstrassen ist das Sammeln und Zuleiten auf das übergeordnete Netz. Sammelstrassen sollen eine ordnende Funktion erhalten, aber nicht zu zusätzlichem unerwünschtem Ausweichverkehr führen. Sammelstrassen können oder sollen auch städtebaulich eingesetzt werden und z.B. die Orientierung in einer Ortschaft erleichtern.
- In Übereinstimmung mit den Zielsetzungen (Kapitel 4) und der gesamtverkehrlichen Mobilitätsstrategie (Kapitel 6) sind Investitionen zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen. Das GVK basiert deshalb auf der Annahme, dass kostspielige Ausbauten des Strassennetzes vermieden werden. Einzelne Netzergänzungen im übergeordneten Strassennetz befinden sich bereits in der Umsetzung (Querspange Netstal) oder in einem fortgeschrittenen Planungsstand (Umfahrung Näfels), so dass sie im GVK als geplante Netzergänzungen abgebildet werden.

Bei der Erarbeitung resp. Überarbeitung wurden in folgenden Punkten Handlungsbedarf festgestellt:

- Beim Aus- oder Neubau von Strassenverbindungen gleichzeitig auch flankierende Massnahmen vorsehen.
  - Mit dem Bau der Stichstrasse hat die Bahnhofstrasse / Molliserstrasse ihre übergeordnete Funktion verloren.
  - Mit dem Bau der Querspange Netstal sind flankierende Massnahmen in Mollis erforderlich (in Umsetzung).
  - Mit der Umfahrung Näfels sind flankierende Massnahmen auf der heutigen Hauptachse vorzusehen.
- Mit der geplanten Entwicklung im ESP Ziegelbrücke ist auch die Erschliessung zu überprüfen, je nach Umfang mit erwartetem Mehrverkehr aufgrund der absehbaren Entwicklung im ESP Ziegelbrücke.
- Die verkehrliche Funktion der Strassen und das Strasseneigentum sind historisch gewachsen und sind teilweise veraltet. Einzelne Strassen sollten zwischen Gemeinde und Kanton abgetauscht werden. Dazu ist eine Einigung zwischen Kanton und Gemeinde zu erzielen, gemäss Strassengesetz liegt die Zuständigkeit dazu beim Landrat.

## 7.6 Verkehrsberuhigung

Eine klare Strassenhierarchie erleichtert es, nachvollziehbare Geschwindigkeitsregimes zu definieren. Verkehrsberuhigte Zonen mit niedrigen Geschwindigkeiten tragen dazu bei, die Verträglichkeit zwischen MIV und dem Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Tempo-30 kann insbesondere in folgenden Fällen zur Anwendung kommen:

- In Wohnquartieren;
- In Arbeitsgebieten, insbesondere bei Velorouten;
- In den Ortszentren auf den Hauptstrassen, in Koordination mit dem Strasseneigentümer (Bund/Kanton). Hinweis: Tempo-30 evtl. streckenbezogen signalisieren.
- Grundsätzlich können Buslinien durch Tempo-30-Zonen geführt werden.

Begegnungszonen (Tempo 20) werden insbesondere in folgenden Fällen geprüft:

- Bei Schulhäusern und Kindergärten;
- Auf Antrag von Einwohnerinnen und Einwohnern einzelner Quartiere.

Strassenklassierung	Tempo 50	Tempo-30	Tempo-20	Bemerkungen
Hauptstrassen in den Ortschaften	X	X		mehrheitlich Zuständigkeit des Kantons
Sammelstrassen	X	X	X	
Erschliessungsstrassen und -wege (Quartiere)		X	X	
Begegnungsorte			X	oder auch autofrei

Tabelle 3: Strassenhierarchie und Geschwindigkeitsregimes

## 7.7 Parkierung und Shared Mobility-Angebote

Das Gesamtverkehrskonzept umfasst sowohl Aussagen zur Parkierung auf öffentlichem Grund als auch über die Vorgaben zur Parkierung auf Privatgrundstücken.

In den historisch gewachsenen Siedlungskernen muss bis heute ein Unterbestand an Parkmöglichkeiten festgestellt werden. In den Siedlungen der letzten Jahrzehnte gibt es dagegen eine starke Orientierung auf Parkplätze. In vielen Überbauungen wurden hohe Stellplatzzahlen verlangt und realisiert. Die Verfügbarkeit und der Preis von Parkplätzen hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Grundsätze der Konzeption sind:

- Die künftige Verkehrsentwicklung ist entsprechend den Zielsetzungen verstärkt auf die Innenentwicklung abzustimmen (vgl. Abbildung 1). Der öffentliche Raum in den historisch gewachsenen, dichten Kernzonen soll vermehrt wieder für Begegnung und Aufenthalt genutzt werden können. Um die historischen Strukturen zu erhalten, soll die Dauerparkierung in den Kernzonen weg von den Vorgärten und Quartierstrassen in Parkierungsanlagen verlagert werden (Mobilitätshubs und / oder Quartier-Parkierungsanlagen, d.h. Gemeinschaftsparkierungsanlagen). Diese Anlagen sind ideale Standorte auch für Shared Mobility-Angebote.
- An zentralen, mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen sollen auch Siedlungen mit einer reduzierten Stellplatzzahl umgesetzt werden können.
- Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze soll auch auf die Ortschaften am Kerenzerberg und auf die Naherholungsgebiete ausgedehnt werden.

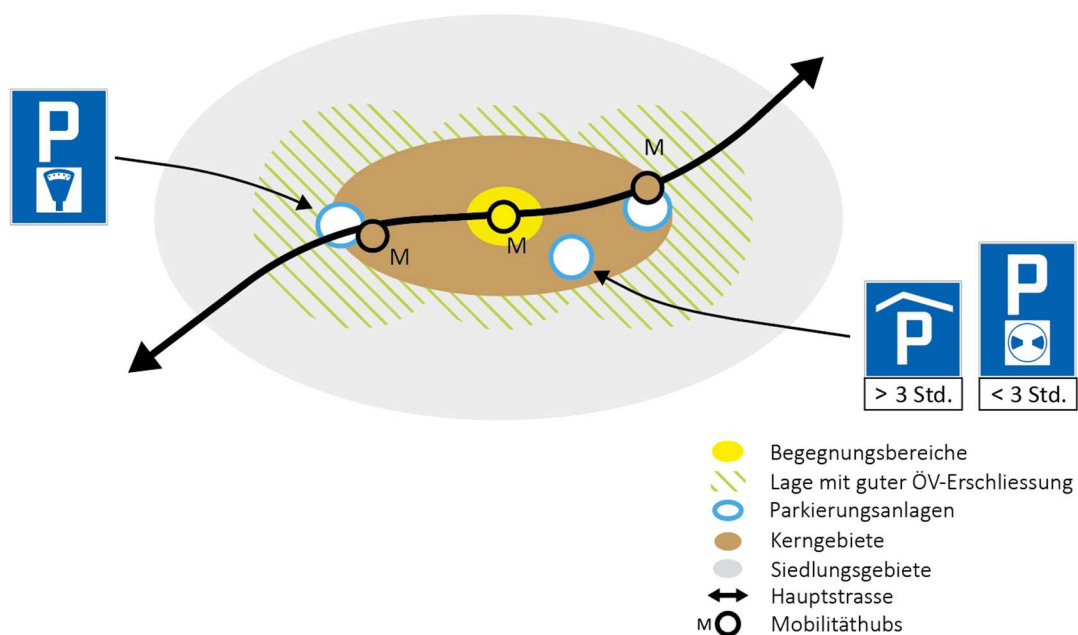


Abbildung 16: Parkierungskonzept; in den Kernzonen soll die Dauerparkierung auf Parkierungsanlagen verlagert werden. An zentralen, gut öv erschlossenen Lagen ist die Stellplatz-Erstellpflicht zu reduzieren.

### 7.7.1 Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (Parkplatzbewirtschaftung)

Die öffentlichen Parkplätze wird künftig, zumindest an zentralen Lagen, bewirtschaftet. Das Parkierungskonzept für die Ortschaften im Talboden inkl. rechtliche Grundlagen liegen vor und wird ab 2023 schrittweise umgesetzt. In weiteren Umsetzungsschritten soll das Parkierungskonzept auf den Kerenerberg und die Erholungsgebiete ausgeweitet werden.

### 7.7.2 Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht

Gemäss neuem Baureglement (von der Gemeindeversammlung verabschiedet, Genehmigung ausstehend) richtet sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze nach den VSS-Normen (Art. 32 Abs. 1 BauR). Die rechtlichen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht sollen dahingehend ergänzt werden, dass an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen reduziert werden kann (gestützt auf Art. 57 des Raumentwicklungs- und Baugesetzes sowie Art. 71 der Bauverordnung des Kantons Glarus). Die Reduktionsmöglichkeiten werden in Abhängigkeit der angestrebten ÖV-Güteklassen definiert, jedoch wenn möglich parzellenscharf abgegrenzt.

Gebiet (ÖV-Güteklasse)	Reduzierter Bedarf	
	minimal	maximal
A	0%	40%
B	30%	60%
C	40%	80%
D	80%	100%
E	keine Reduktion	
keine	keine Reduktion	

Tabelle 4: Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung

### 7.7.3 Mobilitätshubs und Quartierparkierung

Mobilitäts-Hubs sollen an zentralen Lagen in den Ortschaften positioniert werden. In den Mobilitätshubs können neben der konventionellen Parkierung auch Shared Mobility-Angebote, E-Mobilität, Nebennutzungen wie Abholstationen („Salübox“) oder weitere Ver- und Entsorgungsdienste angeboten werden. Durch den Mehrfachnutzungseffekt können die Anlagen insgesamt kleiner dimensioniert werden, als wenn jedes Parkfeld einer Person direkt zugewiesen ist.

Weitere Parkierungsbedürfnisse in den Quartieren, insbesondere in den Kerngebieten, können in Gemeinschaftsparkierungsanlagen gebündelt werden (in den Plänen als Quartierparkierung vermerkt).

### 7.7.4 Shared Mobility Angebote

Die Entwicklung der Mobilität ist derzeit sehr dynamisch. Die Digitalisierung, neue Mobilitätsformen und Sharing-Angebote ermöglichen es, neue Angebote zugänglich zu machen und miteinander zu verknüpfen. Veränderungen im Mobilitätsverhalten sollen ermöglicht, auch gefördert, aber nicht vorgeschrieben werden. Bedürfnisse jüngerer Generationen unterscheiden sich von jenen der älteren.

Pro Ortschaft werden ein oder mehrere Standorte für Shared Mobility-Angebote definiert. Geeignet sind insbesondere die Mobilitätshubs. Hier können unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt und verknüpft werden.

Unter Shared Mobility Angeboten etablieren sich in der Schweiz gegenwärtig folgende:

- Car Sharing, z.B. Mobility, Sponti-Car, 2EM
- Bike Sharing: Donkey Republic, Lime, Pick-E-Bike, Publi Bike, TIER
- Cargo Bike: Carvelo2go
- Scooter: Bird, Lime, TIER und andere

Es ist absehbar, dass diese Anbieter auch Angebote in Glarus Nord platzieren werden. Das GVK setzt die Rahmenbedingungen für eine geordnete Entwicklung. Bei Bike- und Scootersharing-Systemen sollen stationenbasierte Systeme anstatt free-floating-Systeme bevorzugt werden. Die Skalierung der Stationsdichte kann entsprechend dem Platzverbrauch der angebotenen Dienste angepasst werden. Die Gemeinde verfügt über eine eigene Fahrzeugflotte, welche ausserhalb der Arbeitszeiten der Verwaltung weiteren Nutzer:innen zur Verfügung gestellt werden kann.

### **7.7.5 E-Mobilität**

Glarus Nord fördert die Umstellung auf E-Mobilität. Das im GVK vorgeschlagene Konzept mit Sammelparkierungsanlagen / Mobilitätshubs erleichtert die Einrichtung mit Versorgungsanlagen für die E-Mobilität.

Gemäss Art. 07 Abs. 3 des Parkierungsreglements werden 5% der Einnahmen aus den Parkierungsgebühren für die Erstellung und den Unterhalt von Ladestationen für Elektrofahrzeuge verwendet.

Ladestationen werden zudem insbesondere bei Überbauungsplänen und Arealentwicklungen eingefordert (z.B. in Kombination mit einem Mobilitätskonzept).

## 7.8 Querschnittsthemen

### 7.8.1 Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Wichtigere Strassen an zentralen Orten und insbesondere in Abschnitten im Umfeld mit dynamischer entwickelnden Gebieten sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) betrieblich und gestalterisch optimiert werden.

### 7.8.2 Güterverkehr

#### Entwicklungsschwerpunkte

Die Gemeinde Glarus Nord verfügt über Arbeitszonen und verschiedene Entwicklungsschwerpunkte (ESP), bei welchen die Arbeitsplatznutzungen im Vordergrund stehen:

- ESP Bilten
- ESP Ziegelbrücke
- ESP Eternit (Schweiz) AG, Niederurnen
- ESP Näfels/Mollis
- ESP Flugplatz Mollis
- ESP Biäsche

Die ESP Bilten, Biäsche und auch Eternit verfügen dank der Nähe zu Anschlussgleisen und auch den Autobahnanschlüssen über gute oder hervorragende Voraussetzungen zur Erschliessung für den Güterverkehr. Die Erschliessung des ESP Flugplatz Mollis soll für den Schwerverkehr künftig via Umfahrung Näfels, Querspange Netstal (im Bau) und den Ausbau der Netstalerstrasse erfolgen. Die ESP Ziegelbrücke und Näfels/Mollis liegen zentral bei den Bahnhöfen. Diese Areale sollen mehrheitlich mit Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden.

#### Weitere Arbeitsgebiete

In den historisch gewachsenen Arbeitsgebieten bewegt sich der Gewerbeverkehr oft in Strassenräumen, welche auch von weiteren Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. So führt beispielsweise die kantonale Radroute verschiedentlich durch Arbeitsgebiete, wo Konflikte zwischen dem Veloverkehr und dem Güterverkehr (Zufahrt, Ent- und Beladen, Rangieren) entstehen können. Lösungsansätze sind situationsspezifisch zu definieren. Mögliche Lösungsansätze sind die Temporeduktion für den MIV und den Güterverkehr (Geschwindigkeitsniveau angleichen), die Definition von Ladezonen oder die separate Führung des Velo- und Fussverkehrs.

#### Anschlussgleise

In Glarus Nord bestehen verschiedene Anschlussgleise in Bilten, Biäsche / Weesen, Nieder- und Oberurnen sowie in Näfels-Mollis. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass diese erhalten bleiben und damit der Güterverkehr auf der Schiene weiterhin möglich bleibt oder auch wieder aktiviert werden kann.

#### Ver- und Entsorgung

Paketabholstationen (und idealerweise auch Abgabestationen (z.B. „Salübox“)) könnten helfen, den Paketzustellverkehr nicht weiter anschwellen zu lassen. Für die Kunden sind die Abholstationen rund um die Uhr verfügbar. Geeignete Standorte können die Mobilitätsstandorte in den Quartieren sein.

## 7.9 Kommunikation und Zusammenarbeit

### 7.9.1 Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung

Das Mobilitätsverhalten ist nicht nur von Strukturen geprägt, sondern beruht auch stark auf Gewohnheiten und ist insgesamt wenig rational. Mit Anreizen, Beratungen und Kommunikationsmassnahmen können Gewohnheiten in Frage gestellt, Bedürfnisse verändert und das Verhalten beeinflusst werden.

Unter Mobilitätsmanagement werden Tätigkeiten und Massnahmen verstanden, die auf einen effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehr abzielen und auf Information, Beratung Kommunikation, Organisation und Koordination basieren. Sie sollen den modernen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden, Mobilitätsangebote erweitern und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen reduzieren. Das Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, die Ziele bezüglich Modalsplit zu erreichen (vgl. Kapitel 6.3, Förderung Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV).

