Vernehmlassungsbericht Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord

Beantwortung Stellungnahme Vernehmlassung vom 17.04 - 24.05.2023
Berichtversion: 10.07.2023

Die Angaben (Namen) zu Privatpersonen sind zur Wahrung des Datenschutzes anonymisiert dargestellt.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Öffentlicher Verkehr	Bevorzugung Busverkehr: Bei sämtliche Lichtsignalanlagen ist die Busbevorzugung einzurichten	Es darf nicht sein, dass der Bus an Lichtsignalanlagen dem Individualverkehr gleichgestellt ist. Da keine gestaffelten Lichtsignale vorhanden sind, muss dem Bus die sofortige Weiterfahrt ermöglicht werden. Bemerkung: Dies ist heute in Näfels nicht der Fall und sollte unbedingt beim jetzt stattfindenden Umbau realisiert werden	Kenntnisnahme	Die LSA bei der Stichstrasse ist bereits mit einer Busbevorzugung ausgestattet. Die LSA bei der Lintharena wird zusammen mit der Sanierung mit einer solchen ausgestattet.
privat			Fussverkehr	Kapitel 8.2.2 Fusswegnetz: Trottoir zwischen Näfels und Oberurnen entlang der Hauptstrasse	Entlang der Hauptstrasse zwischen Näfels und Oberurnen existiert kein vom rollenden Verkehr getrennter Fussweg. Diese Verbindung wird von Fussgängern oft genutzt bei Veranstaltungen in der Linth Arena, weil sie der kürzeste Weg von und nach Oberurnen ist. Dies führt zu gefährlichen Situationen bei viel Veloverkehr und insbesondere auch bei schlechter Sicht.	Zustimmung	Im Fussverkehrsplan Näfels-Mollis ist ostseitig ein geplantes Trottoir eingetragen. Die Aufzählung in Massnahme F 7 wird ergänzt.
privat	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote		Öffentlicher Verkehr	Kapitel 8.4 Bahn Haltestelle Nieder- und Oberurnen: Massnahme: Haltestelle erhalten Ziel: Die Bahnhaltestelle Nieder- und Oberurnen bleibt langfristig erhalten. Nieder- und Oberurnen wird bezüglich haltenden Züge den Bahnhaltestellen Näfels und Netstal gleichgestellt	In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen sind neue Wohnungen gebaut und auf dem Eternitareal sind viele neue Arbeitsplätze (z.B. Postfinance) geschaffen worden. - Der kurze Weg zur Bahnhaltestelle ist viel attraktiver als der z.T. viel längere Weg zur Bushaltestelle. - Insbesondere für Pendler über Ziegelbrücke hinaus ergeben sich viel kürzere Reisezeiten und erspart das Umsteigen vom Bus zur Bahn. - Der Absicht der SBB, keine Züge mehr in Nieder- und Oberurnen halten zu lassen, wegen den Investitionskosten BeHi Gesetze, wird klar entgegen getreten.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
privat			Motorisierter Individualverkehr	Ich habe die Unterlagen vom Verkehrskonzept studiert. Die Rüfistrasse in Mollis ist als "Sammelstrasse" bezeichnet, was bedeutet das? Nach wie vor ist der Verkehrsfluss an der Rüfistrasse Richtung Norden recht hoch - zu hoch. Hier müssen Massnahmen realisiert weden, dass sich der Verkehr auf die Stichstrasse verlagert. Ebenfalls muss der Landwirtschaftsverkehr vom Flugplatz ins Riet auf die Stichstrasse geführt werden. Es ist hier an ein Verbot für Lastwagen / Landwirtschaftsfahrzeuge zu denken. (Zubringer für Handwerker und Schneider AG) Die Kreuzung an der Bahnhofstrasse sollte dringen umgestaltet werden. So dass der Verkehrsfluss ebenfalls auf die Stichstrasse gefördert wird. Ich danke Ihnen für die Kenntinsnahme.		Kenntnisnahme	Sammelstrasse: Die Erläuterungen zur Strassenklassierung liegen in Tabellenform vor und werden dem GVK beigefügt. Die Verhinderung von Schleichverkehr in Mollis ist im GVK abgebildet, z.B. durch eine entsprechende Strassenklassierung und entsprechende Einträge im Plan "Verkehrsberuhigung".
privat			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Thema parkierkonzept: da fehlt mir der glaube, dass diese durchführung weniger ärger und verärgerte "produziert", wenn nur tafeln zu den weissen feldern mit den 4 varianten aufgestellt würden. Das aufstellen von zentralen parkuhren (inkl. parking-pay, twint usw) mit entsprechender programmierung der gratis und zahlzeiten würde mit sicherheit klarheit bringen und keine kundschaft , arbeitende und angestellten im raum Glarus Nord vertreiben! Von Glarus habe ich mehrfach erfahren, dass kundschaft usw nicht mehr in Glarus einkauft. Glarus Nord sollte zu den noch wenigen vorhandenen geschäften sorge tragen und deren kundschaft ob als fussgängerIn, velofahrerIn, OeV- oder pw-benützende kundIn willkommen heissen.		Kenntnisnahme	Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Herbst 2023 (gemäss Parkierungskonzept).
privat			Öffentlicher Verkehr	Grundsätzlich finde ich die vorgeschlagenen optionen für eine nachhaltige verkehrslenkung als gelungen. Insbesondere das erstellen von diversen wartehäuschen bei den bushaltestellen und die intensivierung des busangebotes. Die temporeduktionen in den zentren können dazu beitragen, dass eventuell doch mehr leute sich für den OeV entscheiden. Vielleicht gibt es dazu mal noch ein preislich interessantes regional-bus-abo.		Kenntnisnahme	vgl. Massnahme ÖV 2 Klimaabo
Gemeinde Weesen			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Ziffer7.5 - Seite 31 -Abbildung 15 - Strassennetz Wir bitten Sie in Abbildung 15 für die Gemeinde Weesen einen Begegnungsbereich im Dorf Weesen zum See hin einzuzeichnen/zu ergänzen. Ebenfalls wie in Abbildung 10 ist der Bahnhof Ziegelbrücke aufzunehmen (St. Galler Seite von Ziegelbrücke, Gemeinde Schänis).		Zustimmung	Die Abbildung wird angepasst.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Gemeinde Weesen			Veloverkehr	c) Abbildung 10 - Velorouten; Seite 25: Die Swiss Mobility Radroute sollte als Hauptroute ebenfalls im Plan mit separater Farbe aufgenommen werden, auch wenn diese grösstenteils von Ziegelbrücke nach Weesen nördlich der Linth verläuft. Der Verlauf durch Weesen sollte hier ab der Biäschenbrücke angepasst werden und neu dort über diese Brücke und südlich vom Linthkanal verlaufen und zwar entlang der Seeflechstenstrasse bis zur Linthbrücke (Faltbootclubhütte). Von dort aus in Richtung Süden in Richtung Bahnhof Weesen und von dort aus über den gekiesten Weg Richtung Gäsi - Walenstadt. Vom Faltbootclub bis zum alten Strandbad und ins Gäsi soll ein Fuss- und nicht der Veloweg gehen. Hier könnte damit eine Trennung Fussgänger und Veloverkehr vorgenommen werden.		Kenntnisnahme	Die Abbildung ist ein Schema, welche die Konzeption schematisch visualisiert. Die Darstellung konzentriert sich auf Kernaussagen. Die Details wie verschiedene Schweiz Mobil Routen sind im Konzept-Plan Veloverkehr ersichtlich.
Gemeinde Weesen			Veloverkehr	d) Wir empfehlen in der Darstellung von Abbildung 10 der Velorouten spezielle Strassen und Wege auszuscheiden, die nicht auf Strassen verlaufen, welche die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für den MIV zulassen. Die Velorouten sollten auf Strassen verlaufen, welche max. 50-60 km/h zulassen. Dabei verweisen wir z.B. auf die Verbindungsstrasse (Flechsenstrasse) zwischen Oberurnen und der Autobahn Ein- und Ausfahrt Weesen (A 3) führt, welche die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulässt. Auf dieser Strasse sollten - wenn immer möglich keine Velorouten oder dann nur für ku rze Verbindungsstücke vorgesehen werden. - Die Verbindung Niederurnen nach Weesen (Biäsche) und umgekehrt verläuft uber das Riet, was ideal ist. -Die Verbindung Oberurnen nach Weesen und umgekehrt, sollte demnach nicht über den Autobahnzubringer (Flechsenstrasse) verlaufen, sondern zuerst von Oberurnen nach Niederurnen (Bahnhof) und dann entlang der Route Niederurnen nach Weesen. - Die Verbindung Näfels/Mollis nach Weesen und umgekehrt, sollte demnach nicht uber die Linthbrücke und den Autobahnzubringer (Ein- und Ausfahrt Weesen) entlang der Flechsenstrasse verlaufen, sondern viel mehr über die Biäschenbrücke und die untere Schwärzistrasse erfolgen. Alternativ auch über das Gäsi und den Damm des Glarner Linthkanals. So verläuft die Radwegverbindung von Niederurnen nach Weesen über das "Riet" und nur zu einem kleinen Teil über die Schwärzistrasse. Die Veloverbindung von Näfels nach Weesen sollte am Schluss nicht über den Autobahnzubringer der Flechsenstrasse verlaufen, sondern über die Schwärzistrasse bis zur Biäschenbrucke. Von dort kann diese Richtung Ziegelbrücke erfolgen oder dann südlich entlang des Linthkanals auf einer neu auszuscheidenden Radroute bis zur Linthbrücke/Faltbootclub. Dort trennt sich der Veloverkehr weiter. Entweder Richtung Weesen/Fli-Amden/Amden oder dann Richtung Gäsi-Walenstadt.		Kenntnisnahme	Die grundsätzlichen Bemerkungen zur Veloführung ausserorts sind aus Sicht der Gemeinde Glarus Nord zutreffend. Verbindung Oberurnen - Weesen: Die kommunale Route führt über die von der Gemeinde Weesen vorgeschlagene Linienführung. Trotzdem hat auch die Verbindung via Schwärzistrasse - Flechsenstrasse - Untere Schwärzistrasse eine Bedeutung für den Veloverkehr. Der Handlungsbedarf ist im Plan Veloverkehr rot ausgewiesen. Auch bei der Verbindung Näfels - Weesen wird die Flechstenstrasse nur auf einem kleinen Teilstück in die Linienführung einbezogen. Den Anliegen der Gemeinde Weesen werden damit Rechnung getragen. Die Details sind im Konzept-Plan Veloverkehr dargestellt.