Mobilitätsmanagement und Mobilitäts-Beratung sind Zielgruppen-spezifisch zu definieren. Unternehmen, Schulen und Vereine sind geeignete Zielgruppen. Gewohnheiten werden geändert, wenn Alltagsroutinen verändert werden; z.B. bei Umzügen oder Stellenwechseln.

Bei neuen und zusätzlichen Nutzungen ist die Verkehrserzeugung bereits in der Projektentwicklung aktiv zu thematisieren. Insbesondere bei grösseren Projekten und Vorhaben ist die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten anzustreben resp. einzufordern.

Die Gemeinde setzt bereits Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement resp. -sensibilisierung um, beispielsweise beteiligte sie sich bereits mehrmals an der Aktion „Cyclomania“.

### 7.9.2 Zusammenspiel der verschiedenen Planungsebenen fördern

Bei der Gestaltung der Siedlungsentwicklung ist die Gemeinde federführend. Insbesondere ist die Gemeinde für eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung verantwortlich. Die Zuständigkeit für die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen liegt hingegen beim Kanton (Hauptstrassen, Angebotsentwicklung öV) und beim Bund (Nationalstrassen, Eisenbahnbau). Eine enge Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bedingt die enge und intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Planungsebenen („integrierte Planung“). Vgl. Abbildung 17.

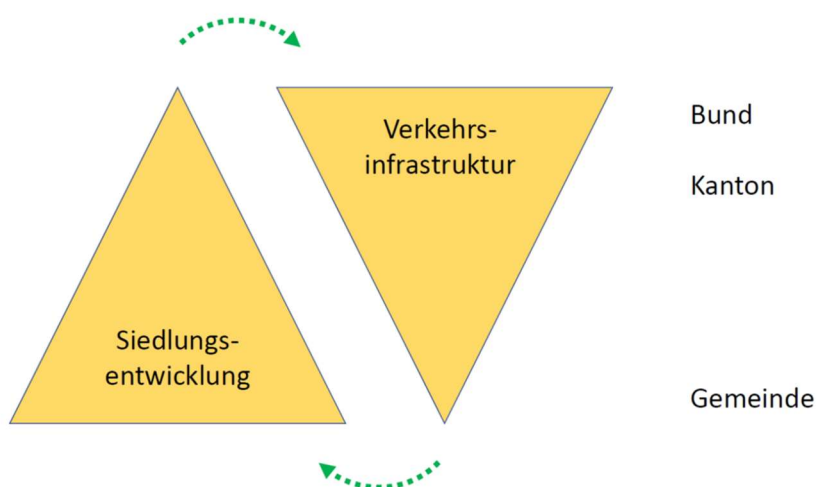


Abbildung 17: Eine enge Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung (bottom-up) und der Planung der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen (top-down) ist für das Erreichen der Zielsetzungen (vgl. Kap. 4) essenziell. Dies bedingt eine lösungsorientierte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Planungsebenen.

## 8 Massnahmen

Vgl. auch Tabelle (A3) im Berichtsteil B.

Erläuterungen:

In der Spalte «Priorität» wird angegeben, wie wichtig die Massnahme zur Erreichung der Ziele ist. Es wird unterschieden in:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität

Die Angaben in der Spalte «Planungshorizont» beziehen sich auf die Umsetzungsschritte, welche in der Spalte «Nächste Schritte / weiteres Vorgehen» beschrieben sind (Kernfrage: Wann soll mit der Umsetzung gestartet werden?).

- kurzfristig (1-3 Jahre)
- mittelfristig (3 - 6 Jahre)
- langfristig (6 - 15 Jahre)
- laufend
- noch offen

### 8.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen

#### 8.1.1 ESP Näfels/Mollis

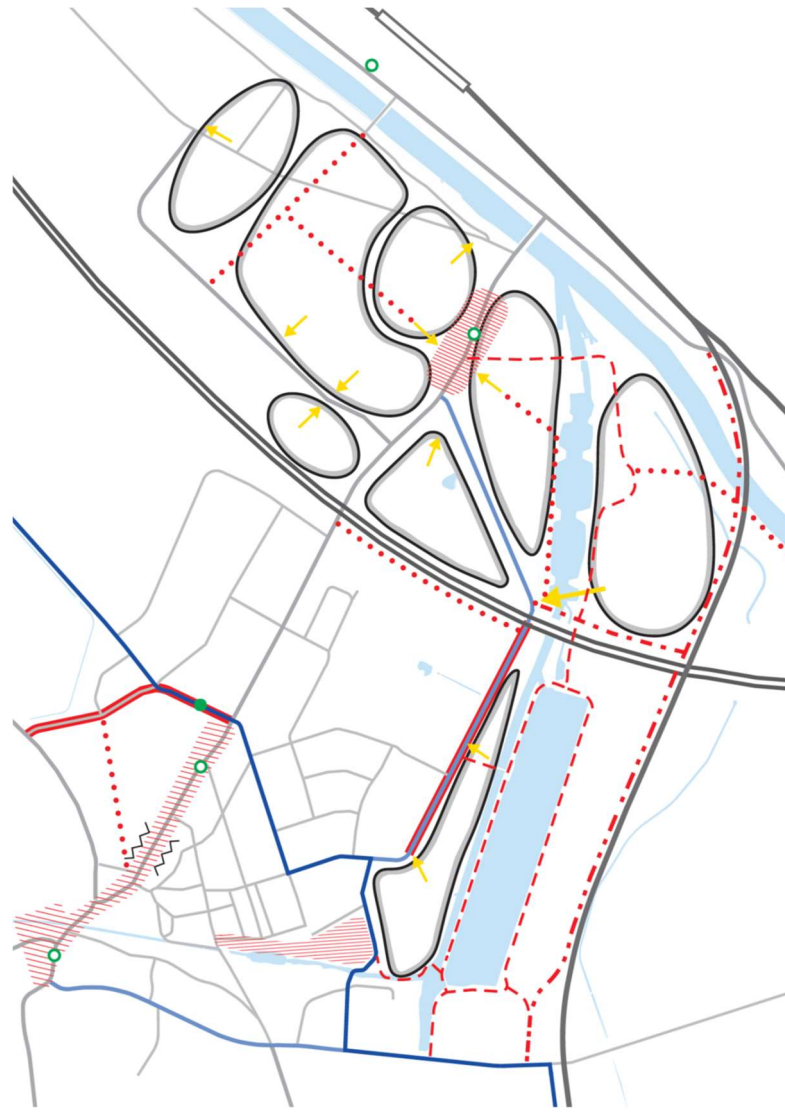
Siehe Kapitel 9.

## 8.1.2 ESP Bilten

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 20	ESP Bilten, ÖV-Erschliessung	Mit dem bestehenden Busangebot ist der ESP ungenügend resp. teilweise nicht erschlossen. Es ist zu prüfen, wie das Busangebot optimiert werden kann.	_ Massnahmen zur Optimierung des Busangebots definieren, Busangebot während den Berufspendlerzeiten ausbauen.	Kanton und Gemeinde	Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig
E 21	ESP Bilten, MIV- und Velo-Erschliessung Linth-Escherstrasse	_ Die Linth-Escherstrasse soll mit beidseitigem Trottoir und sicherer Veloführung (Hauptroute) erweitert werden, die Bushaltestellen sind in diesem Strassenzug behindertengerecht auszugestalten. Abbiegende Fahrzeuge sollen den Verkehrsfluss nicht behindern (z.B. Mittelzonen) _ Linth-Escherstrasse: BGK, in dem neben verkehrlichen Fragestellungen auch Siedlungs-Massnahmen (Entwicklung der angrenzenden Bebauung, Vorplätze, Zufahrten) geklärt werden sollen	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren _ BGK für Abschnitt Linth-Escherstrasse Industriegebiet Au vordringlich (grosse Änderungen der Strasse zeichnet sich ab: Erschliessung aufgrund Bauvorhaben Läderach) _ mit Entwicklung der Sägestrasse abstimmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig
E 22	ESB Bilten, MIV- und Veloerschliessung Sägestrasse	_ Die Sägestrasse sollte mit beidseitigem Trottoir erweitert werden, die Bushaltestellen sind in diesem Strassenzug behindertengerecht auszugestalten	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren _ mit Entwicklung der Linth-Escherstrasse abstimmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	mittelfristig
E 23	ESP Bilten, Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen	_ Strassenklassierung und -zuständigkeiten Linth-Escherstrasse und Sägestrasse bereinigen, möglicher Abtausch mit Hauptstrasse (Dorfstrasse) klären	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.),	mittlere Priorität	langfristig
E 24	ESP Bilten, Schäniserstrasse	_ Klärung der Velowegführung	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Kanton	ASTRA, Kanton SG	mittlere Priorität	kurzfristig
E 25	ESP Bilten, Grabenstrasse	_ Klärung der Velowegführung	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig

Tabelle 5: Massnahmen ESP Bilten

### 8.1.3 ESP Ziegelbrücke



Zusätzliche grössere MIV-Verkehrsnachfragen in Folge der Innenentwicklungspotenziale im ESP Ziegelbrücke können nicht über die bestehende Ziegelbrückstrasse abgewickelt werden (Engpass im oberen Bereich im historischen Kern);

Es ist zu beachten, dass sich die Entwicklung im ESP Ziegelbrücke über mehrere Planungsperiode erstrecken soll, d.h. dass auch nach 2035/2040 weitere Einwohner und Arbeitsplätze hinzukommen sollen. Es ist deshalb wichtig, ein hoher Anteil der Wege mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen.

	heute	2035/40 (Szenario 1)	2035/40 (Szenario 2)
Einwohner	360	1000	1000
Arbeitsplätze (VZÄ)	420	600	600
Wege	2000 – 2500	4100 – 5500	4100-5500
Modalsplit MIV	39 – 49 %	30 – 40%	20-30%
MIV-Fahrten	800 – 1100	1500 – 1900	1000 – 1500



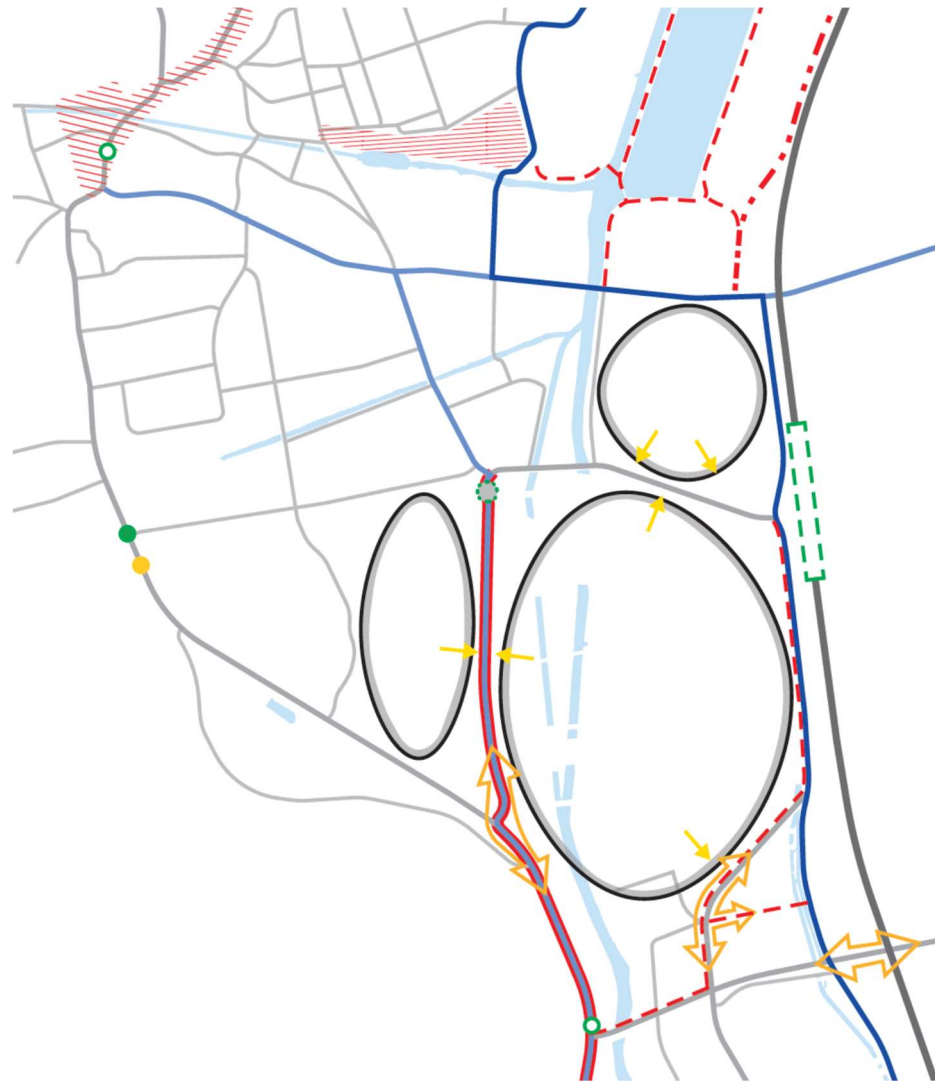
Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 26	ESP Ziegelbrücke, Ziegelbrückstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Rahmenplanung: Vision für die angestrebte Entwicklung der Nutzung / Bebauung entlang der Strasse entwickeln</li> <li>_ BGK Ziegelbrückstrasse: Zielbild für die künftige Ausgestaltung und Organisation des Strassenraums Ziegelbrücke erarbeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Erstellung Rahmenplanung</li> <li>_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan für BGK definieren</li> </ul>	Kanton (BGK) Gemeinde (Rahmenplan)	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig
E 27	ESP Ziegelbrücke, Strassenabtausch Ziegelbrückstrasse oberer Abschnitt sowie Brunnenstrasse / Wiesenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Prüfung Strassenabtausch Brunnenstrasse/Wiesenstrasse und Ziegelbrückstrasse im oberen Bereich zwischen Kanton und Gemeinde</li> <li>_ Umbau des Knotens Wiesenstrasse und Badstrasse, Erweiterung der Brunnenstrasse mit beidseitigem Trottoir, Begegnungszone und evtl. Einbahnregime in der Ziegelbrückstrasse im oberen Bereich im Kern</li> <li>_ Bus-Umsteigehaltestelle Ziegelbrückstrasse bei der Migros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren</li> <li>_ Machbarkeitstudie der Erschliessung ESP Ziegelbrücke prüfen / erarbeiten</li> <li>_ Kosten-/Nutzenanalyse für Strassenabtausch machen</li> </ul>	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.), Standortförderung, Grundeigentümer	mittlere Priorität	kurzfristig
E 28	ESP Ziegelbrücke, Reduktion Parkplatzerstellpflicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Parkierungsreglement oder Ergänzung Baureglement mit Reduktion der Erstellpflicht (vgl. GVK, Kapitel Parkierung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ siehe Parkierung</li> </ul>	Gemeinde	Grundeigentümer, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig
E 29	ESP Ziegelbrücke, Sondernutzungsplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>In ESP-Sondernutzungsplan soll geklärt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Anbindungen Fuss- und Veloverkehr an Bahnhof Ziegelbrücke und in Richtung Dorf Niederurnen (entlang Freiräume), Velowegverbindung Ochsenplatz-Ziegelbrücke abseits der Hauptstrasse, Velowegverbindung zwischen Niederurnen und Ziegelbrücke, arealinterne Wegführungen / Durchlässigkeit</li> <li>_ Fusswegverbindung durch den ESP hindurch abseits der Hauptstrasse</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan mit Beteiligten definieren</li> </ul>	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde, Standortförderung	hohe Priorität	mittelfristig

entsprechend den Überlegungen im Masterplan und Aufenthaltsbereiche

- \_ Die Parkierung ist zu bewirtschaften und die Erstellpflicht ist auf Grund der guten ÖV Erschliessungsgüte und der Verfügbarkeit von Shared Mobility-Angeboten und entsprechend der Zielsetzungen zu reduzieren. Die Parkierung ist pro Teilgebiet möglichst gemeinschaftlich zu planen. Die Langzeitparkplätze sind grundsätzlich in Tiefgaragen und / oder Parkhäusern anzubieten.
- \_ Ver- und Entsorgung
- \_ Einfordern von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen

Tabelle 6: Massnahmen ESP Ziegelbrücke

### 8.1.4 ESP Niederurnen, Eternit (Schweiz) AG



Derzeit ist das Areal der Eternit (Schweiz) AG in Niederurnen ein wichtiger Arbeitsstandort. Das Gebiet ist auch in der revidierten Nutzungsplanung grösstenteils den Arbeitszonen zugeordnet.

Die ÖV-Erschliessung des Areals ist zu klären. Der Zugang des Güterverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz erfolgt über die Flechsenstrasse. Gleichzeitig führen wichtige Velorouten entlang und durch das Areal. Die Verkehrssicherheit auf diesen Achsen ist zu verbessern.

Konzeptinhalt				
bestehend	geplant	optional	aufheben	
				Teilgebiete ESP, Ausschlusspunkte ESP
				Begegnungsbereich
				Entwicklung des Bahnangebotes klären
				Bushaltestellen
				Fussweg / Trottoir
				Fuss- und Veloweg
				Veloweg
				Lücke schliessen
				Kantonale Radroute
				Kommunale Route (Velo)
				Strecken mit Handlungsbedarf (Velo)
				Erschliessung Güterverkehr
Orientierender Inhalt				
bestehend	geplant			
				Bahnstrecken
				Übergeordnete Strassen
				Strassen- und Wegnetz
				Gewässer

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 30	ESP Niederurnen, ÖV-Erschliessung Bahn / Bus klären und weiterentwickeln	_ Je nach Entwicklung des Bahnangebots ist die öV Erschliessung zu verbessern; denkbar sind wieder bessere Angebote bei der Bahn, die Umlegung der bestehenden Buslinie über die Eternitstrasse oder die zusätzliche Führung eines Ortsbusses	_ proaktiv Situation beobachten	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	mittlere Priorität	noch offen
E 31	ESP Niederurnen, kantonale Radroute	_ Entlang der Bahnhofstrasse und Linthlisteg verläuft die kantonale Radroute, die Sicherheit entlang dieser Route soll verbessert werden (Güter-/Anlieferverkehr)	_ detaillierte Schwachstellenanalyse _ Variantenstudium / Lösungsvorschläge erarbeiten	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig
E 32	ESP Niederurnen, Veloverbindung Oberurnen und Niederurnen	_ Landstrasse und Eternitstrasse soll eine sichere kommunale Komfortveloroute erhalten zwischen Oberurnen und Niederurnen	_ detaillierte Schwachstellenanalyse _ Variantenstudium / Lösungsvorschläge erarbeiten _ Dialog mit Kanton (Umsetzung Velogesetz)	Gemeinde und Kanton		hohe Priorität	kurzfristig
E 33	ESP Niederurnen, Reduktion Parkplatzerstellpflicht	_ Parkierungsreglement oder Ergänzung Baureglement mit Reduktion der Erstellpflicht (vgl. GVK, Kapitel Parkierung)	_ siehe Parkierung	Gemeinde	Grundeigentümer, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig
E 34	ESP Niederurnen, Mobilitätsmanagement	_ Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ proaktiv Situation beobachten _ siehe auch Massnahme <a href="#">K 2 Mobilitätsmanagement</a>	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde	mittlere Priorität	noch offen

Tabelle 7: Massnahmen ESP Niederurnen

## 8.1.5 ESP Flugplatz Mollis

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 35	ESP Flugplatz Mollis, ÖV-Erschliessung	_ Der Flugplatz Mollis soll mit einer Buslinie, die zumindest während der Hauptverkehrszeit fährt, erschlossen werden. Denkbar ist die Verlängerung der oder einzelner Kurse der Linie 512 ab Mollis bis Flugplatz oder bis Netstal.	_ Fahrplanprojekt entwickeln (vgl. <a href="#">Massnahme ÖV 1</a> ) _ Dialog mit Kanton aufnehmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig
E 36	ESP Flugplatz Mollis, Veloverkehr	_ Die Führung der kantonalen Velohauptroute und einer Nebenroute ist zu klären (Vorschlag: der Linth entlang eine Freizeitroute ohne Hartbelag, via ESP eine Alltagsroute mit Beleuchtung und Hartbelag	_ Variantenstudium/ Lösungsvorschläge erarbeiten _ Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton und Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig
E 37	ESP Flugplatz Mollis, Fussverkehr	_ Ein vorhandener Fussweg ab Steinackerplatz via Feldbach zum ESP soll erhalten, signalisiert und attraktiviert werden.	_ Weg signalisieren, Gefahrenstellen eliminieren (Querung Südstrasse und Netstalerstrasse)	Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig
E 38	ESP Flugplatz Mollis, Bushaltestelle und Standort von Shared Mobility-Angeboten	_ Eine Bushaltestelle beim ESP soll attraktiv ausgestaltet werden, je nach Betriebskonzept ist auch eine Buswendeschleife zu klären. Standorte von Shared Mobility-Angebote sind zu klären.	_ Positionierung Bushaltestelle im Rahmen Masterplan Flugplatz prüfen	Kanton und Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig
E 39	ESP Flugplatz Mollis, Flankierende Massnahmen in Mollis	_ Die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen ist zu überprüfen und gegebenenfalls sind weitere Massnahmen entlang der Netstalerstrasse, Baumgartenstrasse, Oberrütelistrasse, Kanalstrasse erforderlich, um Schleichverkehr zu minimieren. _ evtl. Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen: Vorderdorfstrasse, Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse	_ Überprüfung Flama laufend / kurzfristig _ Falls weitere Massnahmen erforderlich sind: Auf Zeitpunkt der Inbetriebnahme Spange einfordern (2024) _ Strassenabtausch prüfen (mittel- bis längerfristig)	Kanton und Gemeinde	Landrat (Strassenkl.)	mittlere Priorität	mittelfristig

E 40	ESP Flugplatz Mollis, Mobilitätsmanagement	_ Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ proaktiv Situation beobachten _ siehe auch Massnahme <a href="#">K 2 Mobilitätsmanagement</a>	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde	mittlere Priorität	noch offen
------	--	--	--	----------------------------------	----------	--------------------	------------

Tabelle 8: Massnahmen ESP Flugplatz Mollis

### 8.1.6 ESP Biäsche, weitere ESP

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 41	ESP Biäsche	Zur Klärung der Massnahmen läuft gegenwärtig ein separates Testplanungsverfahren. Zudem gibt es einen separaten Grundlagenbericht mit ersten Überlegungen zu erforderlichen Massnahmen (Metron, 2018): _ Neue, verbreiterte, lastwagentaugliche Sammelstrasse ab Flechsenstrasse bis zur Schwärzistrasse _ Neue separate Buslinie während der Hauptverkehrszeit HVZ (6-9 Uhr, 16 bis 19 Uhr) _ Flankierende Massnahmen an der Unteren Schwärzistrasse (Durchfahrtsperre für MIV bei der Linthbrücke und bei der bestehenden Autobahnüberführung), evtl. Abtausch Eigentum _ Veränderte Linienführung der SchweizMobil-Route der Linth entlang (nicht mehr über den Autobahnanschluss)  Im Interesse der Gemeinden Weesen und Amden soll die Parkierung im Bereich Bahnhof erweitert werden; hier sind Synergien denkbar zwischen touristischer Nutzung und	Massnahmen auf Stufe Testplanung berücksichtigen.	Gemeinde	Kanton, Nachbargemeinden, Standortförderung, Grundeigentümer, Landrat (Strassenkl.)	hohe Priorität	kurzfristig

Arbeitsplatznutzung, Buserschliessung  
und Shared Mobility-Angeboten.

E 42	ESP Lintharena	Spezifische Aspekte: _ Anbindung Fuss- und Veloverkehr (Richtung Oberurnen und Näfels), mit Projekt Umfahrung Näfels abstimmen	proaktiv Projekt Umfahrung Näfels begleiten, Anliegen der Gemeinde einbringen	Gemeinde / Kanton	lintharena AG, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig
E 43	ESP Sportzentrum Filzbach	Spezifische Aspekte: _ Mobilitätshub _ ÖV-Bedarfsverkehr in Zeiten mit hohem Gästeaufkommen	_ Machbarkeitsstudie Hub (in Bearbeitung) _ BehiG-Umbau Bushaltestelle proaktiv begleiten	Gemeinde	Sportzentrum, touristische Akteure	mittlere Priorität	mittelfristig

Tabelle 9: Massnahmen ESP Biäsche, Lintharena und Sportzentrum Filzbach

## 8.2 Fussverkehr

### 8.2.1 Begegnungsbereiche schaffen

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
F 1	Begegnungsbereich Mollis (Schulhaus Dorf, Kirchplatz)	<p>_ Der Begegnungsbereich in Mollis (Schulhaus Dorf, Kirchplatz) kann im Rahmen des BGK Kerenzerstrasse bearbeitet werden.</p> <p>_ Attraktivierung des öffentlichen Raumes, Aufenthaltsqualität, Platzsituation aufwerten, Treffpunkt schaffen</p>	_ in BGK Kerenzerstrasse Mollis einfließen lassen	Kanton und Gemeinde (B+U)	Gemeinde (GJK, Liegenschaften, Schule)	hohe Priorität	kurzfristig
F 2	Begegnungsbereiche (Prio A)	<p>In allen Ortschaften sollen Begegnungsbereiche geschaffen werden. Begegnungsbereiche in den Ortschaften schrittweise zu belebten Treffpunkten entwickeln. Identität der Ortschaften stärken / unterstützen</p> <p>Prioritäre Begegnungsbereiche:</p> <p>_ Bilten: Dorfstrasse, Schulhaus</p> <p>_ Niederurnen: Schulstrasse, Ochsenplatz</p> <p>_ Oberurnen: Adlerstrasse, Länderstrasse</p> <p>_ Näfels: Bahnhof (ESP)</p> <p>_ Mollis: Schulhaus Dorf, Kirchplatz</p> <p>_ Filzbach: Sportzentrum</p> <p>_ Obstalden: Kerenzerbergstrasse, Schulhaus</p> <p>_ Mühlehorn: Dorfstrasse, Vorderdorf, Bahnhof</p>	<p>_ Gemeindeintern Synergien identifizieren und nutzen (Projekt GJK)</p> <p>_ Weiteres Vorgehen definieren</p> <p>_ Umsetzung mit Entwicklungsabsichten / absehbaren Veränderungen, Infrastruktur-Management-Projekte oder gravierende Mängel</p>	Gemeinde (B+U)	Gemeinde (GJK, Liegenschaften, Schule), Kanton	hohe Priorität	noch offen
F 3	Begegnungsbereiche (Prio B)	<p>Begegnungsbereiche Priorität B (analog Prio A)</p> <p>Priorität B (weitere Begegnungsbereiche)</p> <p>_ Ziegelbrücke: Jennyareal</p> <p>_ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse</p>	_ bei Gelegenheit aktiv werden und nächste Schritte definieren (vgl. Prio A)	Gemeinde (B+U)	Gemeinde (Liegenschaften, Schule W+L), Kanton	mittlere Priorität	noch offen

- \_ Niederurnen: Dämmli, entlang Dorfbach
- \_ Näfels: Lintharena
- \_ Näfels: Schulhaus, Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Kirche
- \_ Näfels: Krumm
- \_ Mollis: Steinacher, Zwicky-Haus und Vorderdorfstrasse
- \_ Filzbach: Dörfli, Schulhausstrasse

Tabelle 10: Begegnungsbereiche

## 8.2.2 Fusswegnetz planerisch sichern, Schwachstellen und Netzlücken

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
F 4	Fusswegnetz planerisch sichern (Gemeinderichtplan)	Das Fusswegnetz ist behördenverbindlich festgesetzt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Fusswegnetz in Gemeinderichtplan festsetzen</li> <li>_ Fusswegnetz inkl. Netzlücken sind ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einzubeziehen.</li> </ul>	Gemeinde	Grundeigentümer, Arealentwickler	mittlere Priorität	kurzfristig
F 5	Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Die vorhandenen Fusswegnetze sollen gepflegt, Schwachstellen erkannt und behoben werden</li> <li>_ Schwachstellen wurden teilweise bereits identifiziert und dokumentiert (z.B. bezüglich Schulwegsicherheit)</li> <li>_ Schwachstellenanalyse durchführen resp. systematisch vervollständigen</li> <li>_ laufende Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Projekt Schwachstellenanalyse starten (Budget 2024)</li> <li>_ Tool zum laufenden Erfassen von Schwachstellen im Fusswegnetz evaluieren und in Betrieb nehmen</li> <li>_ Koordination mit Infrastrukturmanagement</li> <li>_ Schwachstellen schrittweise beheben / sanieren</li> </ul>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	kurzfristig
F 6	Netzlücken schliessen (Prio A)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wegnetzlücken schliessen, prioritär: <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mollis: Trottoire entlang Bahnhofstrasse (in Planung)</li> <li>_ Näfels: Anbindung Lintharena (interne Wegführung durch Park in Bearbeitung, Anbindung Lintharena in Richtung Dorfkern Näfels zu klären, mit</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Koordination mit Infrastrukturmanagement</li> <li>_ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen</li> </ul>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	laufend

		Umfahrung Näfels koordinieren) _ Bilten: Anbindung Bushaltestelle Bahnhofstrasse _ Näfels: Querung Hauptstrasse Feld / Oberdorf					
F 7	Netzlücken schliessen (Prio B)	Wegnetzlücken schliessen, bereits erkannte Netzlücken: _ Bilten: Anbindung Arbeitsgebiete (ESP), Anbindung und Durchwegung Masterplangebiet Bilten Ost, Trottoir Linth-Escherstrasse _ Bilten, Ussbühl: Anbindung Gebiet Lediweg an Bushaltestelle _ Niederurnen: Durchwegung und Anbindung ESP Ziegelbrücke, Durchwegung Unterdorf _ Oberurnen: Durchwegung Giessen, Untersand, Sand/Panoramastrasse; Trottoir Bahnhofstrasse _ Näfels: Anbindung und Durchwegung ESP Näfels/Mollis, Fuss-/Veloweg entlang Mülibach, Durchwegung Grüt, Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse _ Mollis: Anbindung ESP Näfels/Mollis über die Linth, Südstrasse, Kännelstrasse _ Riet/Biäsche: Wanderweg bei Biberlichopf, Durchwegung ESP Biäsche, Linthsteg nach Weesen _ Filzbach: Durchwegung Areal Sportzentrum _ Mühlehorn: Seeuferweg Mühletal - Mühlehorn - Tiefenwinkel	_ Schwachstellenliste überprüfen und ergänzen _ Netzlücken auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	mittlere Priorität	laufend

Tabelle 11: Massnahme Fusswegnetz

### 8.2.3 Schulwegsicherheit

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
F 8	Plan Schulwege	Darstellung der empfohlenen Schulwege + Strassenquerungen erstellen, welche von Eltern + Polizei (Verkehrsinstruktion) genutzt werden kann	_ Planausschnitt erstellen (Auszug GVK)	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation	hohe Priorität	kurzfristig
F 9	Prüfung Einführung Begegnungszone (Tempo 20) bei Schulen	Temporär Tempo 20 vor Schulhäuser zeitnah als Versuch durchführen, z.B.: _ Mollis, Schulhaus Am Bach _ Näfels, Schulhaus Dorf _ Näfels, Schulhaus Schnegg Ggf. Konzept auf weitere Schulstandorte übertragen	_ Klärung der Voraussetzungen mit Polizei _ temporäre Massnahme durch Monitoring begleiten	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation, Polizei	hohe Priorität	kurzfristig
F 10	Schulwegsicherheit erhöhen	In Zusammenarbeit mit den Schulen und den Elternorganisationen wurden die Schwachstellen auf den Schulwegen erhoben. Schrittweise Lösungsvorschläge für die Behebung der Schwachstellen erarbeiten und umsetzen.	_ Austausch mit Polizei (laufend, in Bearbeitung) _ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstelle	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation	hohe Priorität	laufend