Gemeinde Weesen			Motorisierter Individualverkehr	ESP Biäsche - Ziffer 8.1.6 - Seite 47ff. Aufgrund der durchzuführenden Testplanung ist die Verkehrsführung noch in Bearbeitung. Aus der eingebrachten Zielsetzung der Gemeinde Weesen geht hervor, dass der Schwer- wie der MIV dieses ESP Biäsche allein über das Gemeindegebiet von Glarus Nord zu verlaufen hat und nicht über Gemeindegebiet von Weesen. Dies ab Autobahnausfahrt Weesen/Amden. Diese Schwer- und M|V-Erschliessung gilt fur den ganzen Perimeter der Testplanung wie auch für das Industriegebiet, welches zwischen Linthkanal und Eisenbahnlinie. Die Biäschenbrücke ist vom Schwer- und An- wie Ablieferungsverkehr zu befreien, indem eine neue Erschliessung auf Gemeindegebiet Glarus Nord erstellt wird, die direkt zur Autobahnein- und -ausfahrt Weesen/Amden führt. Die Bezeichnung Linthbrucke und Biäschenbrücke ist für alle Leser klarzumachen. Die Biäschenbrücke befindet sich an der unteren Schwärzistrasse. Die Linthbrücke ist die Verbindung Weesen/Amden zur Autobahnein- und -ausfahrt sowie Bahnhof Weesen (Glarus Nord).		Kenntnisnahme	Die Erschliessung des Gebiets Biäsche wird derzeit im Rahmen einer Testplanung bearbeitet. Das GVK bringt bereits zum Ausdruck, dass die Erschliessung mit dem MIV auf Glarner Gebiet gelöst werden soll (vgl. neue Sammelstrasse ab Untere Schwärzistrasse - Flechsenstrasse).
Gemeinde Weesen			Fussverkehr	Ziffer 8.2. - Massnahmen Fussverkehr - Seite 49ff Die Gemeinde Weesen begrüsst die Schliessung der Netzlücken für den Fussverkehr im Riet/Biäsche und insbesondere im ESP Biäsche inkl. Querverbindungen nach Weesen. Dies soll Fusswege uber die Biäschenbrücke wie auch geeignete Zugänge über die Linthbrücke miteinschliessen, welche die Überquerung der Eisenbahn ermöglichen. Was den Linthsteg anbetrifft so studiert die Gemeinde Weesen im Rahmen der eigenen Ortsplanungsrevision die Verkehrs- und Personenlenkung ab Bahnhof Weesen, wo die Parkierung fur den Tourismus von statten gehen soll. Ob dieser Linthsteg neu allenfalls beim Walensee selber als Hochsteg zu erstellen wäre und vom alten Strandbad Gäsi zum Linthspitz führt (wegen Schifffahrt Linthkanal) ist nachbarschaftlich mit der Gemeinde Glarus Nord und mit den beiden Kantonen St. Gallen und Glarus und mit dem Linthwerk abzusprechen.		Kenntnisnahme	Die Abstimmung mit der Gemeinde Weesen und den weiteren Akteuren ist von hoher Relevanz.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Gemeinde Weesen			Veloverkehr	Ziffer.8.2 - Massnahmen Veloverkehr - Seite 53ff Wie bereits oben erwähnl (Ziffer 1 und 2), ist die nationale Veloroute zwischen Ziegelbrücke und Walenstadt ab der Höhe Biäschenbrücke neu zu führen. Diese soll nicht entlang der Ziegelbrückstrasse in Weesen verlaufen, sondern südlich der Linth auf der Seeflechsenstrasse. Ebenfalls ist die Anbindung des Veloverkehrs an den ESP Biäsche explizit im Velonetz zu erwähnen.		Kenntnisnahme	Der Vorschlag für die angepasste Linienführung ist im Plan Veloverkehr berücksichtigt. Damit wird auch der ESP Biäsche gut angebunden (in Ergänzung zur Route von Niederurnen).
Gemeinde Weesen			Öffentlicher Verkehr	Ziffer 8.4 - Massnahmen öffentlicher Verkehr - Seite 56ff. Wir unterstützen das Ansinnen, die ÖV Erschliessung ESP Biäsche mit hoher Priorität und kurzfristig anzugehen. Fur die Anbindung an den ÖV ¡st kurz-und mittelfristig ein Busbetrieb das Sinnvollste. Hier bietet sich wohl der Autobetrieb Weesen Amden der Ortsgemeinde Amden an. Der Viertelstundentakt nach Ziegelbrücke würde natürlich begrüsst, wenn SBB-Anschlüsszüge und Busverbindungen in alle Richtungen damit verbunden sind oder eben auch der erwähnte IC Halt Ziegelbrücke (Ziffer 8.4.4.) Wo die Bushaltestellen des bisherigen Kurses der AWA (Autobetrieb Weesen Amden) am idealsten neu platziert werden, um das ESP Biäsche ebenfalls zu erschliessen, ist für die Gemeinde Weesen offen. Auch sind wir bereit, die in Weesen bestehende Bushaltestelle allenfalls neu zu positionieren, um für ESP Biäsche Nutzer dienlich zu sein. So kann sich die Gemeinde Weesen sich durchaus vorstellen, die eine Bushaltestelle von der Post/Gemeindehaus zum Speerplatz/Rest. Bahnhof zu verschieben. Auch könnte bei späterer Erschliessung auch die heutige Haltestelle Ziegelbrückstrasse andererseits auch weiter westwärts an den Dorfeingang (Schwärzistrasse) verschoben werden, um den Zugang zum ESP Biäsche zu verkürzen. Eventuell kann sogar eine ÖV Schlaufe über die Biäschenbrücke auf das ESP Biäsche führen und dann uber die Linthbrucke wieder auf den bestehenden Kurs nach Amden folgen. Hierzu halten wir aber fest, dass die Biäschenbrücke nicht für den Schwerverkehr freizugeben ist. (Ausnahme: Blaulichtorganisationen und im Falle der Sperrung der Linthbrücke). Wir können uns aber langfristig und nach gemeinsamer Absprache vorstellen, dass der ÖV-Busverkehr von Ziegelbrucke Richtung Amden beim westlichen Dorfeingang die Schwärzistrasse/Biäschenbrücke befährt und mit einer Schlaufe entlang der Arbeitszone Biäsche (Glarus Nord) mit max. zwei Haltestellen (West und Ost) dieses Gebiet bedient, bevor dieser ÖV-Bus über die Linthbrücke die Fahrt nach Amden bzw. Arvenbuhl fortsetzt (oder vom Arvenbühl Amden nach Ziegelbrücke in umgekehrter Richtung). Dieses Zugeständnis gilt ausschliesslich für den ÖV-Verkehr. Der Schwerverkehr ist von der Nutzung der Biäschenbrücke auszuschliessen und fernzuhalten. Bekanntlich hat sich die Einwohnerschaft des Quartiers Biäsche in Weesen klar gegen jeglichen Schwerverkehr uber die Biäschenbrucke ausgesprochen und sogar Sanierungskredite für diese Brücke nicht genehmigt. Sehr langfristig (ab 2040) kann allenfalls uber die Reaktivierung des Bahnhofs Weesen (Glarus Nord) fur die zusätzliche Nutzung im SBB-Personenzugsverkehr wieder angesprochen werden je nach Anzahl Arbeitsplätzen im ESP Biäsche. Trotz des Zeithorizontes ist diese Massnahme unseres Erachtens im GVK als Bemerkung aufzunehmen, da diese Prozesse lang dauern und wohl in den nächsten Jahren aufzugleisen ist, wenn im 2040 zu realisieren ist.		Kenntnisnahme	Buserschliessung Biäsche: Die Gemeinde Glarus Nord begrüsst es ausdrücklich, dass die Gemeinde Weesen gemeinsschaftliche Lösungsansätze zur Erschliessung des Gebiets Biäsche vorschlägt. Die Erschliessung des Gebiets Biäsche wird derzeit im Rahmen einer Testplanung bearbeitet. Das GVK bringt bereits zum Ausdruck, dass die Erschliessung mit dem MIV auf Glarner Gebiet gelöst werden soll (vgl. neue Sammelstrasse ab Untere Schwärzistrasse - Flechsenstrasse).
Gemeinde Weesen			Veloverkehr	Zifler7.3.3 - (Seite 26) - Veloabstellplätze mit Velo-Vermietung mÍt Reparatur- und Ladestation (allenfalls neue Ziffer 7.3.4) Wir regen an wichtigen Zielorten an (2.8. Bahnhof Ziegelbrücke), dass neben den Veloabstellplätzen auch gleich eine Velo-Vermietung mit Reparatur- und Ladestation als zusätzliches Angebot angedacht wird, wo die Velos angemietet, geladen oder vor Ort Reparaturarbeiten durchgeführt werden. So könnte ein Radfahrer, der auf den ÖV in Ziegelbrücke umsteigt, sein Fahrrad am Morgen dort mieten oder an dieser Station abgeben, um eine Reparatur vorzunehmen und am Abend erhält er sein Fahrrad gleich wieder repariert zurück, wenn er in Ziegelbrücke aus einem Zug aussteigl. Zum Betrieb solcher Stationen bieten sich Organisationen an, welche Arbeitsintegrationsprogramme im Angebot haben. So zum Beispiel WTL Jona mit Velostation beim Bahnhof Rapperswil. Dies motiviert auch zum Umsteigen von MIV aufs Fahrrad.		Kenntnisnahme	Aus Sicht der Gemeinde Glarus Nord ist dieser Punkt in Massnahme V 8 bereits enthalten. Es wäre sehr zu begrüssen, wenn die Schaffung solcher Angebote mit den Nachbargemeinden koordiniert werden kann und Synergien genutzt werden können.