Tabelle 12: Massnahmen Schulwegsicherheit

## 8.3 Veloverkehr

### 8.3.1 Kantonale und kommunale Routen

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
V 1	Kantonale Routen	_ Die kantonale Radroute nach kantonalem Velogesetz soll als Hauptroute definiert werden. Die Route ist teilweise entsprechend veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (wie in Oberurnen bereits erfolgt). Als Vorschlag sind zudem Anschlussverbindungen nach Reichenburg und in Richtung Mühlehorn zu definieren. Die Hauptrouten führen abseits stark befahrener Strassen und bilden das Rückgrat einer Komfortroute durch das ganze Tal hindurch.	_ Definition der Standards für die kantonalen Routen durch den Kanton _ Zuständigkeiten klären, Koordination der kant. und kommunalen Routennetze inkl. Anforderungen _ Gesetzliche Grundlage aktualisieren (Radroutengesetz nachführen, oder neues Mobilitätsgesetz schaffen?) _ Punktuell Linienführung klären (z.B. Flugplatz Mollis)	Kanton	SchweizMobil Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig
V 2	Kommunale Routen	_ In Näfels und Mollis sowie zwischen Oberurnen und Niederurnen sollen weitere direkt geführte Komfortrouten (hauptsächlich abseits stark befahrener Strassen) zwischen Ziel- und Quellorten definiert und signalisiert werden (kommunale Routen). Weitere kommunale Routen binden die Siedlungszentren an die kant. Radroute an, z.B. in Bilten.	_ Massnahmen definieren _ Koordination mit Infrastrukturmanagement _ Projekte erarbeiten und schrittweise umsetzen	Gemeinde (B+U)		mittlere Priorität	kurzfristig

Tabelle 13: Massnahmen kantonale und kommunale Routen

### 8.3.2 Velowegnetz planerisch sichern, Schwachstellen und Netzlücken

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
V 3	Velowegnetz planerisch sichern (Gemeinderichtplan)	Das Velonetz für unterschiedliche Nutzergruppen ist behördenverbindlich festgesetzt.	_ Velowegnetz in Gemeinderichtplan festsetzen _ Zusammen mit dem Kanton sind	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Kanton, Grundeigentümer, Arealentwickler	mittlere Priorität	kurzfristig

			Radroutennetze für verschiedene Nutzergruppen zu definieren. _ Velowegnetz inkl. Netzlücken sind ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einzubeziehen.				
V 4	Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung	_ Schwachstellen wurden teilweise bereits identifiziert und dokumentiert (z.B. bezüglich Schulwegsicherheit) _ Schwachstellenanalyse durchführen resp. systematisch vervollständigen _ laufende Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen	_ Projekt Schwachstellenanalyse starten (Budget 2024) _ Tool zum laufenden Erfassen von Schwachstellen im Velowegnetz evaluieren und in Betrieb nehmen _ Koordination mit Infrastrukturmanagement _ Umsetzungsprojekte für Schwachstellen erarbeiten und schrittweise beheben / sanieren	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	kurzfristig
V 5	Netzlücken schliessen	Geplante Velowegverbindungen gemäss Konzeptpläne GVK resp. Schwachstellenanalyse schrittweise realisieren Bereits erkannte Netzlücken: _ Bilten: Verbindung nach Schänis, Anbindung Arbeitsplatzgebiete _ Niederurnen: Verbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Ziegelbrücke (z.B. entlang Bahngleis) _ Oberurnen: Sand/Panoramastrasse _ Näfels: Anbindung Lintharena, Fuss-/Veloweg entlang Mülibach _ Mollis: Anbindung ESP Näfels/Mollis, Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse, Schwärzistrasse (Anbindung ESP Biäsche) _ Biäsche: Anbindung ESP _ Mühlehorn: Seeuferweg Mühletal - Mühlehorn - Tiefenwinkel	_ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen _ Koordination mit Infrastrukturmanagement _ Netzlücken auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	laufend
V 6	Bahnübergang Schwärzistrasse,	_ Verkehrssicherheit bei der Verzweigung Schwärzistrasse / Industriestrasse beim heutigen	_ bestehender Bahnübergang nur noch für Velo und Fussverkehr betreiben (Schleichverkehr unterbinden), im	Gemeinde	Kanton	hohe Priorität	kurzfristig

	Verkehrssicherheit erhöhen	Bahnübergang verbessern (kant. Radroute)	Minimum die Durchfahrt in Richtung Näfels für den MIV sperren _ Zuständigkeit klären (der Prozess betreffend Übertrag der Strasse vom Kanton an die Gemeinde läuft derzeit)				
V 7	Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse, neue Anbindung Schwärzistrasse	_ bestehender Bahnübergang an der Schwärzistrasse nach Norden verschieben, um eine neue Verbindung Kleine Schwärzistrasse - Am Linthli - Schwärzistrasse zu schaffen. _ neue Fuss-/ Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse (entlang Stichstrasse)	_ mittel- bis langfristig: Machbarkeitsstudie für Verlegung Bahnübergang und neue Fuss-/Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse erstellen _ Dialog mit Beteiligten aufnehmen	zu klären	Gemeinde, BAV Kanton	mittlere Priorität	langfristig

Tabelle 14: Massnahmen Velowegnetz

### 8.3.3 Bike-Sharing und Veloabstellplätze

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
V 8	Bike-Sharing	Evaluation und Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots	_ bestehende Angebote evaluieren, Gespräche mit Anbietern, Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden _ Koordination mit Nachbargemeinden, Kanton und Tourismus	Gemeinde (B+U)	Nachbargemeinden, Betreiber, Glarus Nord Tourismus, Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	mittelfristig
V 9	öffentliche Veloabstellplätze an Schlüsselorten	An wichtigen Zielorten sind attraktive Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl anzubieten.  Folgende Orte mit Handlungsbedarf wurden identifiziert: _ ESP Näfels/Mollis: Veloabstellplätze östlich der Unterführung Bahnhof Näfels/Mollis _ Bushaltestellen (vgl. Rückmeldungen Velotouren)	_ Projekt starten _ Übersicht über öffentliche Veloabstellplätze erstellen _ Schrittweise Angebot an Veloabstellplätzen ausbauen, Synergien mit anderen Bauvorhaben nutzen (z.B. Sanierung Bushaltestellen) _ Veloparkierung auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen.	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Grundeigentümer	hohe Priorität	laufend

Tabelle 15: Bike-Sharing und Veloabstellplätze

## 8.4 Öffentlicher Verkehr

### 8.4.1 Viertelstundentakt und Erschliessung Flugplatz

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
ÖV 1	Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz	<p>_ Die Buslinie 512 zwischen Ziegelbrücke und Mollis, Vorderdorf / Baumgartenstrasse soll schrittweise zum Viertelstundentakt verdichtet werden.</p> <p>_ Die Linie 512 soll zudem mindestens zu den Hauptverkehrszeiten (6-9 Uhr, 16 bis 19 Uhr) über den Flugplatz bis Netstal verlängert werden.</p>	<p>_ Verwaltungsebene: Fahrplanprojekt entwickeln (Machbarkeit detailliert aufarbeiten, schrittweise Umsetzung aufzeigen)</p> <p>_ politische Ebene: Entscheidungsfindung auf Kantonsebene, gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen (ÖV-Gesetz anpassen, Finanzierung klären)</p> <p>_ Wichtigste Stossrichtungen ÖV in Aktualisierung des Gemeinderichtplans aufnehmen</p>	Kanton und Gemeinde Politik	ÖV-Betreiber Tourismus	hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 16: Massnahmen Viertelstundentakt und Erschliessung Flugplatz

### 8.4.2 Klimaabo

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
ÖV 2	Klimaabo	<p>_ Die internationale Resonanz des 9 Euro-Tickets in Deutschland zeigt, dass auch in der Schweiz ein vergünstigter Zonen-Abo-Tarif ein deutlicher Hebel in der Nutzung des ÖV sein könnte.</p>	<p>_ Anstoss durch Gemeinde, den Ansatz vertieft zu prüfen (politischer Auftrag / Absichtserklärung, die Thematik weiter zu verfolgen)</p> <p>_ Interessen der verschiedenen Akteure klären, Lead bestimmen</p> <p>_ In einem ersten Schritt ist vertieft zu prüfen, mit welchen Kosten zu rechnen wäre, um für die Tarif-Zonen 901, 990, 991 Bewohnerinnen, Bewohnern und Unternehmen ein vergünstigtes Abo abgeben zu können.</p>	zu klären	Kanton, Gemeinde, Tarifverbund, Tourismus	mittlere Priorität	kurzfristig

Tabelle 17: Massnahme Klimaabo

### 8.4.3 Bushaltestellen

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
ÖV 3	Bushaltestellen	_ Die Bushaltestellen sind aufzuwerten und behindertengerecht auszubauen. Dazu werden die Haltestellen je nach Anforderungen in drei Kategorien eingeteilt. Für jede Kategorie wird ein anzustrebender Ausbaustandard definiert. Eine gute Gestaltung und Einbindung ins Umfeld sollen für eine gute Aufenthaltsqualität sorgen; weitere Infrastrukturen wie beispielsweise Veloabstellplätze können die Attraktivität weiter erhöhen. Direkte Zugänge und sichere Fahrbahnquerungen sind selbstverständlich.	_ Übersicht Konzept Haltestellen an Kanton _ Abstimmung Haltestellenplanung zwischen Kanton und Gemeinde (gemeinsames Vorgehen anstreben)	(Bund) / Kanton / Gemeinde	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	laufend
ÖV 4	Überprüfung der Haltestellenlage, Bilten Gerbi	_ Bilten, Gerbi: Optimierung der Haltestellensituation. Evtl. Aufhebung der Haltestelle Gerbi prüfen, wenn eine gute Fussverkehrsanbindung der Liegenschaften an der alten Landstrasse an die Haltestelle Ussbühl gewährleistet werden kann	_ Fussweganbindung klären	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig
ÖV 5	Überprüfung der Haltestellenlage, Niederurnen Ziegelbrückstrasse	_ Niederurnen: neue Haltestelle bei Wiesenstrasse / Ziegelbrückstrasse (Umsteigebeziehung Bilten - Oberurnen, Näfels optimieren)	_ klären im Rahmen Entwicklung ESP Ziegelbrücke, BGK / Rahmenplanung Ziegelbrückstrasse	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig
ÖV 6	Überprüfung der Haltestellenlage, Niederurnen Friedhof	_ Niederurnen, Friedhof: Optimierung Haltestellenlage	_ klären in Zusammenhang mit möglicher Busführung via Eternitstrasse oder Ortsbusangebot	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig
ÖV 7	Überprüfung der Haltestellenlage, Oberurnen Feuerwehrplatz	_ Oberurnen, Feuerwehrplatz: Haltestelle zum Begegnungsbereich Adlerstrasse – Länderstrasse verschieben	_ Abstimmung Haltestellenplanung zwischen Kanton und Gemeinde _ klären im Zusammenhang mit Begegnungsbereich Oberurnen	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig

ÖV 8	Überprüfung der Haltestellenlage, Näfels-Mollis, Bahnhof Ost	_ Näfels-Mollis, Bahnhof: zusätzliche Haltestelle östlich der Bahnstrecke an der Stichstrasse, schlanker Anschluss der Busse von / nach dem Kerenzerberg ermöglichen	_ klären im Zusammenhang mit Entwicklung ESP Näfels/Mollis _ Raumsicherung in ÜP Escherpark	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig
ÖV 9	Überprüfung der Haltestellenlage, Mollis Kanalstrasse	_ Mollis, Kanalstrasse, Rosenhofstrasse: neue Haltestelle, Haltestellen Kanalstrasse und Oberrütelistrasse zusammenfassen, Optimierung Haltestellenabstand, bessere Einbindung in das Fusswegnetz	__ bei Gelegenheit aktiv werden und nächste Schritte definieren	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	langfristig
ÖV 10	neue zusätzliche Haltestelle, Bilten Bahnhofstrasse und Grabenstrasse	_ Bilten, Bahnhofstrasse und Grabenstrasse: neue Haltestelle, in Zusammenhang mit geplanter Siedlungsentwicklung / ESP _ neue Buslinienführung via Bahnhofstrasse ab Fahrplanwechsel 2023	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Ansprüche formulieren, gemeinsame Projekterarbeitung _ Haltestellen möglichst rasch definitiv und hindernisfrei ausgestalten _ Projekt erarbeiten	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig
ÖV 11	neue zusätzliche Haltestelle, Niederurnen Fennen	_ Niederurnen, Fennen: neue, ÖV-Erschliessung Arbeitsplatzgebiet	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Ansprüche formulieren, gemeinsame Projekterarbeitung	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig
ÖV 12	neue zusätzliche Haltestelle, Mollis Südstrasse	_ Mollis, Südstrasse: neue Haltestelle	_ Haltestelle vorbereitet / Haltekante erstellt	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	kurzfristig
ÖV 13	neue zusätzliche Haltestelle, Mollis Flugplatz	_ Mollis, Flugplatz: ÖV-Erschliessung ESP	_ im Rahmen des Masterplan Flugplatz / Mollis Arbeitszone A klären	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig
ÖV 14	neue zusätzliche Haltestelle, Biäsche	_ Biäsche: ÖV-Erschliessung ESP	_ in Testplanung klären danach weitere planerische Schritte vorsehen	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 18: Massnahmen Bushaltestellen

Eine Karte mit der Klassierung der Bushaltestellen ist in Abbildung 18 und in der Beilage verfügbar.

Für die verschiedenen Haltestellenkategorien wird jeweils folgende Standardausstattung angestrebt.

Ausstattungs-elemente	1: Vollausrüstung (20 Meter)	2: Standardausrüstung 12 Meter	3: Grundausrüstung (8-12 Meter)
Haltestellentafel	X	X	X
Infotafel (Fahrplan und Liniennetzplan)	X	X	X
Sitzbank	X	X	X
Abfalleimer	X	X	X
Gedeckter Wartebereich (evtl. nur in Lastrichtung)	X	X	
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	X		

Tabelle 19: Den drei Haltestellenkategorien werden unterschiedliche Ausstattungsstandards zugeordnet.