Gemeinde Weesen			Motorisierter Individualverkehr	Ziffer 8 - Seite 39ff. - Massnahmen Schwerverkehr und MIV inkl. ÖV ESP Ziegelbrücke - Ziffer 8.1.3 - Seite 41ff. Wie ist die Füihrung des Schwerverkehrs und des MIV hier angedacht. Für die Gemeinde Weesen ist es unabdingbar, wenn für die Erschliessung des ESP Ziegelbrücke die Autobahnausfahrt Nieder- und Oberurnen der A3 oder Autobahnausfahrt Schänis/Bilten zum Zug kommt und nicht die Autobahnausfahrt Weesen mit einer Verkehrsführung über unser Gemeindegebiet. Es sollte die Erschliessung uber den Bahnhof Niederurnen erfolgen und eine Fortsetzung bis zum ESP Ziegelbrücke finden. Diese Fragen sind unseres Erachtens mit hoher Prioritär zu behandeln.		Kenntnisnahme	Mit der Massnahme E29 (Kapitel 8.1.3 ESP Ziegelbrücke) ist enthalten, dass die Entwicklung des ESPs so erfolgen soll, dass der Mehrverkehr in Grenzen gehalten werden kann und mit dem bestehenden Netz bewältigt werden kann.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Gemeinde Weesen			Motorisierter Individualverkehr	ESP Niederurnen Eternit -Ziffer 8.1.4 - Seite 44f. Wie ist die Führung des Schwerverkehrs und des MIV hier angedacht. Fur die Gemeinde Weesen ist es unabdingbar, wenn für die Erschliessung des ESP Ziegelbrücke die Autobahnausfahrt Nieder- und Oberurnen der A3 oder Bilten/Schänis zum Zug kommt und nicht die Autobahnausfahrt Weesen mit einer Verkehrsfuhrung über unser Gemeindegebiet.		Kenntnisnahme	Die Erschliessung für den MIV und den Güterverkehr soll über den Autobahnanschluss Nieder- und Oberurnen erfolgen. Im GVK so enthalten.
Gemeinde Weesen			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Ziffer 7.7.1- Seite 35 - Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze. Wir unterstützen die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen und empfehlen die Erholungsgebiete explizit zu nennen, wo eine solche Bewirtschaftung konkret angedacht ist. Wir gehen davon aus, dass dies den Bahnhof Weesen/Entwicklungsstandort Biäsche (Gemeinde Glarus Nord), das Gäsi wie das Klöntal und den Obersee als solche Erholungsgebiete mitumfasst. An grösseren öffentlichen Parkplätzen ist ebenfalls gleichzeitig ans Angebot von Ladestationen für E-Autos zu berücksichtigen. Bei solch öffentlichen Parkplätzen in Erholungsgebieten sind auch Stellplätze für Camper anzudenken. Auch wenn die E-Mobilität als Thema unter Ziffer 7.7.5 speziell angeführt ist, fehlt uns die spezifische Verortung in der Gemeinde Glarus Nord und in den Erholungsgebieten usw.		Kenntnisnahme	Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Herbst 2023 (gemäss Parkierungskonzept) in mehreren Etappen. In einer ersten Etappe wird die Bewirtschaftung der Parkplätze in den Ortschaften im Talboden umgesetzt. Das Konzept für die Ortschaften am Kerenzerberg und die Naherholungsgebiete wird in einem nächsten Schritt (siehe Massnahme P1) ausgearbeitet resp. geschärft. E-Mobilität: Als geeignete Standorte für die Einrichtung von Ladestationen werden die Mobilitätshubs genannt. Die Massnahme P8 sieht vor, auf der Grundlage eines E-Mobilitätskonzepts geeignete Standorte zu benennen.
Gemeinde Weesen			Veloverkehr	Ziffer T.3.I Veloverkehrsnetze im GVK - Seite 23 ff a) Abbildung '10 - Seite 25: Auf dieser Abbildung fehlen der Bahnhof Ziegelbrücke (Gemeinde Schänis) und die Gemeinde Weesen. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Weesen in grau mit einem gelbem Punkt einzuzeichnen/zu ergänzen wie auch der Bahnhof Ziegelbrücke (Gemeinde Schänis). Die Gemeinde Schänis selber wurde ja entsprechend aufgenommen.		Zustimmung	Die Abbildung wird angepasst.
Gemeinde Weesen			Motorisierter Individualverkehr	b) Abbildung 15 (Seite 31) Die Abbildung 15 (Seite 31) beinhaltet den Dorfkern Weesen (in grau mit gelbem Punkt) nicht aber den Bahnhof Ziegelbrücke (Gemeinde Schänis). Die beiden Abbildungen 10 und 15 sollten bezüglich der Ortschaften identisch sein.		Zustimmung	Die Abbildung wird angepasst.
Gemeinde Weesen			Öffentlicher Verkehr	Ziffer 7.4.2 - Seite 28 - Ziegelbrücke öV Wir unterstützen das Begehren von Glarus Nord, den SBB Doppelspurausbau Tiefenwinkel Mühlehorn zu forcieren und können gerne - wenn gewünscht - beim Kanton St.Gallen diesbezüglich vorstellig werden und diesen Antrag von Seiten der Gemeinde Weesen und des Kantons St.Gallen unterstützen.		Kenntnisnahme	Die Gemeinde Glarus Nord begrüsst die unterstützende Haltung der Gemeinde Weesen und strebt ein koordiniertes Vorgehen an.
Gemeinde Weesen			Andere Themen	Ziffer 7.4.6 (Seite 30) -Angebote im Tourismusverkehr. Fur die Zukunft sind auch gemeinsame Absprachen über die Kantonsgrenzen nach St.Gallen und insbesondere mit den Gemeinden Weesen und Amden anzudenken. Es geht um Angebote zugunsten des Zeltplatzes/Badestrands Gäsi und die Touristenplätze in der Gemeinde Weesen (Haltestelle See) und Amden, wozu am See das Lago Mio und Betlis gehören oder auch die Anbindung an das Dorf Amden oder Arvenbühl, wo bereits eine Kursverbindung per Bus besteht. Je nach Ausgestaltung des ÖV am Entwicklungsschwerpunkt Biäsche ist ein gemeinsames Angebot mit den beiden St.Galler Gemeinden für Wochenend- und Feiertagstourismus nutzbringend. Allenfalls ist dieses Bedürfnis auch mit Bedarfsbussen unter Ziffer7.4.7) abzudecken. Es erleichtert das Umsteigen vom Auto auf den ÖV, wenn im Entwicklungsstandort Biäsche Parkmöglichkeiten aufgebaut werden.		Kenntnisnahme	Grenzüberschreitende Kooperationen sind zu begrüssen. Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton und den Nachbargemeinden an. Bei der Massnahme K3 werden Nachbargemeinden und Planungsregionen explizit als Anspruchsgruppe ergänzt.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Wir fordern, dass das GVK von Glarus Nord mit der Planung des Kantos Glarus abgestimmt und koordiniert wird.	Die Mobilität endet nicht an der Gemeindegrenze. Gute öV-Verbindungen in Glarus Nord sind ebenso entscheidend im restlichen Kanton. Wer beispielsweise in Näfels-Mollis wohnt orientiert sich gleichermassen nach Netstal und Glarus wie nach Nieder- oder Oberurnen. Deshalb ist ein dynamisches Denken erforderlich, der Langsamverkehr soll auch mit dem Kanton koordiniert werden. Solange der Kanton Durchgangstrassen mitten durch unsere Dörfer baut, verfolgt er andere Ziele als im GVK von Glarus Nord beschrieben. Die Anschlusspunkte brauchen Koordination.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton und den Nachbargemeinden an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Öffentlicher Verkehr	Durch den Rückbau des Bahnhofs Bilten, reduziert sich das Angebot guter öV Verbindungen in Bilten. Dem soll entgegengewirkt werden und Bilten wieder besser ans öV Netz angeschlossen werden.	Das Nichtbedienen des Bahnhofs im Dorf ist ein grosser Verlust und macht das Umsteigen auf den öV nicht gerade attraktiv. Daher soll ein attraktives Ersatzangebot geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Diese Massnahme ist im GVK enthalten (vgl. Massnahme E 20) und soll mit hoher Priorität angegangen werden.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Öffentlicher Verkehr	Bei der Realisierung von Bushaltestellen soll der Kanton und die Gemeinde zwingend Hand in Hand zusammenarbeiten.	Unter 8.4.3. öV 3 steht in Klammern, dass beim Bau von Bushaltestellen ein gemeinsames Vorgehen anzustreben ist. Weil die Vergangenheit uns nachteilige Umsetzungen zeigt, fordern wir hierbei eine verpflichtende Formulierung. "ein gemeinsames Vorgehen ist eben eigentlich mehr als nur anzustreben, sondern zwingend erforderlich."	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit bei der Planung und beim Bau liegt beim Strasseneigentümer. Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Verkehrsberuhigung	Unter 8.5.2 M4 Die FlaMa Stichstrasse sind auf Ihre Wirksamkeit zu kontrollieren, BEVOR DIE QUERSPANGE NETSTAL ERÖFFNET WIRD:	Die Stichstrasse sollte keinen zusätzlichen Durchgangsverkehr durchs Dorf Mollis führen. Deshalb hat man das Projekt der flankierenden Massnahmen erarbeitet. Dieses soll untersucht und evtl. angepasst werden, solange die Veränderung noch klar dem Bau der Stichstrasse zugeschrieben werden kann und bevor die Querspange Netstal fertig gestellt ist. Nur so kann in einem weiteren Schritt die Auswirkung der Spange Netstal überprüft und weitere Massnahmen ergriffen werden.	Kenntnisnahme	Die beantragten Massnahmen sind im GVK abgebildet (Massnahme M 4 und M 6). Die Messungen wurden durch den Kanton 2023 vorgenommen und werden demnächst kommuniziert.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Verkehrsberuhigung	Die ganze Molliserstrasse (Näfels) und ganze Bahnhofstrasse (Mollis) soll ebenso verkehrsberuhigt werden.	Wir nehmen Bezug auf die Karte Verkehrsberuhigung (1:20'000). Es geht um die Markierung mit gelben Strichen: verkehrsberuhigte Hauptstrassen (*für den Kanton nicht verbindlich). Die Kreuzungen Stichstrasse/Molliserstrasse/Tschachenstrasse sowie Bahnhofstrasse/Kanalstrasse/Rüfistrasse gelten gemäss Mehrfachnennungen im Gesamtverkehrskonzept als gefährlich (Konflikte, Fusswege, Schulwege). Ausgerechnet über diese sehr gefährliche Kreuzungen ist aber keine Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dieser Missstand soll behoben werden und die gesamte Molliserstrasse in Näfels und Bahnhofstrasse in Mollis müssen zeitnah verkehrsberuhigt werden. (Markierung mit gelben Strichen ergänzen).	Ablehnung	Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen sind ein kontrovers diskutiertes Thema. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Minimum in den zentralen Lagen der Ortschaften diese Thematik diskutiert und umgesetzt werden kann. Um die Akzeptanz für solche Lösungen zu erhöhen empfiehlt es sich sich auf die wichtigsten Strassenabschnitte zu beschränken.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Fussverkehr	Beim Fussweg über die Tschachenstrasse (nahe Molliserstrasse) auch eine Querung (Quadrat) einzuzeichnen!	Auf der Südseite der Molliserstrasse verläuft ein Fussweg, welcher ebenso auch als Schulweg klassiert ist. Dieser kreuzt auf allen Plänen die Tschachenstrasse (bei Netstal Maschinen), ohne dass eine Querung eingezeichnet wird. Dieser Missstand soll auf den Plänen korrigiert werden. In einer zweiten Phase soll die Querung zu einem sicheren Fussgängerübergang ausgearbeitet werden.	Zustimmung	Querung wird ergänzt. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Federführung liegt beim Strasseneigentümer (Kanton).