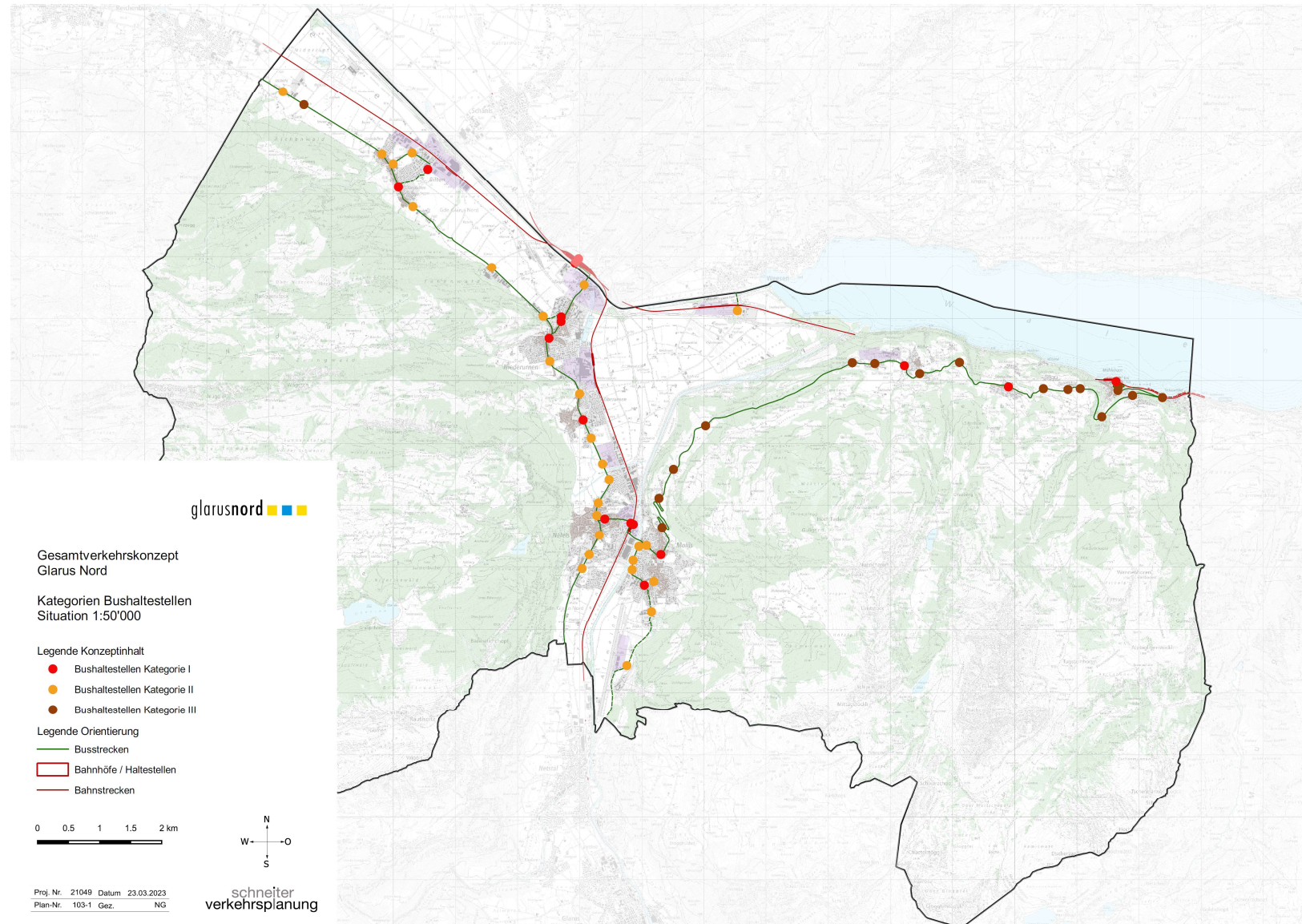


Abbildung 18: Kategorisierung Bushaltestellen (A3 in der Beilage)

## 8.4.4 IC Halt Ziegelbrücke

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
ÖV 15	IC-Halt Ziegelbrücke	<p>_ Die langfristige Angebotsplanung ist in Überarbeitung; aus Glarner Sicht gibt es Handlungsbedarf, weil die langfristige Planung nach aktuellen Vorstellungen deutliche Verschlechterungen bringen wird: die S25 soll zu Gunsten anderer Angebote aufgehoben werden, die direkte Verbindung Zürich-Linthal soll wieder entfallen, die Fahrzeit des Interregios wird zwischen Zürich und Ziegelbrücke verlängert.</p> <p>Bis 1998 war Ziegelbrücke ein Halteort von IC-Zügen, die jeweils ohne Halt bis Zürich HB fahren. Die Wiedereinführung von IC-Halten würde für Glarus nach Zürich und weiter eine Verkürzung der Reisezeit von 15 Minuten ermöglichen. Der Regierungsrat sieht für den Zeithorizont 2035 einen Viertelstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Schwanden vor. Für Glarus Nord ergäbe das mit dem zusätzlichen Kreuzungspunkt in Näfels-Mollis optimale Anschlüsse sowohl in Näfels-Mollis wie in Ziegelbrücke.</p>	<p>_ Koordination Kanton und Gemeinde, gemeinsame Zielsetzung definieren</p> <p>_ Anliegen frühzeitig in Entscheidungsprozesse eingeben (kurzfristig aktiv werden)</p> <p>_ ÖV-Planung ist langfristig ausgerichtet, Zusammenhang mit STEP 2035/40, Überholgleis Siebnen-Wangen</p>	Kanton	ÖV-Betreiber, Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 20: Massnahme IC-Halt Ziegelbrücke

## 8.4.5 Haltestelle Mühlehorn

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
ÖV 16	Haltestelle Mühlehorn erhalten	Die Bahnhaltestelle Mühlehorn bleibt langfristig erhalten.	Halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Mühlehorn anstreben (vgl. Angebotsziele des Regierungsrates im STEP AS 2040/45)	Angebotsbestellung : Kanton; Bahnhofsanlagen: BAV	Gemeinde, Kanton, SBB	hohe Priorität	langfristig

Tabelle 21: Massnahme Haltestelle Mühlehorn

## 8.5 Motorisierter Individualverkehr

### 8.5.1 Strassenklassierung

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
M 1	Strassenklassierung in Gemeinderichtplan überführen	Die Strassenklassierung ist behördenverbindlich festgesetzt.	_ Strassenklassierung ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einbeziehen. _ Die Strassenklassierung in den Gemeinderichtplan (GRIP) überführen und behördenverbindlich festsetzen.	Gemeinde (B+U, Raumplanung)		mittlere Priorität	Kurzfristig
M 2	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen, in Zusammenhang mit Entwicklung der ESP	_ Bilten: Linth-Escherstrasse, Sägestrasse und Hauptstrasse _ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse und Brunnernstrasse, Wiesenstrasse _ Näfels: Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Autschachen, Mühlhäusern Mollis: Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse und Vorderdorfstrasse _ Riet / Biäsche: Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse	_ Dialog mit Kanton aufnehmen	Gemeinde / Kanton; Landrat (Strassenkl.)		mittlere Priorität	noch offen
M 3	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen, Alte Kerenzerstrasse	_ klären, ob Alte Kerenzerstrasse (Mühlehorn - Voglingen - Stocken) weiterhin eine Kantonsstrasse sein soll. Verkehrliche Funktion ist heute untergeordnet, ist in erster Linie eine wichtige Verbindung für den Velo- und Fussverkehr.	_ Dialog mit Kanton aufnehmen _ Interessenabwägung, evtl. Synergien mit weiteren Bereinigungen der Strassenzuständigkeiten prüfen ( <a href="#">Massnahme M 2</a> )	Gemeinde / Kanton; Landrat (Strassenkl.)		mittlere Priorität	noch offen

Tabelle 22: Massnahme Strassenklassierung

## 8.5.2 Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
M 4	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Stichstrasse	_ Die flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse sind auf ihre Wirksamkeit zu kontrollieren.	_ Überprüfung Flama in Bearbeitung (Ergebnisse des Controllings bei Kanton beschaffen, kurzfristig) _ Ggf. zusätzliche Massnahmen einfordern, evtl. Bahnhofstrasse Näfels in Betrachtungen einbeziehen _ Handlungsbedarf spätestens in Zusammenhang mit Umfahrung Näfels (mittel- bis langfristig)	Kanton	Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig
M 5	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Umfahrung Näfels	_ Im Zusammenhang mit dem Projekt der Umfahrung Näfels ist für die bestehende Ortsdurchfahrt zu klären, wie diese zurück- und umgebaut werden kann.	_ Dialog mit Kanton/ASTRA aufnehmen _ Vorgehen auf Zeitplan Umfahrung Näfels abstimmen	ASTRA / Kanton	Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig
M 6	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Querspange Netstal	_ In Zusammenhang mit Realisierung der Querspange Netstal ggf. weitere Flama in Mollis prüfen	_ Flama mit Rückmeldungen bezüglich Schulwegsicherheit abgleichen _ Überprüfung Flama laufend / kurzfristig _ ggf. Dialog mit Kanton aufnehmen _ Vorgehen auf Zeitplan Querspange abstimmen _ Falls weitere Massnahmen erforderlich sind: Auf Zeitpunkt der Inbetriebnahme Spange einfordern (2024)	Kanton / Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig
M 7	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Schwärzistrasse und Untere Schwärzistrasse	_ Geplante Sammelstrasse zur Erschliessung des ESP Biäsche, gleichzeitig Flama auf Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse vorsehen	_ in Testplanung zu klären _ weitere Schritte anschliessend projektbezogen klären	Kanton / Gemeinde		mittlere Priorität	noch offen

Tabelle 23: Massnahmen flankierende Massnahmen

## 8.6 Verkehrsberuhigung

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
B 1	Verkehrsberuhigung in den Quartieren	Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo-30, Tempo-20), _ Bilten: Güterstrasse, Gebiet nördlich Linth-Escherstrasse _ Niederurnen: ESP Ziegelbrücke, Windeggstrasse, Zentrum bei Schulhaus, ESP Eternit _ Oberurnen: Giessen, Panoramastrasse _ Näfels: Industriestrasse, Schwärzistrasse, ESP Näfels/Mollis (Mühlhäusern), Oberdorf _ Mollis: Gebiete entlang Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse; Rüststrasse _ Filzbach _ Obstalden, Voglingen, Nidstalden _ Mühlehorn, Tiefenwinkel	_ Priorisierung der Quartiere aufgrund Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr _ Schrittweise einzelne Gebiete bearbeiten _ Vorgehen für private Initiativen bezüglich Tempo 20/30 definieren und kommunizieren. (Auf Wunsch der Quartierbevölkerung prüft der Gemeinderat die Einführung einer T30 oder T20 Zone, resp. können Quartiere höher priorisiert werden.)	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Polizei, Schule	mittlere Priorität	kurzfristig
B 2	Verkehrsberuhigung, Einbezug der Hauptachsen	fallweise evtl. teilweise Einbezug der Hauptstrassen prüfen, insbesondere auf folgenden Abschnitten: _ Bilten: Hauptstrasse _ Niederurnen: Oberer Abschnitt Ziegelbrückstrasse, Hauptstrasse beim Ochsenplatz _ Oberurnen: Landstrasse (mind. Abschnitt bei Bushaltestelle und Querung Adlerstrasse / Länderstrasse) _ Näfels: Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Mühlhäusern _ Mollis: Bahnhofstrasse, Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse _ Obstalden: Kerenzerbergstrasse _ Mühlehorn: Dorfstrasse	_ Abstimmung Kanton und Gemeinde _ Vorgehen und Zeitplan ortsspezifisch festlegen _ Möglichkeiten für temporäre Einführung Verkehrsberuhigung mit Kanton prüfen. Temporäre Massnahme durch Monitoring begleiten.	Kanton und Gemeinde	Polizei, Schule	mittlere Priorität	mittelfristig

Tabelle 24: Massnahmen Verkehrsberuhigung

## 8.7 Parkierung und Shared Mobility-Angebote

### 8.7.1 Parkplatzbewirtschaftung

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
P 1	Parkplatzbewirtschaftung	Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichem Raum, die sicherstellt, dass die Parkplätze weitestgehend entsprechend ihrer Zweckbestimmung benützt werden (keine Zweckentfremdung, kein Gratis-Dauerparkieren). Umsetzung des Verursacherprinzips und die Verbesserung der Kostenwahrheit bei der Parkierung im öffentlichen Raum	Erster Umsetzungsschritt (Parkierungskonzept Talortschaften) in Bearbeitung, geplante Einführung 2023 Konzept für Ortschaften Kerenzerberg und Naherholungsgebiete wird ausgearbeitet resp. geschärft.	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 25: Massnahme Parkplatzbewirtschaftung

### 8.7.2 Parkierungsreglement

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
P 2	Parkierungsreglement	Die Anzahl privater Parkplätzen an zentralen, gut mit dem ÖV-erschlossenen Lagen soll reduziert werden. Je besser ein Gebiet mit dem öV erschlossen ist (öV Güteklasse), desto grösser ist die Reduktion. Dabei wird ein Spielraum mit unterem und oberem Grenzwert definiert.	Gesetzliche Handhabung erarbeiten und verabschieden (z.B. Ergänzung Parkierungsreglement oder Baureglement, Reduktion der Erstellpflicht von Parkplätzen gemäss Art. 57 RBG).	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 26: Massnahme Parkierungsreglement

### 8.7.3 Mobilitätshubs und Shared-Mobility

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
P 3	Mobilitätshubs (Priorität A)	<p>_ Die Gemeinde organisiert ihre Parkierungsanlagen zunehmend als Mobilitätshubs. Prioritär sind die bestehenden oder neu zu schaffende Parkierungsanlagen in oder am Rande der Kernzonen aller Ortschaften als Mobilitäts-Hubs auszugestalten. CarSharing, Cargo-Bike-Sharing und weitere Ver- und Entsorgungseinrichtungen werden in den Mobilitäts-Hubs angeboten, wo in der Regel auch der Zugang zum öV vorhanden ist. Weitere Stationen von Bike-Sharing und Mikro-Scooter-Sharing sind möglich, insbesondere bei weiteren öV Haltestellen.</p> <p>Prioritär sollen folgende Anlagen als Mobilitätshub entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten, Elmenweg</li> <li>_ Niederurnen, Ochsenplatz / Gemeindehaus</li> <li>_ Oberurnen, Dorfplatz (Poststrasse/Adlerstrasse)</li> <li>_ Näfels Schulhaus Dorf</li> <li>_ Näfels, Bahnhof</li> <li>_ Mollis, Kirchplatz</li> <li>_ Filzbach, Sportzentrum</li> <li>_ Mühlehorn, Dorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Konzeptskizzen Mobilitätshubs entwickeln und vertiefen</li> <li>_ Pilotprojekt entwickeln, einführen und testen</li> <li>_ mittelfristig, schrittweise weitere Hub-Projekte erarbeiten</li> <li>_ Koordination mit Infrastrukturmanagement</li> </ul>	Gemeinde	Grundeigentümer, Gewerbe	mittlere Priorität	kurzfristig
P 4	Mobilitätshubs (Priorität B)	<p>Mobilitätshubs schrittweise etablieren (Priorität B)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten, Schulhaus</li> <li>_ Ziegelbrücke</li> <li>_ Niederurnen, Seilbahn</li> </ul>	_ bei konkreten Projekten aktiv werden	Gemeinde	Grundeigentümer, Gewerbe	mittlere Priorität	noch offen

- \_ Niederurnen, Eternit
- \_ Näfels, Lintharena
- \_ Näfels, Oberdorf
- \_ Mollis, Vorderdorf/Werkhof
- \_ Mollis, Flugplatz
- \_ Biäsche
- \_ Obstalden

P 5	Sharing-Angebot erweitern	Fahrzeuge der Gemeinde in Sharingangebot einbinden	_ Machbarkeit prüfen, gute Beispiele evaluieren, gemeindeintern Lead definieren	Gemeinde	Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	langfristig
-----	---------------------------	--	---	----------	--------------------------	--------------------	-------------

Tabelle 27: Massnahmen Mobilitätshubs und Shared Mobility

## 8.7.4 Förderung E-Mobilität

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
P 6	Gemeindeeigene Fahrzeugflotte auf E-Fahrzeuge umstellen	Fahrzeuge der Gemeinde schrittweise auf E-Fahrzeuge umstellen	_ Koordination mit TBGN bezüglich Ladestationen	Gemeinde	TBGN	hohe Priorität	laufend
P 7	E-Mobilität in Sammelparkierungsanlagen (Mobilitätshubs)	Konzeptansatz der Sammelparkierungsanlagen / Mobilitätshubs zur Förderung der E-Mobilität nutzen, durch Platzierung von Ladestationen	_ Koordination mit TBGN bezüglich Ladestationen _ Koordination mit Mobilitätshubs und Sammelparkierungen	Gemeinde	TBGN	hohe Priorität	noch offen
P 8	Weitere Fördermassnahmen E-Mobilität	Förderung der E-Mobilität in den Planungen und Bauvorhaben	_ Ladestationen bei Überbauungsplänen und Arealentwicklungen einfordern (vgl. auch Anforderungen bezüglich Mobilitätskonzepte) _ mittel- bis langfristig: Ergänzung Baureglement prüfen _ Erstellung eines E-Mobilitätskonzept prüfen	Gemeinde		hohe Priorität	laufend

Tabelle 28: Massnahmen Förderung E-Mobilität

## 8.8 Querschnittsthemen

### 8.8.1 Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
Q 1	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)	<p>Wichtigere Strassen an zentralen Orten und insbesondere in Abschnitten im Umfeld mit dynamisch entwickelnden Gebieten sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) betrieblich und gestalterisch optimiert werden. Folgende Abschnitte sind wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten: Linth-Escherstrasse und Sägestrasse</li> <li>_ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse</li> <li>_ Niederurnen: Badstrasse, Ochsenplatz, Hauptstrasse</li> <li>_ Oberurnen: Landstrasse (Begegnungsbereich)</li> <li>_ Näfels: Hauptstrasse (flankierende Massnahmen zur Umfahrung Näfels)</li> <li>_ Näfels: Bahnhofstrasse, Mühlhäusern und Autschachen</li> <li>_ Mollis: Bahnhofstrasse (Projekt in Bearbeitung)</li> <li>_ Obstalden: Kerenzerbergstrasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Ausgangslage erheben</li> <li>_ Liste mit Werten / Konflikten erstellen, Herausforderungen identifizieren</li> <li>_ Bearbeitungsprozess mit weiteren Akteuren projektspezifisch klären</li> </ul>	Strassen-eigentümer (Kanton / Gemeinde)	Begleitgruppe der verschiedenen Interessensgruppen	hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 29: Massnahme Betriebs- und Gestaltungskonzepte

## 8.8.2 Güterverkehr und Logistik

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
Q 2	Güterverkehr / Logistik, Erschliessung ESP	Erschliessung ESP für den Güterverkehr sicherstellen, insbesondere für folgende ESP: _ ESP Bilten (ab Autobahnanschluss) _ ESP Ziegelbrücke _ ESP Eternit (Schweiz) AG, Niederurnen _ ESP Flugplatz Mollis (Erschliessung via Querspange Netstal) _ ESP Biäsche (Neue, verbreiterte, lastwagentaugliche Sammelstrasse ab Flechsenstrasse bis zur Schwärzistrasse)	_ im Rahmen der Entwicklung der ESP klären	Gemeinde	Gewerbe	hohe Priorität	noch offen
Q 3	Güterverkehr / Logistik, Erschliessung Arbeitsgebiete	Die Zufahrt für den Güterverkehr zu den Arbeitsgebieten der Gemeinde Glarus Nord verläuft teilweise durch das Siedlungsgebiet. Konflikte zwischen Güterverkehr und Velo- und Fussverkehr durch geeignete Massnahmen angehen, insbesondere in folgenden Gebieten: _ Bilten, Grabenstrasse _ Niederurnen, Gebiet Eternit und Oberurnen, Bahnhofstrasse _ Näfels, Industriestrasse _ Biäsche	_ Mögliche Lösungsansätze prüfen wie: Geschwindigkeitsniveau angleichen, Definition Ladezonen, separate Führung des Velo- und Fussverkehrs _ Bezug auf Schwachstellenanalyse beim Velo- und Fussverkehr	Gemeinde	Gewerbe, Grundeigentümer	mittlere Priorität	kurzfristig
Q 4	Güterverkehr / Logistik, Anschlussgleise	Anschlussgleise für den Güterverkehr erhalten	_ im Rahmen von Überbauungsplanen, Arealentwicklungen und Bauvorgaben einfordern	Unternehmen, Gemeinde		hohe Priorität	laufend

Tabelle 30: Güterverkehr und Logistik

### 8.8.3 Entwicklungsstrategie für Mühlehorn

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
Q 5	ÖV-Entwicklungsstrategie für Mühlehorn, Doppelspurausbau Tiefenwinkel	Die Bahnstrecke zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel ist noch immer eingleisig und wird mittelfristig – im Zusammenhang mit Fahrplanoptimierungen im Bahnhof Ziegelbrücke, zweigleisig ausgebaut werden müssen (zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität und Optimierung der Haltezeiten in Ziegelbrücke). Vorhaben von nationaler Bedeutung mit hohen Investitionssummen. Die Gemeinde soll rechtzeitig ihre Visionen und Interessen einbringen (Leitbildstufe), um für die Ortschaft Mühlehorn einen möglichst grossen Nutzen realisieren zu können.	_ Antrag zur Aufnahme in die STEP-Planung seitens Kanton erfolgt _ Vision Mühlehorn entwickeln und klären, in Räumliche Entwicklungsstrategie und anschliessend in Gemeinderichtplan einfliessen lassen.	Gemeinde	Kanton, BAV, SBB	hohe Priorität	kurzfristig
Q 6	Entwicklungsstrategie für Mühlehorn, Anpassung Streckenführung Bahnlinie	Im Zusammenhang mit dem geforderten Doppelspurausbau werden die Bahnanlagen im Dorf Mühlehorn angepasst werden; die Streckenführung mit heute reduzierter Geschwindigkeit sollte mittels grösserer Radien beschleunigt werden, der Abschnitt zwischen der Haltestelle Mühlehorn und dem Tiefenwinkel könnte gegebenenfalls in einen Tunnel verlegt werden; damit könnte das bestehende Gleis entlang dem See zu einem attraktiveren Rad- und Fussweg umgenutzt werden und der Zugang vom Dorf zum See könnte erweitert werden (Referenz: Riviera dei fiori, siehe Abbildung)	_ Vision Mühlehorn entwickeln und klären, in Räumliche Entwicklungsstrategie und anschliessend in Gemeinderichtplan einfliessen lassen. _ Vision in zukünftigen Infrastrukturvorhaben, Planungen und Arealentwicklungen einbringen	Bahnanlagen: BAV Entwicklung Mühlehorn: Gemeinde, mit Unterstützung des Kantons	SBB	mittlere Priorität	langfristig

Tabelle 31: Massnahmen Entwicklungsstrategie Mühlehorn

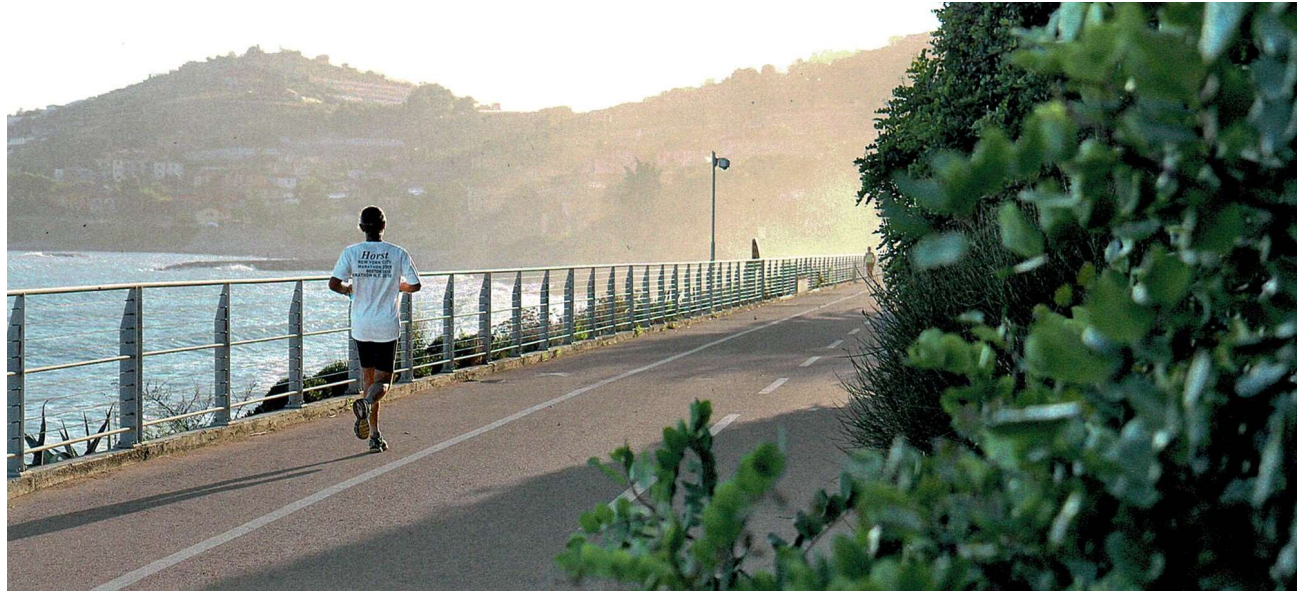


Abbildung 19: Küstenradweg Riviera dei Fiori (Quelle: Fahrrad! Regione Liguria und Area 24 S.p.A.)

## 8.9 Kommunikation und Zusammenarbeit

### 8.9.1 Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
K 1	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung bei Unternehmen und der Bevölkerung	Unternehmen und Bevölkerung für Mobilitätsthemen sensibilisieren. Durch Beratung, Informationen und Aktionen auf eine effizienten, sozial- und umweltverträglichen Mobilität hinarbeiten. Auf die Erreichung der Modalsplitziele gemäss GVK hinarbeiten: Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV. Mögliche Beispiele sind regelmässige aktive Mobilitätsinfos (Infos zu Fahrplanwechsel, Tarifangebote, Sonderangebote, Mobilitätstestangebote, Aktionstage), Tageskarte Gemeinde, Infos für Zuziehende, Mobilitätsberatung für Unternehmen, Umgang mit Elterntaxis, Vorgaben für Veranstaltungen, Standards bei Baustellen, u.a.m.	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ regelmässige Durchführung von Cyclomania</li> <li>_ regelmässige Durchführung von Bike to work in der Verwaltung</li> <li>_ Erarbeitung Konzept und Prüfung Machbarkeit Mobilitätsmanagement bei der Bevölkerung</li> <li>_ Erarbeitung Konzept und Prüfung Machbarkeit Mobilitätsmanagement bei Unternehmen.</li> </ul>	Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig
K 2	Mobilitätsmanagement für neue Nutzungen (Mobilitätskonzept)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Sicherstellung von Kapazitäten/ Funktionalität auf dem Verkehrsnetz auch für zukünftige Entwicklungen.</li> <li>_ Aktive Planung und Steuerung der Verkehrserzeugung (Massnahmen für alle Verkehrsmittel). Reduktion des zusätzlich erzeugten MIV auf ein verträgliches Mass bei gleichzeitigem Ausbau und Optimierung beim ÖV und beim Fuss-/Veloverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Klären, bei welchen Projekten / Vorhaben Mobilitätskonzepte verlangt werden, resp. bei welchen Projekten / Vorhaben die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts empfohlen wird</li> <li>_ ggf. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen</li> <li>_ Festlegung der erforderlichen Inhalte und des Erarbeitungs- und Beurteilungsprozesses für Mobilitätskonzepte</li> <li>_ Einfordern und Prüfen bei den betroffenen Planungen</li> </ul>	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 32: Massnahmen Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung- und sensibilisierung

## 8.9.2 Information und Controlling

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
K 3	Information der Bevölkerung	Die an verkehrlichen Themen interessierte Bevölkerung ist periodisch über den Umsetzungsstand des Gesamtverkehrskonzepts zu informieren. Weitere Kommunikations- und Informationsmassnahmen im Bereich Mobilität / Mobilitätsentwicklung	Kommunikationskanäle und Zuständigkeiten festlegen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)		hohe Priorität	laufend
K 4	Massnahmen befristet testen	Massnahmen sollen vermehrt befristet getestet werden, um die Wirkung besser abschätzen und die Akzeptanz erhöhen zu können.	_ fallweise festlegen	Gemeinde		hohe Priorität	noch offen
K 5	Controlling	Die Umsetzung der Massnahmen durch ein Controlling anhand vorgängig definierter Kriterien begleiten. Das Controlling soll auf Daten aufbauen, welche bereits in anderem Zusammenhang erhoben werden. Betrachtung der Mobilität über den gesamten Kanton institutionalisieren.	_ Kenngrössen definieren und abstimmen _ Verdichtung des Mikrozensus auf regionaler Ebene prüfen (Erhebung alle 5 Jahre, nächste Erhebung 2025)	Gemeinde	Kanton, Nachbargemeinden	hohe Priorität	mittelfristig