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Öffentlicher Verkehr	Der Bahnhof Näfels-Mollis soll möglichst rasch ausgebaut werden. Ein zweites Gleis inkl. zweitem Perron ist für den Zugfahrplan im ganzen Kanton von entscheidender Bedeutung.	Damit die Züge einfacher kreuzen können und somit alle Personenzüge wieder in Nieder-/und Oberurnen anhalten können, braucht es einen sofortigen Ausbau des Bahnhofs Näfels-Mollis. (2. Gleis, 2. Perron). Dies vereinfacht ebenso den Anschluss auf die Interregio und Intercity Züge in Ziegelbrücke und bietet einen entscheidenden Vorteil für die Entwicklung des ESP Mollis.	Kenntnisnahme	Die Massnahme 2. Perron ist im GVK enthalten (vgl. Massnahme E 1). Die zeitliche Umsetzung ist mit verschiedenen Akteuren zu koordinieren (BAV, Kanton).
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Öffentlicher Verkehr	Am Bahnhof Nieder-/Oberurnen sollen alle Personenzüge wieder halten.	Die Bahnhöfe sind für den öffentlichen Verkehr entscheidend. Um den Bahnhof Nieder-/Oberurnen existieren rund 1000 Arbeitsplätze. Für viele Arbeitnehmer ist die problemlose Anreise mit dem Zug, der Halbstundentakt, die Umsteige- und Reisezeit entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Fussverkehr	Alle Fussgängerquerungen sind mit einem Fussgängerstreifen zu markieren (gemäss Konzeptplänen Fussverkehr).	Der Fussverkehr soll gemäss GVK gefördert werden. Daher muss er sicherer und auch überall vortrittsberechtigt werden. Die Konzeptpläne zum Fussverkehr weisen die Querungen aus. Diese müssen zwingend alle sicher ausgestaltet und den Fussgängern soll vor dem MIV der Vortritt erteilt werden. Dies wir nur mittels klar signalisierten Fussgängerstreifen erreicht. Wo die gesetzlichen Sichtweiten nicht gegeben sind, soll die erlaubte Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.	Ablehnung	Auf Stufe GVK werden die wichtigen Querungsstellen bezeichnet und verortet. Die Umsetzung mittels Fussgängerstreifen oder anderen Umsetzungsformen erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Fussverkehr	Die identifizierten Gefahren und Konflikte im Fussverkehr sollen baldmöglichst und zeitnah behoben werden.	Das Gesamtverkehrskonzept identifiziert Gefahren und Konflikte für den Fussverkehr, im besonderen auch bei den Schulwegen. Diese sollen mit Hochdruck behoben, die notwendigen Gelder gesprochen werden.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen F5 und F6 sind im GVK bereits hoch priorisiert.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Veloverkehr	Die identifizierten Gefahren und Konflikte im Veloverkehr sollen baldmöglichst und zeitnah behoben werden.	Das Gesamtverkehrskonzept identifiziert Gefahren und Konflikte für den Veloverkehr. Diese sollen mit Hochdruck behoben, die notwendigen Gelder gesprochen werden. Durchgehende Radrouten ohne Kreuzungen sind zu bevorzugen.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen V4 und V5 sind im GVK bereits hoch priorisiert.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Verkehrsberuhigung	Auf der Karte Verkehrsberuhigung wird der Begriff "verkehrsberuhigte Hauptstrassen" irreführend verwendet. Die Kanal-/Oberrüteli-/Baumgartenstrassen sind keine Hauptstrassen und sollen auch Nebenstrassen bleiben.	Begriff Hauptstrassen passt nicht mit vorherrschender Situation zusammen. Haupt- und Nebenstrassen/ Kantons- und Gemeindestrassen dienen unterschiedlichen Zwecken und sollen daher auch bewusst korrekt benannt und gekennzeichnet werden.	Zustimmung	Begriff "verkehrsberuhigte Hauptstrasse" im Kozept-Plan Verkehrsberuhigung ist falsch; es müsste heissen "verkehrsberuhigte Haupt- und Sammelstrassen"

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Die Kanal-/Oberrüteli-/Baumgartenstrasse soll Gemeindestrasse bleiben. Unter 8.5.1 (M2) ist die Zuständigkeit für obgenannte Strasse nicht anzupassen.	Im Grundsatz sollen Gemeindestrassen bei der Gemeinde bleiben. Das vorliegende GVK der Gemeinde Glarus Nord zeigt ausgeprägt mehr zukunftsfähige Lösungsansätze also der Kanton nach wie vor plant und umsetzt. Daher braucht die Gemeinde die Hoheit über ihre Strassen in den Dörfern. Es kann nicht sein, dass unsere Siedlungsgebiete von Kantonsstrassen zerschnitten werden, über welche wir nicht selbst auf Gemeindeebene entscheiden können. Beispiel: Karte Verkehrsberuhigung: "Punkt Verkehrsberuhigte Hauptstrassen *für Kanton nicht verbindlich". Das GVK von Glarus Nord will die Kanal-/ Oberrüteli- und Baumgartenstrassen verkehrsberuhigen. Daher müssen wird die Strassen in der Gemeinde behalten, da der Kanton dieser Forderung nicht nachkommen muss. Wir können über die Verkehrsberuhigung und Flankierung nur selber entschieden, wenn die Strassen der Gemeinde gehören. Des Weiteren brauchen wir nebst geplanter Bundesstrasse und Kantonsstrasse westlich der Linth keine dritte Achse.	Zustimmung	Das GVK wird entsprechend angepasst. Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse sollen im Eigentum der Gemeinde bleiben. Die Vorderdorfstrasse und die Netstalerstrasse (nördlich des Flugplatzes) sollen Gemeindestrassen werden.
Grünliberale Partei Glarus Nord (glp GLN)			Veloverkehr	Die Molliserstrasse von Mollis zum Bahnhof Näfels braucht zwingend eine sichere und klar signalisierte Veloführung (Radstreifen). Der Planungshorizont ist von mittelfristig auf kurzfristig zu ändern.	Bei der Planung der Kreuzung Molliser- und Stichstrasse wurden die Velofahrer schlicht vergessen. Diese Kreuzung ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr gefährlich und die Situation muss zwingend verbessert werden. Daher fordern wir eine sichere Radspur sowie vorne bei den Einspurstrecken/ Lichtsignal markierte Warteräume für Velos. Dies soll kurzfristig umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
privat			Fussverkehr	Begegnungsorte sollen wenn möglich autofrei sein. Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten: -Niederurnen Ziegelbrückstrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnernstrasse) -Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich)	Gemischte Zonen, Auto mit Fussgängergeschwindigkeit und Fussgänger*innen mischen, geht nur zulasten Letzterer.	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungsphasen geklärt werden.
privat			Öffentlicher Verkehr	Angebote im Tourismusverkehr Antrag: Der Kerenzerberg soll einen durchgehenden Halbstundentakt erhalten. Der Verkehr zu Randzeiten (insbesondere spätabends) richtet sich nach dem Angebot im Talboden.	Der Kerenzerberg ist mehr als ein Tourismusgebiet. Auch die Bevölkerung von Filzbach, Obstalden und Mühlehorn soll die Freiheit haben, sich für ein Leben ohne Auto zu entscheiden, ohne dadurch sozial und beruflich schlechter gestellt zu werden.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
privat	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr	8	Öffentlicher Verkehr	Viertelstundentakt Antrag: zwingend so machen wie im GVK vorgesehen.	Begründung: Die Massnahme «Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz» hat für mich hohe Priorität und soll einen kurzfristigen Planungshorizont haben. Diese Massnahme ist von zentraler Bedeutung für das GVK, nicht nur weil sie für grosse Bevölkerungsteile grossen Mehrwert bringt, sondern auch weil durch den öV-Güteklassensprung viele Massnahmen im Bereich MIV und Parkierung erst im Nachhinein realisiert werden können.	Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
Bruggerpartner			Fussverkehr	Antrag 4: 6.1 Leitsätze: Begegnungsorte, Fussverkehr (Leitsätze 3 und 4) (S. 16): Antrag: Begegnungsorte sollen wenn möglich autofrei sein. Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten: -Niederurnen Ziegelbrückestrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnerenstrasse) -Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich)	Begründung: Gemischte Zonen, Auto mit Fussgängergeschwindigkeit und Fussgänger*innen mischen, geht nur zulasten Letzterer.	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungsphasen geklärt werden.
Bruggerpartner			Öffentlicher Verkehr	Antrag 3: Thema: 7.4.6. Angebote im Tourismusverkehr (S. 30) Antrag: Der Kerenzerberg soll einen durchgehenden Halbstundentakt erhalten. Der Verkehr zu Randzeiten (insbesondere spätabends) richtet sich nach dem Angebot im Talboden.	Begründung: Der Kerenzerberg ist mehr als ein Tourismusgebiet. Auch die Bevölkerung von Filzbach, Obstalden und Mühlehorn soll die Freiheit haben, sich für ein Leben ohne Auto zu entscheiden, ohne dadurch sozial und beruflich schlechter gestellt zu werden.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
Bruggerpartner	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Öffentlicher Verkehr	Antrag 1: Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56) Antrag: Das Klimaabo soll von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt werden.	Begründung: Der öV ist das sozialverträglichste Verkehrsmittel. Über ihn können Personengruppen aller ökonomischer Schichten und jeden Alters abgeholt werden. Den öV können auch Menschen nutzen, welche aufgrund von Beeinträchtigungen nicht (mehr) Autofahren, Velofahren oder längere Strecken zu Fuss gehen können.	Zustimmung	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Bruggerpartner			Öffentlicher Verkehr	Antrag 2: Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56) Antrag: Autofreie Haushalte können mit Rabatten auf öV (z.B. im Zusammenhang mit dem Klimaabo) oder Shared Mobility Angebote belohnt werden.	Begründung: Anreize schaffen für Lebensentwürfe ohne motorisierten Individualverkehr.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
Bruggerpartner			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Antrag 5: Thema: Kapitel 8, Massnahmen (ab S. 39) Antrag: Massnahmen, bei denen die Gemeinde der einzige Akteur ist, sollen priorisiert werden. Darunter insbesondere beschlossene / begonnene Massnahmen (z.B. Parkierungskonzept).	Begründung: Die Erfahrung in Glarus hat gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit dem Kanton zu Verzögerungen oder gar Abbruch von Projekten führen kann. Über die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und Privaten kann nur gemutmasst werden. Projekte, an denen nur die Gemeinde beteiligt ist, können einfacher realisiert werden. Diese sollen vorangetrieben werden, damit die Bevölkerung möglichst bald in den Genuss derselbigen kommt.	Kenntnisnahme	Bei der Priorisierung der Massnahmen wurde die Komplexität der Projektorganisation mitberücksichtigt.
Bruggerpartner			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Antrag 6: Thema: 9.2.4. Hinweise für Sondernutzungsplanungen E 18, Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion (S. 82): Antrag: Unternehmen werden wo möglich gebeten, Parkierungskonzepte zu erstellen. Unternehmen, welche Parkplätze für Mitarbeitende beschränken / einsparen, werden belohnt. Insbesondere im Rahmen von neuen Unternehmen in den ESP soll dies zum Zuge kommen.	Begründung: Arbeitsmobilität ist ein wichtiger Treiber des Verkehrs. Manche Unternehmen insbesondere in Städten bieten den Arbeitnehmenden entweder einen Parkplatz oder einen Anteil ans öV-Abo an. Die Gemeinde könnte solches Verhalten von Unternehmen fördern, indem sie z.B. öV-Vergünstigungen zur Weitergabe an Mitarbeitende anbietet.	Kenntnisnahme	Bei neuen Arealentwicklungen sollen künftig Mobilitätskonzepte erstellt werden (vgl. Massnahme K 2).
Bruggerpartner			Öffentlicher Verkehr	Antrag 7: Thema 8.4.1.: Viertelstundentakt (S. 56) Antrag: Zwingend so machen wie im GVK vorgesehen.	Begründung: Die Massnahme «Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz» wird mit hoher Priorität und einem kurzfristigen Planungshorizont vorgesehen. Diese Massnahme ist von zentraler Bedeutung für den GVK, nicht nur weil sie für grosse Bevölkerungsteile grossen Mehrwert bringt, sondern auch weil durch den öV-Güteklassensprung viele Massnahmen im Bereich MIV und Parkierung erst im Nachhinein realisiert werden können. Allfälligen Anträge zu einer Streichung oder schlechteren Priorisierung dieser Massnahme soll nicht gefolgt werden.	Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
Brugger & Partner			Fussverkehr	6.1 Leitsätze: Begegnungsorte, Fussverkehr (Leitsätze 3 und 4) (S. 16): Antrag: Begegnungsorte sollen wenn möglich autofrei sein. Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten: -Niederurnen Ziegelbrückestrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnerenstrasse) -Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich)	Begründung: Gemischte Zonen, Auto mit Fussgängergeschwindigkeit und Fussgänger*innen mischen, geht nur zulasten Letzterer.	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungsphasen geklärt werden.
Brugger & Partner			Öffentlicher Verkehr	Thema: 7.4.6. Angebote im Tourismusverkehr (S. 30) Antrag: Der Kerenzerberg soll einen durchgehenden Halbstundentakt erhalten. Der Verkehr zu Randzeiten (insbesondere spätabends) richtet sich nach dem Angebot im Talboden.	Begründung: Der Kerenzerberg ist mehr als ein Tourismusgebiet. Auch die Bevölkerung von Filzbach, Obstalden und Mühlehorn soll die Freiheit haben, sich für ein Leben ohne Auto zu entscheiden, ohne dadurch sozial und beruflich schlechter gestellt zu werden.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
Brugger & Partner	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Shared Mobility-Angebote,Verkehrsberuhigung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr	9	Öffentlicher Verkehr	Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56) Antrag: Das Klimaabo soll von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt werden.	Begründung: Der öV ist das sozialverträglichste Verkehrsmittel. Über ihn können Personengruppen aller ökonomischer Schichten und jeden Alters abgeholt werden. Den öV können auch Menschen nutzen, welche aufgrund von Beeinträchtigungen nicht (mehr) Autofahren, Velofahren oder längere Strecken zu Fuss gehen können.	Zustimmung	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt.
Brugger & Partner			Öffentlicher Verkehr	Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56) Antrag: Autofreie Haushalte können mit Rabatten auf öV (z.B. im Zusammenhang mit dem Klimaabo) oder Shared Mobility Angebote belohnt werden.	Begründung: Anreize schaffen für Lebensentwürfe ohne motorisierten Individualverkehr.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
Brugger & Partner			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Thema: 9.2.4. Hinweise für Sondernutzungsplanungen E 18, Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion (S. 82): Antrag: Unternehmen werden wo möglich gebeten, Parkierungskonzepte zu erstellen. Unternehmen, welche Parkplätze für Mitarbeitende beschränken / einsparen, werden belohnt. Insbesondere im Rahmen von neuen Unternehmen in den ESP soll dies zum Zuge kommen	Begründung: Arbeitsmobilität ist ein wichtiger Treiber des Verkehrs. Manche Unternehmen insbesondere in Städten bieten den Arbeitnehmenden entweder einen Parkplatz oder einen Anteil ans öV-Abo an. Die Gemeinde könnte solches Verhalten von Unternehmen fördern, indem sie z.B. öV-Vergünstigungen zur Weitergabe an Mitarbeitende anbietet.	Kenntnisnahme	Bei neuen Arealentwicklungen sollen künftig Mobilitätskonzepte erstellt werden (vgl. Massnahme K 2).

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Brugger & Partner			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Thema 8.7.3: Neue Mobilitätskonzepte, Mobilitätshubs (S. 67ff) Antrag: Es ist mit hoher Priorität ein Pilot/Versuch zu starten für einen Mobilitätshub. Um Absprachen mit weiteren Beteiligten klein zu halten, soll ein Standort auf Gemeindegelände gewählt werden. Es soll auch gleich die Mitnutzung von Gemeindefahrzeugen integriert (und getestet) werden. Shared Micro-Scooter sind wegzulassen, die Erfahrungen damit sind negativ, die Ökobilanz ist ebenfalls negativ.	Begründung: Neue Mobilitätskonzepte brauchen lange, um sich durchzusetzen. Ohne positive Erfahrung mit einem Vorzeigebeispiel ist eine breite Nutzung und Akzeptanz nicht gewährleistet. Genau dieser (leider vermutlich eher lange Prozess) soll mit einem Versuch/Pilot der öffentlichen Hand, der entsprechend kommunikativ begleitet sein sollte, angestossen werden. Durch Nutzung von Shared Mobility durch die Gemeinde entstünde auch für sie direkt eine Win-Win-Situation.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist sehr interessiert, zeitnah einen Pilot in Angriff zu nehmen. Die Gemeinde hat die zahlreichen Massnahmen des GVK aufgrund der Dringlichkeit und der personellen und finanziellen Ressourcen priorisiert. Nicht alles kann kurzfristig umgesetzt werden, da insbesondere die personellen Ressourcen begrenzt sind. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Massnahmen früher umgesetzt werden können. Zur Bewältigung einer Reiseketten können E-Scooter wertvolle, effiziente Verkehrsmittel sein. Im GVK werden Scooter thematisiert, weil solche zunehmend zum Mobilitätsangebot gehören dürften.