Tabelle 33: Massnahmen Information und Controlling

## 9 Fokus: Konzept ESP Näfels-Mollis

### 9.1 Konzeption

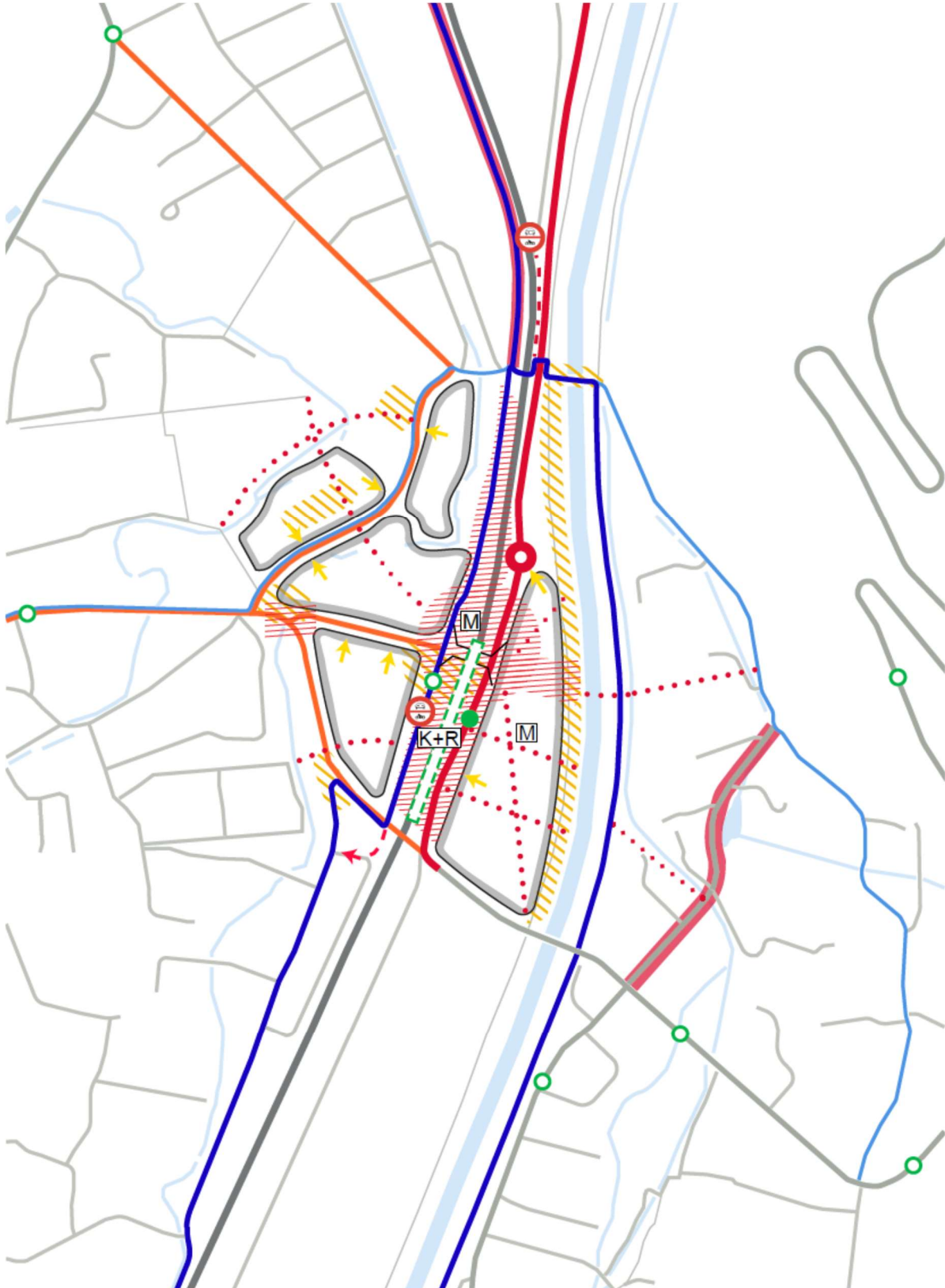


Abbildung 20: Konzept ESP Näfels/Mollis

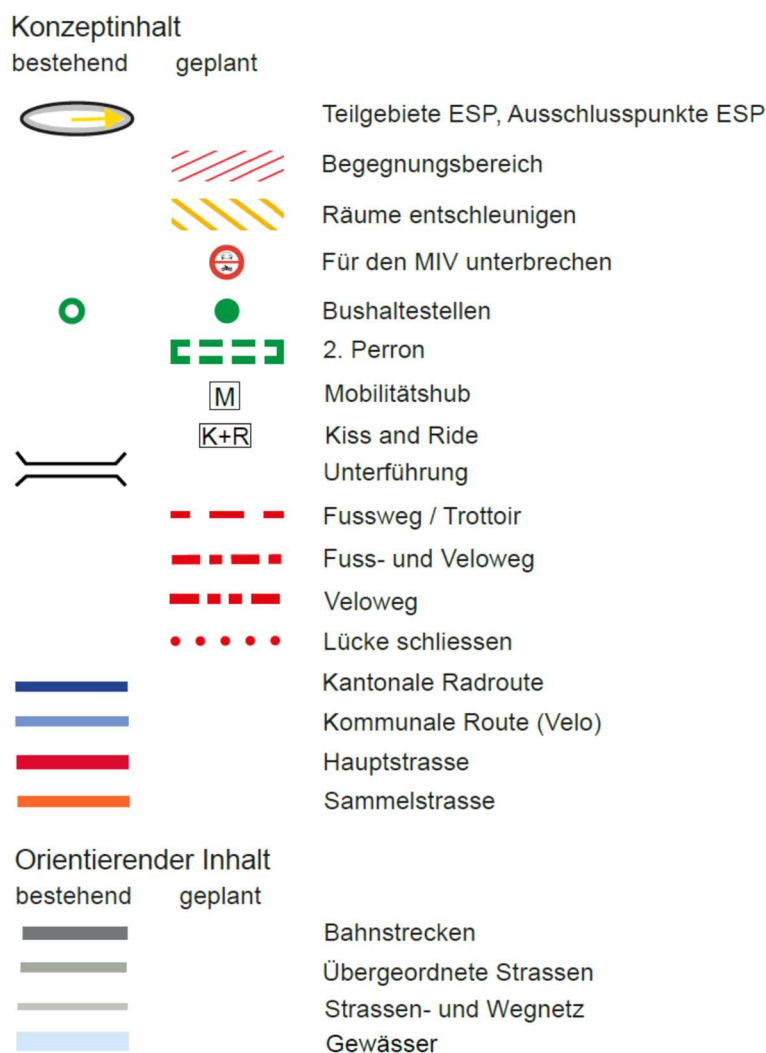


Abbildung 21: Legende zu Konzept ESP Näfels/Mollis

### 9.1.1 Interaktionsdichte erhöhen mittels Innenentwicklung

Raumentwicklung nach Innen ist das planerische Ziel, und dieses ist insbesondere an Orten zu fördern, die bereits gut erschlossen sind. Die Areale um den Bahnhof herum sollen dichter genutzt werden. Diese Stossrichtung stimmt überein mit der Vision und dem Zielbild, welche im Rahmenplan aus dem Jahr 2021<sup>5</sup> skizziert wird. Nachfolgend auszugsweise wichtige Stichworte aus dem Zielbild des Rahmenplans:

- Entwicklung zu einem offenen und lebendigen Quartier
- Mischnutzung Wohnen und Arbeiten, Innenentwicklung, Umnutzung der Industrieareale
- Erhalt Grünflächen und Baumbestände
- Attraktive Strassen- und Platzräume
- Raum für Begegnung, Spiel, Verpflegung und Verweilen
- Mobilitätsdrehscheibe und Treffpunkt
- Bessere Anbindung an Linth und Mollis

Das Gebiet Escherpark wird bereits in einem separaten Verfahren beplant; im Überbauungsplan müssen bezüglich Escherpark verschiedene verkehrlichen Fragestellungen geklärt werden (siehe Massnahmen).

<sup>5</sup> Gemeinde Glarus Nord, Rahmenplanung ESP Bahnhof Näfels/Mollis, 2021.

Areal Glärnischstrasse; dieses Quartier dürfte in den kommenden Jahren eine Auffrischung erfahren; eine partiell noch dichtere Nutzung ist möglich. Bei dichter Nutzung ist die Dauerparkierung an der Oberfläche zu reduzieren, die Durchwegung zu verbessern, partiell sollen öffentliche Nutzungen ermöglicht werden, die Freiraumstrukturen soll attraktiver gestaltet werden. Die «Köpfe» der Siedlung sollen akzentuiert und besser adressiert werden: zum Dorfzentrum und zur Obererlenstrasse hin und die Ecke am Bahnhofplatz.

Das Landolt-Areal / Mühlhäusern soll mittelfristig umstrukturiert werden. Auch hier sollen in einem Studienauftragsverfahren verschiedene Entwicklungsoptionen ausgelotet werden.

### 9.1.2 Umsteigedrehscheibe etablieren

Der ESP Näfels Mollis ist der am besten erschlossenen Standort im Kanton Glarus. Der ESP ist über die Stichstrasse und den Zubringer direkt an die Autobahn angeschlossen. S-Bahnen und Buslinien sind am Bahnhof verknüpft; neben Ziegelbrücke ist die Umsteigedrehscheibe der am besten mit ÖV erschlossene Standort, alle Ortsteile der Gemeinde (vorerst ausser Bilten) sind direkt mit diesem Bahnhof erschlossen.

Der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ist weiter zu verbessern. Hier wäre der Ort für eine bediente Mobilitätszentrale, wo Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität angeboten werden könnten und persönliche Kontakte möglich sind.

Neben Ziegelbrücke ist das Umfeld der Umsteigedrehscheibe ein Ort, der sich zu einem «24/7»-Gebiet entwickeln kann.

### 9.1.3 Freiraumstruktur und Begegnungsbereiche

Die vorhandenen Freiraumstrukturen insbesondere auch den Gewässern entlang sind behutsam weiterzuentwickeln und aufzuwerten. Wichtige Sichtachsen aufs Haltli und auf die beiden Dorfkirchen sollen bewahrt werden. Vgl. Zielbild Rahmenplanung, 2021.

Begegnungsbereiche sind zu etablieren:

- Der Bahnhofplatz als Raumabfolge um das historische Aufnahmegebäude herum als Umsteigedrehscheibe mit attraktiven Aufenthaltsbereichen; Das Bahnhofsgebäude ist Mittelpunkt eines Begegnungsbereiches, welcher sich über die Bahnlinie bis in den neu zu entwickelnden Escherpark erstreckt. Entschleunigte Bereiche resp. Begegnungsbereiche an verschiedenen wichtigen Stellen im ESP erhöhen die Aufenthaltsqualität im Aussenraum und damit die Attraktivität des ESP.
- Die Bahnhofstrasse als Hauptzugang vom Dorfzentrum Näfels her
- Östlich ein neuer Bahnhofplatz Ost als Empfang in den neuen Escherpark und als Zugang von Mollis zum Bahnhof hin
- Bei der Gewürzmühle der Anschluss an die Obererlenstrasse
- Bei der Giessenbrücke / Rest. Bahnhofli an die historische Wegachse Mühlhäusern-Alte Bahnhofstrasse
- Das Linthbrüggli als wichtige historische Wegverbindung von der Hinterdorfstrasse her; hier sind die alten Wege nach Weesen (Schwärzistrasse), Ausschachen (nach Oberurnen) und Mühlhäusern (ins Dorfzentrum und nach Glarus) miteinander verknüpft. Die historischen Wege sind wunderbar geeignet, die angrenzenden Quartiere zu Fuss und mit dem Velo besser zu verknüpfen.

#### **9.1.4 Publikumsorientierte Nutzungen**

Bei den oben genannten Begegnungsorten sind jeweils auch öffentlich orientierte Nutzungen mit Publikumsorientierung, zumindest in den angrenzenden Erdgeschossen, gewünscht.

#### **9.1.5 Fussverkehr prioritär behandeln**

Der ESP soll entsprechend der guten Erschliessung eine hohe Nutzungsdichte erhalten; eine grosse Interaktionsdichte erlaubt auch, grosse Anteile der Mobilität zu Fuss zu ermöglichen. Dem entsprechend sind die Infrastrukturen für den Fussverkehr prioritär zu lösen; eine gute Fusswegeinfrastruktur ist dicht (Maschenweite mindestens 100/100 Meter), attraktiv, sicher zusammenhängend.

Wichtig sind zudem direkte Zugänge für den Fussverkehr aus dem Siedlungsgebiet von Näfels und Mollis.

#### **9.1.6 Veloverkehrsinfrastruktur aufwerten**

Auf dem Linthdamm und entlang dem Bahnhof verlaufen zwei kantonale Velorouten, die mit dem kommunalen Netz und mit den angrenzenden Bebauungen besser zu verknüpfen sind.

Auf der östlichen Bahnhofseite (Zugang Escherpark) sind Veloabstellplätze anzustreben.

#### **9.1.7 Parkierung regeln**

Auf Grund der guten ÖV-Erschliessungsgüte und entsprechend den Zielsetzungen ist die Erstllpflicht für Parkplätze zu reduzieren. Die Kurzzeit- und Dauerparkierung soll in Parkierungsanlagen bewirtschaftet angeboten werden.

## 9.2 Massnahmen

### 9.2.1 ÖV-Umsteigedrehscheibe

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 1	ÖV-Umsteigedrehscheibe, zweiter Perron	Ein zweiter Perron wird mittelfristig nötig, damit die S-Bahnen alle 15 Minuten fahren können und in Näfels-Mollis kreuzen können; damit werden jeweils zur «Achtelsymmetrie» auch gute Umsteigebeziehungen in alle Richtungen möglich	_ Der Kanton hat den Antrag für den Bahn-Viertelstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Schwanden in die Planungen STEP 40/45 eingebracht. Finanzierung wird derzeit geprüft. _ Gemeinde unterstützt diese Stossrichtung (politischer Beschluss) _ Fahrplanprojekt und Bauprojekt zweiter Perron	Angebotsbestellung: Kanton; Erstellung zweiter Person: BAV	Grundeigentümer: SBB Gemeinde	hohe Priorität	mittelfristig
E 2	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Bushaltestelle	Die Bushaltestellen müssen mit behindertengerechten Haltekanten ausgestattet werden (Behindertengleichstellungsgesetz); Kundenlenkung, Sitzbänke, Informationssysteme, Wetterschutz (möglichst «gedecktes» Umsteigen, Nebenleistungen (Bancomat, Kiosk, Café, Alltags-Frischprodukte und weiteres mehr) sollen standardmässig verbessert werden.	_Projekt Bahnhofplatz, Prozess definieren	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	hohe Priorität	kurzfristig
E 3	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Durchfahrt MIV bei Bushaltestelle sperren	Die Qualität und Sicherheit bei der Bushaltestelle soll verbessert werden, indem die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird.	_ Projekt definieren _ Sperrung hoch priorisieren, Umsetzung mit Bauvorhaben verknüpfen (Koordination mit Infrastrukturmanagement)	Gemeinde	Kanton, Grundeigentümer: SBB	hohe Priorität	kurzfristig
E 4	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Shared Mobility-Angebote	Shared Mobility-Angebote sollen weiter etabliert werden	_ proaktiv Situation beobachten	Gemeinde und Private	Grundeigentümer: SBB, Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	noch offen
E 5	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Mobilitätszentrale	Eine Mobilitätszentrale beim Bahnhof soll angestrebt werden.	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Transportunternehmen, z.B. SOB	mittlere Priorität	Kurzfristig

E 6	ÖV- Umsteigedrehscheibe, Überprüfung der Haltestellenlage	Näfels-Mollis, Bahnhof Ost: Zusätzliche Haltestelle östlich der Bahnstrecke, beim Escherpark,	_ Raumsicherung im ÜP Escherpark Verweis auf <a href="#">Massnahme ÖV 8</a>	Grundeigentümer / Arealentwickler	Gemeinde / Kanton ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig
-----	--	---	--	--------------------------------------	-----------------------------------	----------------	-------------

Tabelle 34: Massnahmen ÖV-Umsteigedrehscheibe

## 9.2.2 Fussverkehr

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 7	Fussverkehr, Begegnungszone	Begegnungszone um den Bahnhof herum, evtl. inkl. Bahnhofstrasse; Durchgangssperre beim Bushof für MIV zu Gunsten besserer Aufenthaltsqualität.	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	mittlere Priorität	kurzfristig
E 8	Fussverkehr, Anbindung nach Norden	Promenade / Trottoir entlang den Gleisen nordwärts (bei blauer Baragge)	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	mittlere Priorität	kurzfristig
E 9	Fussverkehr, Begegnungsbereich	Begegnungsbereich bei der Giessenbrücke / Hotel Bahnhof	_ Sanierung der Strasse kürzlich erfolgt _ Idee mittel- bis langfristig verfolgen _ ggf. Gelegenheit nutzen (z.B. Strassenabtausch Kanton und Gemeinde)	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	langfristig
E 10	Fussverkehr, Anbindung Mollis	Zusätzliche optionale Brücke über die Linth zur Anbindung des Siedlungsgebiets von Mollis	_ in GRIP einfliessen lassen _ Projektprozess definieren für eine Umsetzung	Gemeinde	Linthverwaltung, Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig
E 11	Fussverkehr, Durchwegung	Durchwegungen verbessern, Fuss- und Velowege einplanen	_ siehe bei <a href="#">Massnahme E 17</a> Hinweise für Sondernutzungsplanung	Gemeinde, in Kooperation mit Grundeigentümern / Arealentwicklern		hohe Priorität	noch offen
E 12	Fussverkehr, Querung Kreuzung Stichstrasse, Anbindung Obererlenstrasse (Schulweg)	Wegverbindungen aus dem Escherpark zur Obererlenstrasse (Schulweg), Optimierung Querung Stichstrasse / Molliserstrasse	_ Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton	Gemeinde, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig

Tabelle 35: Massnahmen Fussverkehr

### 9.2.3 Veloverkehr

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 13	Veloverkehr, Querung Stichstrasse	Veloführung bei der Kreuzung Stichstrasse / Molliserstrasse (insbesondere von Mollis in Richtung Näfels)	_ Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton		hohe Priorität	mittelfristig
E 14	Veloverkehr, Bahnübergang Schwärzistrasse und neue Anbindung Schwärzistrasse	_ Verkehrssicherheit bei der Verzweigung Schwärzistrasse / Industriestrasse beim heutigen Bahnübergang verbessern (kant. Radroute) _ bestehender Bahnübergang an der Schwärzistrasse nach Norden verschieben, um eine neue Verbindung Kleine Schwärzistrasse - Am Linthli - Schwärzistrasse zu schaffen. _ neue Fuss-/ Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse (entlang Stichstrasse)	_ siehe Veloverkehr <a href="#">Massnahmen V 6 und V7</a>				
E 15	Veloverkehr, Abstellplätze	Veloabstellplätze am östlichen Zugang zur Unterführung	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einfordern	Gemeinde	Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig
E 16	Veloverkehr, Information	Information zum regionalen Veloroutennetz	_ Beschilderung überprüfen und ggf. bereinigen, ergänzen	Gemeinde	SchweizMobil, Kanton	mittlere Priorität	mittelfristig

Tabelle 36: Massnahmen Veloverkehr

### 9.2.4 Hinweise für Sondernutzungsplanungen

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungs-horizont
E 17	Hinweise für Sondernutzungsplanungen	Mit Sondernutzungsplanungen sind bei den angrenzenden Arealen Innentwicklungsprojekte zu ermöglichen. In den Sondernutzungsplanungen ist darauf zu achten: Eine grosse Nutzungsdichte liegt im	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einbringen und einfordern	Gemeinde	Grundeigentümer, Arealentwickler, Standortförderung	hohe Priorität	laufend