Brugger & Partner			Öffentlicher Verkehr	Thema 8.4.1.: Viertelstundentakt (S. 56) Antrag: Zwingend so machen wie im GVK vorgesehen.	Begründung: Die Massnahme «Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz» wird mit hoher Priorität und einem kurzfristigen Planungshorizont vorgesehen. Diese Massnahme ist von zentraler Bedeutung für den GVK, nicht nur weil sie für grosse Bevölkerungsteile grossen Mehrwert bringt, sondern auch weil durch den öV-Güteklassensprung viele Massnahmen im Bereich MIV und Parkierung erst im Nachhinein realisiert werden können. Allfälligen Anträge zu einer Streichung oder schlechteren Priorisierung dieser Massnahme soll nicht gefolgt werden.	Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
Brugger & Partner			Andere Themen	Thema: Kapitel 8, Massnahmen (ab S. 39) Antrag: Massnahmen, bei denen die Gemeinde der einzige Akteur ist, sollen priorisiert werden. Darunter insbesondere beschlossene / begonnene Massnahmen (z.B. Parkierungskonzept).	Begründung: Die Erfahrung in Glarus hat gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit dem Kanton zu Verzögerungen oder gar Abbruch von Projekten führen kann. Über die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und Privaten kann nur gemutmasst werden. Projekte, an denen nur die Gemeinde beteiligt ist, können einfacher realisiert werden. Diese sollen vorangetrieben werden, damit die Bevölkerung möglichst bald in den Genuss derselbigen kommt.	Kenntnisnahme	Bei der Priorisierung der Massnahmen wurde die Komplexität der Projektorganisation mitberücksichtigt.
privat			Fussverkehr	6.1 Begegnungsorte (S.16). Wenn möglich sollen Begegnungsorte nicht Tempo 20, sondern autofrei sein (Ausnahme: Bus). Z.B. könnte die Ziegelbrückestrasse in Niederurnen via Brunnernstrasse umfahren werden (Bei entsprechenden Ausbau des Trottoirs an der Brunnernstrasse).	Dadurch würden die Begegnungszonen viel besser. Für den Bahnhof Näfels-Mollis ist das geplant, weshalb nicht an mehr Orten?	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungsphasen geklärt werden.
privat			Verkehrsberuhigung	Tempo 20 in Wohnquartieren	Die Strassen gehören allen. In Wohnquartieren soll grundsätzlich Tempo 20 und Begegnungszone gelten, damit Kinder in Ruhe spielen können. Das würde auch den Schleichverkehr verringern.	Kenntnisnahme	Das GVK zeigt auf, dass in den Quartieren Verkehrsberuhigungen umgesetzt werden können. Dabei sind neben Tempo-30 auch Begegnungszonen (Tempo-20) denkbar.
privat	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr	10	Öffentlicher Verkehr	8.4.2 Klimaabo (5.56). Für autofreie Haushalte soll es besondere Anreize / Belohnungen beim Klimaabo geben.	Wege mit dem MIV werden deutlich reduziert, wenn Leute gar kein Auto haben.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
privat			Öffentlicher Verkehr	8. 4. 1 Viertelstundentakt: unbedingt so lassen	Der 15-min Takt mit dem Bus ist ein Herzstück des Konzeptes, gleichzeitig ist er für sich allein genommen schon so wertvoll, dass eventuelle Anträge auf Streichung oder niedrigere Priorisierung abgelehnt werden sollen.	Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
privat	Öffentlicher Verkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung,Fussverkehr	10					
privat	Fussverkehr,Shared Mobility-Angebote,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung	4	Fussverkehr	Der Antrag bezieht sich auf den Konzeptplan Fussverkehr, die Liegenschaft Nr. 1528 Mollis (Privatstrasse (betreffend). Wir sind erstaunt, dass eine Privatstrasse ohne vorhergehende Kontaktnahme it den betroffenen Eigentümern als öffentlich zugänglicher Fussweg bezeichnet wird. Der Antrag: Die auf dem Konzeptplan vorgeschlagene Einstufung ist zu streichen.	Die erwähnte Zufahrt ist im Grundbuch ohne irgendwelche Grundlasten als Fuss- und Fahrweg zu unseren Grundstücken eingetragen und ist Privatstrasse. Die Oeffnung gemäss GVK führt zu höheren Unfallrisiken und ist nicht verantwortbar.	Zustimmung	Plan wird angepasst, die Verbindung wird als geplant eingetragen. Im Gebiet ist eine Lösung betreffend Durchgangsrecht / Schulwegführung zu erarbeiten.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat	Verkehrsberuhigung,Fussverkehr,Veloverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Parkierung,Öffentlicher Verkehr,Motorisierter Individualverkehr,Shared Mobility-Angebote	5					
privat	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Fussverkehr,Parkierung,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Motorisierter Individualverkehr,Shared Mobility-Angebote	5					
Gemeinde Glarus			Andere Themen	Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Vernehmlassung zur im Betreff genannten Angelegenheit. Der Gemeinderat Glarus verzichtet in dieser Sache auf eine Stellungnahme. Wir danken Ihnen für Ihre Bemühungen und bitten Sie um Kenntnisnahme.		Kenntnisnahme	
privat	Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Fussverkehr,Motorisierter Individualverkehr,Veloverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Parkierung						
privat	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9					
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Weitaus wichtiger erachtet die SVP eine direkte Anbindung an den HB Zürich.	In Stosszeiten befürwortet die SVP einen punktuellen Ausbau des ÖV. Der Gemeinderat soll sich weiterhin auf kantonaler für eine direkte Anbindung zum HB Zürich starkmachen. Diese Verbindung ist die Nabelschnur des ÖV-Netzes in Glarus Nord. Die SVP begrüsst das Konzept mit der Haltestellenklassierung.	Kenntnisnahme	Der Gemeinderat setzt sich für eine direkte und schnelle Anbindung nach Zürich, Rapperswil, St. Gallen und Chur ein. Die Entscheide dazu fallen auf übergeordneter Ebene. Die Bedeutung einer funktionierenden regionalen und nationalen Anbindung wird im GVK mehrfach thematisiert, vgl. z.B. Kapitel 7.4.2.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Fussverkehr	1. Begegnungsbereich: Passus «Fuss und Veloverkehr hat Priorität» streichen	Wenn der Passus nicht gestrichen wird, muss da immer zwingend Tempo 20 signalisiert werden. Die SVP ist grundsätzlich gegen Tempo 20. In diesen Zonen macht Tempo 30 Sinn.	Ablehnung	In den Begegnungsbereichen soll die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt werden. Der Passus wird beibehalten. Die Umsetzung und Definition des konkreten Temporegimes ist in nachfolgenden Planungsschritten zu klären.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Verkehrsberuhigung	Tempo-20: Streichung und Ergänzung: Die Gemeinde Glarus Nord verzichtet grundsätzlich auf Tempo-20.	Tempo-20 erhöhen aus Sicht der SVP die Sicherheit nicht: Wenn Kinder bei Begegnungszonen Vortritt haben, wird die Unfallgefahr erhöht. Zudem werden Velofahrer die Autos überhohlen (s. Beispiel Gemeinde Lachen). Dies führt zu sehr gefährlichen Situationen.	Ablehnung	Im GVK ist der Einsatzbereich von Begegnungszonen (Tempo 20) definiert; auf Erschliessungsstrassen können Begegnungszonen angeordnet werden, sofern die Akzeptanz mehrheitlich gegeben ist. Zudem sollen bei zentralen Begegnungsbereichen Begegnungszonen möglich sein.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Fussverkehr	Fussverkehr / E10: Der Punkt soll gänzlich gestrichen werden.	Eine zusätzliche Brücke nach Mollis soll gestrichten werden. Die zwei bestehenden Brücken sind rel. Nah beieinander. Vielmehr soll ein Landkauf bei Parz. 119 in Mollis angestrebt werden. So könnte die gefährliche Situation kostengünstiger entschärft werden.	Ablehnung	Beim ESP Näfels Mollis handelt es sich um einen Entwicklungsschwerpunkt, wo zahlreiche neue Mobilitätsansprüche entstehen werden; Für eine hohe Attraktivität des Fussverkehrs sind direkte Linienführungen anzustreben. Die konkrete Linienführung ist in nachfolgenden Planungsschritten zu klären.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Die Gemeinde soll am Bhf Nieder- und Oberurnen festhalten und den Wunsch für eine ½-h-Anbindng dem Kanton so kommunizieren	Den Entscheid, dass am Bhf. Nieder- Oberurnen der Zug nur noch 1x stündlich haltet, sorgte in der Bevölkerung für viel Unverständnis. Der Bahnhof ist gut frequentiert und fördert die Attraktivität des ÖV. Der GR Glarus Nord soll sich beim Kanton öffentlich für einen ½-Takt beim Bhf Nieder- Oberurnen einsetzen.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	E-Scooter sollen aus dem GVK gestrichen werden.	E-Scooter sind aus Sicht der SVP in Glarus Nord nicht geeignet. Free-floating-Systeme, welche der GR nicht will, wären zwar beliebt und würden bestimmt rege genutzt. Sie führen jedoch zu eine Chaos. Stationenbasierte Systeme dämmen das Chaos etwas ein, verhindern dies jedoch nicht. Gerade ältere Menschen würden E-Scooter als störend empfinden. Die Sicherheit würde leiden.	Ablehnung	Zur Bewältigung einer Reiseketten können E-Scooter wertvolle, effiziente Verkehrsmittel sein. Im GVK werden Scooter thematisiert, weil solche zunehmend zum Mobilitätsangebot gehören dürften. Eine mögliche Umsetzung ist in nachfolgenden Planungsschritten zu klären.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Veloverkehr	Kommunale Routen / Strecken mit Erschliessungsfunktion / Freizeitrouten: Streichung Passus «verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder 20km/h)	In Glarus Nord wurde Tempo 30 an Orten, an welchen die Sicherheit eine Verkehrsberuhigung erfolgte, bereits umgesetzt. Aufgrund des Verkehrsteilnehmers Velo sollten keine neue Tempo 30-Zonen erstellt werden. Gegen Tempo 20 ist die SVP grundsätzlich. Zudem würde eine Temporeduktion durch die Velofahrer selbst wohl kaum eingehalten (E-Bike / Rennvelos).	Ablehnung	Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren trägt dazu bei, die Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden anzugleichen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Verkehrsberuhigung	Tempo-30: Streichung Punkt 2 und 3 (Arbeitsgebiete / Hauptstrassen).	Die SVP steht grundsätzlich kritisch gegenüber Tempo 20 und 30-Zonen. Insbesondere in Arbeitsgebieten und auf Hauptstrassen führ dies zu einer Diskriminierung des Autofahrers.	Ablehnung	Die Verkehrsberuhigung trägt dazu bei, die Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden anzugleichen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es trifft nicht zu, dass der MIV benachteiligt wird. Richtig ist, dass die Gemeinde handlungsfähig bleiben will und entsprechen den Zielen und der Mobilitätsstrategie (vgl. Kap. 6) nun konkrete Massnahmen aufzeigt, die umgesetzt werden sollen. Dies trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu verbessern (vgl. Leitsatz Nr. 1, Kap. 6).