öffentlichen Interesse;  
Die Freiraumstruktur mit Sichtachsen,  
öffentlichen und nicht öffentlichen  
Orten, Begegnungsorten,  
Publikumsnutzungen ist zu klären;  
Im Umfeld der Begegnungsbereiche sind  
im Erdgeschoss öffentlich orientierte  
Nutzungen anzustreben;  
Wichtige Ecken und Bereiche sind mit  
qualifizierten Verfahren besonders zu  
gestalten;  
Die Durchwegungen bei den  
Arealplanungen ist zu verbessern:  
\_ Durchwegung im Escherpark  
sicherstellen  
\_ Veloverbindung entlang Stichstrasse  
bis zur Personenunterführung  
(Escherpark)  
\_ Durchwegung im Bereich Escherpark  
\_ Durchwegung im Bereich  
Glärnischstrasse verbessern  
\_ Durchwegung bei der Gewürzmühle  
verbessern  
\_ Durchwegung beim Areal der Fritz  
Landolt AG (Mühlhäusern) verbessern

E 18	Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion	Die Parkierung ist zu bewirtschaften und die Erstellpflicht ist auf Grund der guten ÖV Erschliessungsgüte und der Verfügbarkeit von Shared Mobility-Angeboten und entsprechend der Zielsetzungen zu reduzieren. Die Parkierung ist pro Teilgebiet möglichst gemeinschaftlich zu planen. Die Langzeitparkplätze sind grundsätzlich in Tiefgaragen und / oder Parkhäusern anzubieten.	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einbringen und einfordern	Gemeinde	Grundeigentümern / Arealentwickler	hohe Priorität	laufend
E 19	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen (Mühlhäusern, Autschachen)	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.), Grundeigentümer	mittlere Priorität	noch offen

Tabelle 37: Massnahmen / Hinweise für Sondernutzungsplanungen

## 10 Beurteilung der Auswirkungen

Der Ausbau der Strasseninfrastruktur wird in den nächsten Jahren mangels Flächen und Ressourcen an Grenzen stossen, das Angebot wird tendenziell teurer, langsamer, störungsanfälliger und unberechenbarer. Gleichzeitig streben der Kanton und die Gemeinde ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum an. Der Mehrverkehr, welcher durch dieses Wachstum entsteht, wird zu einem grossen Teil durch alternative Angebote (ÖV, Velo, Fussverkehr, Shared Mobility) abzudecken sein. Es ist also eine Veränderung bezüglich der Verkehrsmittelwahl anzustreben (vgl. Kapitel 6.3).

Die Konzeption und die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts sind darauf ausgerichtet, diese Entwicklung aufzunehmen und zu unterstützen. Sich verändernde Bedürfnisse sollen zum Anlass genommen werden, die Angebote neu auszurichten. Den Einwohner:innen und Arbeitnehmenden in Glarus Nord wird mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem GVK ermöglicht, sich nachhaltiger, ressourcenschonender und klimaverträglich zu bewegen (vgl. auch Zielsetzungen in Kapitel 4).

Die künftige Verkehrserzeugung je Ortschaft / Teilgebiet mit den angestrebten Modalsplit lässt sich grob abschätzen (Abbildung 22 und Tabelle 38). Die Anzahl Einwohner:innen und Arbeitsplätze wird in fast allen Teilgebieten der Gemeinde Glarus Nord zunehmen (Siedlungsentwicklung nach innen), insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten. Entsprechend nimmt auch die Anzahl der Wege zu, welche jeden Tag zurückgelegt werden. Können die Ziele bezüglich Modalsplit erreicht werden, wird die Anzahl der MIV-Fahrten in vielen Teilgebieten dennoch rückläufig sein. Wichtige Elemente für das Erreichen dieser Zielsetzungen sind die ÖV-Taktverdichtung entlang der Achse Ziegelbrücke – Näfels – Mollis und die konsequente Förderung des Veloverkehrs in und zwischen den Ortschaften im Talboden.

Es ist zu erwarten, dass ein grosser Teil der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten stattfinden wird. Entsprechend nehmen die Anzahl Wege in diesen Gebieten, resp. zu diesen Gebieten zu. Dabei ist entscheidend, dass die MIV-Fahrten in Übereinstimmung mit der Konzeption möglichst tief gehalten werden können. Die Entwicklungsschwerpunkte können und sollen entwickelt werden, jedoch ist ein grosser Teil des zusätzlichen Verkehrs mit dem ÖV, dem Fuss- und Veloverkehr oder mit Shared Mobility zu bewältigen.

Vor allem beim ESP Ziegelbrücke ist zu beachten, dass sich die Entwicklung über mehrere Planungsperioden erstrecken wird und grössere MIV-Verkehrsnachfragen nicht über die bestehende Ziegelbrückstrasse abgewickelt werden können (Engpass im oberen Bereich im historischen Kern). Es ist deshalb wichtig, ein hoher Anteil der Wege mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Auch der ESP Näfels/Mollis zeichnet sich durch eine sehr gute ÖV-Erschliessung aus, welche beispielsweise eine deutliche Reduktion der Anzahl Parkplätze zulässt.

Werden die angestrebten Modalsplit-Ziele erreicht, kann die Verkehrsentwicklung als verträglich bezeichnet werden. Hingegen muss ein Szenario „weiter wie bisher“ als nicht nachhaltig resp. nicht verträglich bezeichnet werden. Die Folge wären kostenintensive Investitionen in Infrastrukturprojekte.

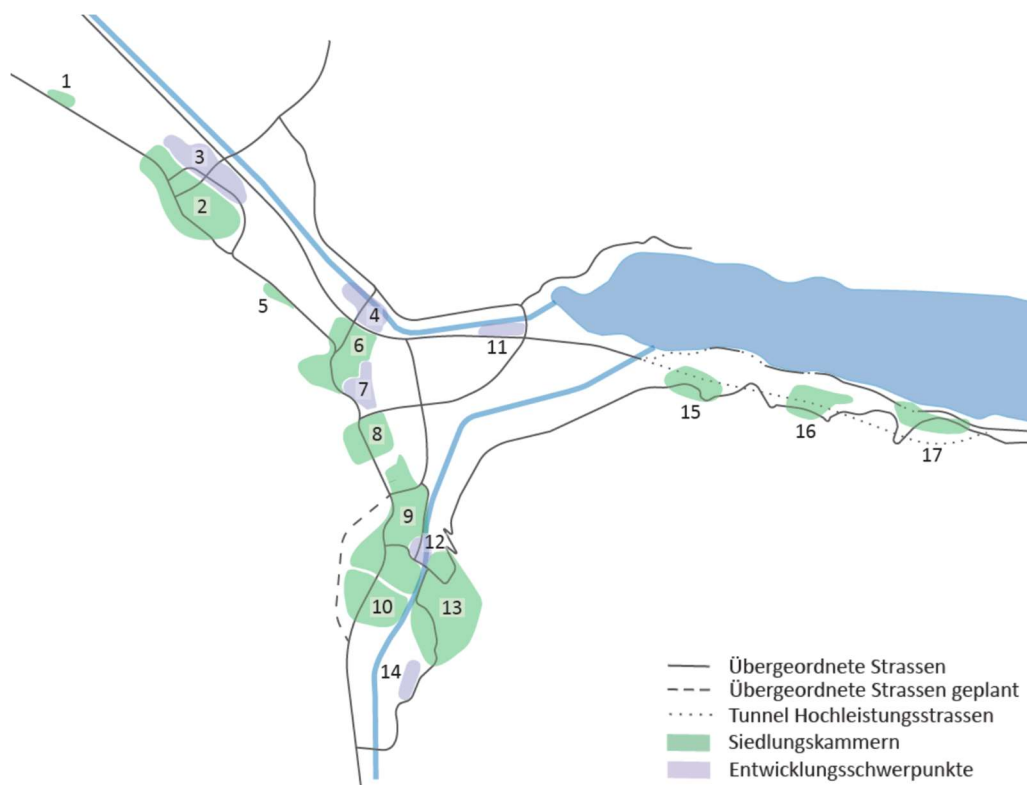


Abbildung 22: Verkehrserzeugung je Ortschaft, Abgrenzung der Teilgebiete

Gebiet	EW	AP	Wege gesamt		Fahrten MIV		Entwicklung Fahrten MIV (in Vergleich zu 2022)
			min	max	min	max	
1 Ussbühl	70	90	400	500	210	260	stabil
2 Bilten	2'420	370	7'800	10'300	2'700	3'600	Abnahme
3 ESP Bahnhof Bilten	300	1'960	6'300	8'400	2'200	2'900	deutliche Zunahme
4 ESP Ziegelbrücke	760	450	3'100	4'100	1'100	1'400	deutliche Zunahme, Zunahme begrenzen (Kapazität limitiert, zentrale Lage)
5 Fennen	0	180	400	500	230	270	stabil
6 Niederurnen	3'800	1'380	13'600	18'000	4'700	6'300	Abnahme
7 ESP Eternit Niederurnen	20	400	900	1'200	320	430	Abnahme
8 Oberurnen	2'110	410	6'800	9'000	2'400	3'200	Abnahme
9 Näfels	3'450	1'190	12'200	16'200	4'300	5'700	Abnahme
10 Näfels Süd	1'450	360	4'800	6'400	1'700	2'200	Zunahme
11 ESP Biäsche	30	370	900	1'200	410	520	Zunahme
12 ESP Bahnhof Näfels-Mollis	600	550	2'900	3'800	1'000	1'300	deutliche Zunahme, Zunahme begrenzen (zentrale Lage)
13 Mollis	4'500	940	14'600	19'400	5'100	6'800	Abnahme
14 ESP Flugplatz Mollis	10	270	600	800	320	390	Zunahme
15 Filzbach	520	280	2'100	2'700	720	960	leichte Abnahme
16 Obstalden	460	80	1'500	1'900	510	680	leichte Abnahme
17 Mühlehorn	390	220	1'600	2'100	550	730	leichte Abnahme

Tabelle 38: Verkehrserzeugung je Ortschaft, resp. Teilgebiet für das Jahr 2037 und Vergleich zum Jahr 2022

## 11 Umsetzung und Controlling

Im Jahr 2023 wird die Räumliche Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche als Grundlage für die Aktualisierung des Gemeinderichtplans dienen wird. Grundlegende Fragestellungen wie beispielsweise die künftige Entwicklung von Mühlehorn können darin thematisiert werden. Darüber hinaus sollen verschiedene im Gesamtverkehrskonzept definierte konzeptionelle Grundsätze und Massnahmen in den Gemeinderichtplan überführt werden und damit planerisch behördenverbindlich gesichert werden.

Die Massnahmenliste ist umfangreich und wird die Gemeinde und die beteiligten Akteure in der Umsetzung stark fordern. Nicht alles lässt sich gleichzeitig und sofort realisieren; das Gesamtverkehrskonzept nimmt deshalb eine Priorisierung vor. Es ist anzustreben, dass bereits kurzfristig Massnahmen umgesetzt werden können, teilweise auch in Versuchsform.

Die Umsetzung der Massnahmen soll durch ein laufendes Controlling anhand vorgängig definierter Kriterien begleitet werden (vgl. auch Kapitel 4 zu den Zielsetzungen). Das Controlling befähigt die Gemeinde, die Zielerreichung in regelmässigen Abständen zu überprüfen.

Das Controlling kann auf Daten aufbauen, welche in anderem Zusammenhang bereits erhoben werden (z.B. Motorisierungsgrad, Zählraten zum Verkehrsaufkommen, Raubeobachtung des Kantons, etc.). Dabei ist es zweckmässig, die Betrachtung der Mobilität über den ganzen Kanton zu institutionalisieren. So könnten wichtige Kenngrössen beispielsweise im Rahmen einer Verdichtung des Mikrozensus auf regionaler Ebene ermittelt werden.

Das Messstellennetz ist punktuell zu erweitern, z.B. mit Velozählstellen an geeigneten Standorten.

Ein Vorschlag für die wichtigsten Kenngrössen des Controllings zum Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord ist in Tabelle 39 enthalten.

Weiter wird empfohlen, die Massnahmenliste im Sinn eines Arbeitsinstruments periodisch nachzuführen und den Umsetzungsstand zu erfassen.

Die Gemeinde würde die Erarbeitung eines kantonalen Gesamtverkehrskonzepts begrüssen und unterstützen.

Zielsetzung	Indikatoren / Kenngrössen	Zielwert / -trend	Datenquellen	Vorschlag Zuständigkeit	Zeitintervall
Wachstumsprognosen ermöglichen, Verkehrssysteme funktionsfähig entwickeln	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	Bevölkerung zunehmend Arbeitsplätze zunehmend	Bevölkerungsstatistik Arbeitsplatzstatistik Raumbeobachtung Kanton	Kanton / Gemeinde	jährlich
	Zählraten zum Verkehrsaufkommen; Stautunden (?)	MIV sinkend Velo steigend ÖV steigend	Strassenverkehrszählung Veloverkehrszählungen ÖV Ein- und Aussteigerzahlen, ÖV-Frequenzen	Bund (ASTRA) Kanton	jährlich
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Hoher Anteil Einwohner und Arbeitsplätze an Lagen mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte	Steigender Anteil ÖV-Güteklasse C oder höher	Bevölkerungsstatistik, ÖV-Güteklassen	Kanton im Rahmen der Raumbeobachtung?	jährlich
	Modalsplit z.B. Tagesdistanz und wegebezogen	Zielwerte gemäss GVK	Verdichtung Mikrozensus	Bund (BFS)	5 bis 10 Jahre
	Motorisierungsgrad	stabil oder sinkend	Verdichtung Mikrozensus Motorfahrzeugkontrolle	Bund (BFS) Kanton	5 bis 10 Jahre jährlich
	Eckwerte aus Parkplatzbewirtschaftung, z.B. Parkvorgänge	Parkvorgänge an zentralen Lagen sinkend	Eigene Erhebung aufgrund Parkplatzbewirtschaftung	Gemeinde	jährlich
Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität	Verfügbarkeit Gewerbe und Dienstleistungen in Ortskernen	Angebot in Anzahl und Diversität steigend	Statistik Beschäftigte und Unternehmensstruktur Daten Gemeinde	Bund (BFS) Gemeinde	jährlich
	Unfalldaten	Anzahl Unfälle sinkend	Unfallstatistik	Bund (ASTRA)	jährlich
Nachhaltige, ressourcenschonende und klimaverträgliche Mobilität	Umwelt- und Lärmbelastung, Luftqualität, CO2-Ausstoss	Belastung sinkend	Monitoring Umweltdaten	Kanton (Umweltschutz und Energie)	jährlich
	Anteil E-Autos am Bestand	Anteil E-Autos steigend	Verdichtung Mikrozensus Motorfahrzeugkontrolle	Bund (BFS) Kanton	5 bis 10 Jahre jährlich
Veränderungen ermöglichen und neue Technologien nutzen	Anzahl Nutzungen von Sharing-Angeboten	Anzahl Nutzungen steigend	Anbieter Shared Mobility	Gemeinde	jährlich
Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Effizienz der eingesetzten Mittel; Kostendeckungsgrade	Steigende Effizienz, angemessene Kostendeckungsgrade	Gemeinde (Bauvorhaben, etc.) Kanton (z.B. Kostendeckungsgrade ÖV)	Gemeinde Kanton	jährlich
	Steuerfuss	Stabil resp. sinkend	Gemeinde	Gemeinde	jährlich

Tabelle 39: Vorschlag Controlling

## **Pläne**

**Zukunftsbild (A3)**

**Konzeptpläne Fussverkehr**

**Konzeptpläne Veloverkehr**

**Konzeptpläne ÖV**

**Konzeptpläne MIV**

**Konzeptpläne Verkehrsberuhigung**

**Konzeptpläne Parkierung und Shared Mobility-Angebote**

**Konzeptpläne Parkplatzreduktion**

**Konzeptpläne ESP Näfels/Mollis**