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Bus: Das Nachtbus-Angebot soll nicht ausgebaut werden. Einen ¼-Takt- soll geprüft und einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden. Effizienter wären zusätzliche Busse in Pendlerzeiten zw. Näfels und Ziegelbrücke	Das bisherige Nachtbusangebot genügt aus Sicht der SVP vollkommen aus. Es wurde keine erhöhte Nachfrage festgestellt. Ein Ausbau auf einen ¼ Takt erachtet die SVP als kritisch, solange die Mehrkosten die Allgemeinheit tragen muss. Hier braucht es auf nationaler Ebene Anpassungen.	Kenntnisnahme	Für die Einführung des 1/4-Taktes ist einem nächsten Schritt ein Fahrplanprojekt auszuarbeiten (vgl. Massnahme ÖV 1). Denkbar ist auch eine schrittweise Einführung.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Andere Themen	Die SVP der Gemeinde Glarus Nord begrüsst im Grundsatz die Idee eines Verkehrskonzeptes. Sie erachtet es wichtig, dass die Gemeinde, welche aktuell stark wächst, die verschiedenen Verkehrssysteme gleichwertig betrachtend vergleicht und die Stärken des einzelnen mit gezielten Massnahmen fördert. Die Massnahmen müssen jedoch immer einer strengen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, da die finanzielle Situation der Gemeinde eine starke Priorisierung verlangt. Die SVP erachtet es als stossend, dass im GVK das Auto als Verkehrsmittel z.T. gezielt benachteiligt werden will. Dies ist aus Sicht der SVP nicht zielführend, da viele Anwohnerinnen und Anwohner auf ein Auto angewiesen sind.		Kenntnisnahme	Die Kosten sind in den nachfolgenden Planungsschritten zu ermitteln und durch die zuständigen Organe zu beschliessen. Alternative Ansätze (Ausbau Strassennetz) wurde bei der Erarbeitung des GVK geprüft, aber als nicht zielführend bewertet. Die Kosten dazu wären horrend. Es trifft nicht zu, dass der MIV benachteiligt wird. Richtig ist, dass die Gemeinde handlungsfähig bleiben will und entsprechen den Zielen und der Mobilitätsstrategie (vgl. Kap. 6) nun konkrete Massnahmen aufzeigt, die umgesetzt werden sollen. Dies trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu verbessern (vgl. Leitsatz Nr. 1, Kap. 6).

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Verein klimaglarus.ch			Fussverkehr	Begegnungsorte sollen wenn möglich autofrei sein (S. 16, Leitsätze 3 und 4)	Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten: - Niederurnen Ziegelbrückestrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnerenstrasse) - Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich) Wir befürworten die Massnahmen im Themenbereich Fussverkehr. Insbesondere die Schaffung der Begegnungsbereiche in allen Dörfern erachten wir als sehr wichtige Massnahme. Solche Begegnungszonen sind für das Dorfleben und den Austausch der Menschen im Dorf sehr wichtig. Die Dörfer in Glarus Nord brauchen schnellstmöglich attraktive Begegnungsbereiche. Begegnungsorte werden dann attraktiv, wenn sie autofrei werden.	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungsphasen geklärt werden.
Verein klimaglarus.ch	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Öffentlicher Verkehr	Umsetzung der vorgesehenen Massnahme sowie folgende Ergänzung: Der Bus zwischen Näfels-Mollis und Kerenzerberg soll schrittweise zum Halbstundentakt verdichtet werden.	KlimaGlarus.ch unterstützt die angestrebten Änderungen für den öffentlichen Verkehr. Der angestrebte 15 Minutentakt für den Bus zwischen Näfels-Mollis und Ziegelbrücke, den Bau eines zweiten Perrons für den Bahnhof Näfels-Mollis und den damit verbundenen angestrebten 15 Minutentakt für den Zug zwischen Schwanden und Ziegelbrücke befürworten wir ausdrücklich. Damit der 15 Minutentakt seinen Nutzen erfüllen kann und von der Bevölkerung genutzt wird, ist die Erschliessung der Randgebiete (Bilten, Kerenzerberg) an die Hauptachsen auszubauen. Der Kerenzerberg ist heute nur stündlich mit dem Bus von Näfels-Mollis erreichbar. Damit auch die Nutzung des ÖV innerhalb der Gemeinde Glarus Nord und des Kantons Glarus attraktiv wird, braucht es einen Halbstundentakt. Zudem ist der Kerenzerberg ein Tourismusgebiet. Damit der Treibhausgasausstoss in der Mobilität reduziert werden kann, braucht es einen gut ausgebauten ÖV.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
Verein klimaglarus.ch			Öffentlicher Verkehr	Das Klimaabo soll von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt werden.	Begründung: Die Mobilität (insbesondere der motorisierte Individualverkehr) verursacht einen Drittel aller Treibhausgasemissionen. Zudem stagnierten die Emissionen in den letzten 30 Jahren und konnte nicht reduziert werden. Die Vergünstigung des öV ist eine wichtige Massnahme, um die Emissionen im MIV zu reduzieren. Die Massnahem könnte ergänzte werden, indem autofreie Haushalte steuerliche bevorzugt würden. Weniger Autos belasten nicht nur weniger das Klima, sondern schaffen auch mehr Lebensqualität	Zustimmung	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt.
Verein klimaglarus.ch			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Unternehmen sollen ab einer gewissen Anzahl Parkplätze, Parkierungskonzepte erstellen. Unternehmen, welche Parkplätze für Mitarbeitende beschränken / einsparen, werden belohnt. Insbesondere im Rahmen von neuen Unternehmen in den ESP soll dies zum Zuge kommen.	Arbeitsmobilität ist ein wichtiger Treiber des Verkehrs. Manche Unternehmen insbesondere in Städten bieten den Arbeitnehmenden entweder einen Parkplatz oder einen Anteil ans öV-Abo an. Die Gemeinde könnte solches Verhalten von Unternehmen fördern, indem sie z.B. öV-Vergünstigungen zur Weitergabe an Mitarbeitende anbietet.	Kenntnisnahme	Bei neuen Arealentwicklungen sollen künftig Mobilitätskonzepte erstellt werden (vgl. Massnahme K 2).
TCS			Veloverkehr	Die Fokusierung auf die (an sich sinnvolle) Förderung des Velo- und Fussverkehrs lässt die Tatsache ausser Acht, dass der Kanton Glarus 134 Regentage im Jahr hat und die Temperaturen zwischen November und Februar realistischerweise keinen Anreiz für den Veloverkehr bieten. Verlagerungsszenarien vom MIV hin zum Velo, Lastenrädern ect. gehen buchstäblich von Schönwetterszenarien aus.		Kenntnisnahme	Das Velo wird zunehmend das ganze Jahr als Verkehrsmittel im Alltag genutzt. Es wird bemängelt, dass der MIV benachteiligt werde. Dies trifft nicht zu. Richtig ist, dass die Gemeinde handlungsfähig bleiben will und entsprechen den Zielen und der Mobilitätsstrategie (vgl. Kap. 6) nun konkrete Massnahmen aufzeigt, die umgesetzt werden sollen.
TCS			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Die Parkplatzbewirtschaftung perpetuiert das von der Gemeinde Glarus Nord unverständlicherweise umgesetzt, bürokratische Modell. Hier wird mit dem ideologischen Begriff der "Kostenwahrheit" operiert, bei welcher aber nur Aspekte zuungunsten des MIV hineinfliessen.		Kenntnisnahme	Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Herbst 2023 (gemäss Parkierungskonzept)
TCS			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Die Fokussierung auf Shared Mobility Angebote ist m. E. bereits veraltet. Viele Konzepte aus anderen Städten sind langfristig nicht tragfähig (vgl., Mercedes und BMW, welche sich von einem Shared-Modell erst grad getrennt haben). Es ist fragwürdig, im Zuge einer gesellschaftlich keineswegs in der Breite angekommenen Idee auf "Mobillitäts-Hubs" zu setzen.		Kenntnisnahme	Diese Einschätzung wird nicht geteilt.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
TCS			Verkehrsberuhigung	Die angestrebte Geschwindigkeitreduktion auf kommunalen Routen scheint dem Motto "Tempo 30" ist von gestern, Tempo 20 ist der neue Trend" zu folgen. Mit der Begründung, das Tempo des MIV jenem des Veloverkehrs anzugleichen (bei welchem 15-25 km/hzugrunde gelegt werden) wird das Terrain für flächendeckende, erhebliche Einschränkungen bereitet (Seiten 26 und 65). Die Formulierungen lauten denn auch nicht mehrauf "Limit" oder "Beschränkung", sondern"Geschwindigkeitsniveau angleichen". Hierzu sollen die Strassenklassierungen "bereinigt" werden, was im Ergebnis einzig auf Abklassierungen bestehender Verbindungen hinauslaufen wird.		Kenntnisnahme	Die Strassenklassierung enthält neue Netzelemente Stichstrasse, Spange, Umfahrung Näfels, Brunnernstrasse / Wiesenstrasse in Niederurnen, Sägestrasse / Linth-Escherstrasse in Bilten. Das ergänzende Netz wird auf diese neuen Strassen angepasst.
TCS			Verkehrsberuhigung	So verwundert es nicht, dass die Anwenung für Tempo 30 "insbesondere" in den Ortszentren auf den Hauptstrassen, in Koordination mit dem Strasseneigentümer (Bund/Kanton)" bejaht wird (Seite 33 und 65). In Frage kommen die Hauptstrasse in Bilten, die Hauptstrasse beim Ochsenplatz in Niederurnen, die Landstrasse in Oberurnen, die Kerenzerbergstrasse in Obstalden, die Dorfstrasse in Mühlehorn, die Hauptstrasse, die Bahnhofsstrasse siwue die Mühlhäusern in Näfels etc.		Kenntnisnahme	Auch auf Hauptstrassen ist eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs anzustreben.
TCS			Verkehrsberuhigung	Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den Hauptachsen in den einzelnen Dörfern braucht es nicht-diese sind unnötig und kosten zu viel. Wenn denn einaml die Umfahrungsstrasse steht, können solche Verkehrsberuhigenden-Massnahmen allenfalls in Planung gegeben werden.		Kenntnisnahme	Auch auf Hauptstrassen ist eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs anzustreben.
TCS			Öffentlicher Verkehr	Das Gesamtverkehrskonzept geht von der Prämisse aus, dass das öV-Angebot massiv ausgebaut wird. Auf der Strecke Ziegelbrücke-Nieder-/Oberurnen-Näfels-Mollis sei ein 15-Minuten-Takt mit dem Bus "anzustreben", damit ein "Angebots-Sprung in der öV-Güteklasse" möglich werde. Diese Prämisse wird in der Folge als gegebene Ausgangslage angenommen, um damit Einschnitte in den MIV zu legitimieren. Das ist insofern unseriös als ein solcher "Angebots-Sprung" sehr teuer ist und dessen Finanzierung-insbesondere zu Randzeiten- keinesfalls als gesichert gilt (zumal v.a. der Kanton zur Kase gebeten werden soll). Spannend ist auch der Umstand. dass der Schienenverkehr in der Planung keine grossen Rolle zu spielen scheint.		Ablehnung	Der Viertelstundentakt im Talboden ist eine Schlüsselmassnahme des GVK und trägt dazu bei, den ÖV-Anteil am Modalsplit zu erhöhen. In der Massnahmenliste ist festgehalten, dass in einem nächsten Schritt ein Fahrplanprojekt erarbeitet werden soll. Diese Detaillierung ermöglicht es, die Kosten grob abzuschätzen. In einer Kosten-/Nutzenanalyse sind auch die positiven Effekte des Viertelstundentaktes zu berücksichtigen.
TCS			Andere Themen	Die demokratische Legitimation des Konzepts ist generell in Frage zu stellen. So fanden im Frühlich/Sommer 2022 "Velotouren" und "Standaktionen" zum Thema statt. Im Sommer/Herbst 2022 wurden so genannte "Echoverantsltungen" in der Lintharena abgehalten, in welcher Besucher (welche auch immer) "gemeinsam Visionen" "entwickeln" durften. Weiters wurde eine "Onlineumfrage" durchgeführt. Und nun läuft das schriftliche Mitwirkungsverfahren mit der gestetzten Frist bis 24. Mai 2023. Weitere Entscheidprozesse auf der Ebene der Stimmbürger wurden bisher nicht kommuniziert; sie scheinen somit nicht vorgesehen zu sein. Obwohl das Konzept formal bloss behördenverbindlich ist und damit auf den ersten Blick in die Kompetenz der Exekutive gehört, hat es (wesentliche) Elemente eines Teilrichtplans.Art 13 lit. b der Gemeindeverordnung Glarus Nord unterstellt Beschlüsse über Verkehrs- und Entwicklungsplanungen dem obligatorischen Referendum und damit dem Entscheid der Stimmbürger. Unseres Erachtens sollte darauf Wert gelegt werden, dass das Gesamtverkehrskonzept zwingend einer Gemeindeversammlung unterzogen wird.		Kenntnisnahme	Es bestanden umfassende und vielfältige Mitwirkungsmöglichkeiten. Die aus dem GVK folgenden Massnahmen sind in den nächsten Arbeitsschritten weiter zu konkretisieren und durch die zuständigen Organe zu beschliessen. Es ist vorgesehen, die wesentlichen Elemente aus dem GVK in die Revision des Gemeinderichtplans zu integrieren.
TCS			Andere Themen	Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) wird sehr viel Tinte dafür verwendet, um die Situation der Fussgänger und Velofahrer darzustellen. Leider zeigt die Realität, dass die Gemeinde Glarus Nord ihre Hausaufgaben in dieser Sache nicht gemacht hat. Sofehlt ein Lichtsignal dür die Fussgänger auf der Kreuzung Bahnhof Mollis auf der Seite Netstal AG, es fehlen die Velostreifen bei der Lichtsignalanlage (LSA); es fehlt ein Velostreifen auf der Stichstrasse in Richtung Weesen; es hat einzig ein Mini-Kreisel auf der Stichstrasse gegenüber dem Bahnhof Näfels Mollis und auf der Kanalstrasse in Mollis. Offenbar haben die Verkehrsplaner hier keinen Blick fürs Wesentliche gezeigt - die Velofahrer hat man schnöde vergessen. Andere Verkehrsplaner in unserer Region machen es deutlich besser - als gutes Beispiel sei der neue Kreisel in Mühlehorn bei der Autoeinfahrt erwähnt, dort hat das ASTRA einen guten Job gemacht. Dieser Kreisel ist auch mit schweren Fahrzeugen gut befahrbar.		Kenntnisnahme	Die Gemeinde formuliert ihre Strategie im GVK klar. Die Vorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Öffentlicher Verkehr	Als langjähriger, interessierter Beobachter (und auch hin und wieder Benützer) des öV im Kanton Glarus, und inbesonders betr. Bahnangebot, sehe ich mit Interesse den Beitrag in der SO für den öV in Glarus-Nord. Der Beitrag zeigt insbesondere die geplanten Bus-Verbindungen, als interessantes Element im öV. In den letzten Wochen gab es einige Veröffentlichungen betreffend die Bahnverbindungen, wobei es sich herausstellte, dass die direkten Verbindungen Linthal - Zürich und - Rapperswil in Zukunft dahinfallen könnten. Ich habe mich zusammen mit einigen Interessierten für die Beibehaltung von Direktverbindungen engagiert und Unterlagen breit gestreut. Ua der Pendlerverein hat / ist dabei, Unterschriften zu sammeln. Direkte Verbindungen nach Zürich und Rapperswil bedeuten einen wichtigen Beitrag zur Standortattraktivität für den Kanton Glarus. Da ich im Beitrag der SO keinen Hinweis zum Bahnangebot erkannt habe, stellt sich für mich die Frage: _ Ist das Bahnangebot nach wie vor das Rückgrat für den öV im Kanton Glarus (Direkte Verbindungen über den Kanton Glarus hinaus nach Zürich, Rapperswil etc, , mit Halbstundentakt bis Linthal.). _ Falls dies nicht der Fall sein sollte, ist man sich bewusst über den Verlust der Standortattraktiviät des Kantons, mit allen Konsequenzen als Wohngebiet, Arbeitsgebiet und Tourismus nach Elm, Braunwald, Klausenpostroute etc. Nach meinem Verständnis beinhalted ein 'Gesamtverkehrskonzept' alle Verkehrsmittel, welche zusammen einen attraktiven öV für die kommenden Jahre ermöglichen soll. Ich hoffe deshalb, dass meine Befürchtungen unbegründed sein werden.		Kenntnisnahme	Es ist zutreffend, dass das Gesamtverkehrskonzept alle Verkehrsmittel einbezieht. Die Gemeinde nimmt dabei in erster Linie die kommunale Perspektive ein. Die Bahnlinie stellt weiterhin einen zentralen Pfeiler im ÖV-System dar (vgl. auch Kantonaler Richtplan und Entwicklungsabsichten des Regierungsrates). Der Bus-Viertelstundentakt im Talboden ist auf gute Verküpfungen zum Bahnangebot angewiesen. In Massnahme ÖV 15 wird zum Ausdruck gebracht, dass eine attraktive Anbindung ans regionale und nationale ÖV-Angebot erforderlich ist.
privat	Fussverkehr,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung, Motorisierter Individualverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote,Veloverkehr	5	Fussverkehr	Mein Antrag bezieht sich auf den Konzeptplan Fussverkehr, die Liegenschaft Nr. 1528 Mollis (Privatstrasse) betreffend. Wir sind erstaunt, dass eine Privatstrasse ohne vorhergehende Kontaktnahme mit den betroffenen Eigentümer als öffentlich zugänglicher Fussweg bezeichnet wird. Der Antrag lautet: Der auf dem Konzeptplan als Bestand aufgeführte Fussweg über oben erwähntes Grundstück ist zu streichen.	1. Die erwähnte Zufahrt ist im Grundbuch ohne irgendwelche Grundlasten als Fuss- und Fahrweg zu unseren Grundstücken eingetragen. Es ist Privatstrasse. Die Öffnung nach GVK hat höhere Unfallrisiken zur Folge, die wir nicht verantworten können.	Zustimmung	Plan wird angepasst, die Verbindung wird als geplant eingetragen. Im Gebiet ist eine Lösung betreffend Durchgangsrecht / Schulwegführung zu erarbeiten.
Glarusnord Tourismus			Fussverkehr	Strassenquerung Perimeter Seeblick Filzbach sichern	Im Perimeter Seeblick in Filzbach quert der Fussweg (Panoramaweg, DenkWeg) die Strasse in einer gefährlichen Kuppelsituation.	Kenntnisnahme	Im Rahmen des Bearbeitung der Schulwegthematik ist dieser Punkt als Schwachstelle erfasst. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Federführung liegt beim Strasseneigentümer (Kanton).
Glarusnord Tourismus	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Parkierung,Verkehrsberuhigung	7	Motorisierter Individualverkehr	Im GVK fehlt ein Verkehrsinformationssystem/ Besucherlenkung für die Hotspots Obersee und Kerenzerberg (und weitere kantonale Regionen, die regelmässig überlaufen). Wir wünschen uns am Zubringer und anderen neuralgisch wichtigen Punkten digitale Infotafeln, welche die Gäste rechtzeitig darüber informieren, wo es noch Platz gibt.	Verkehrslenkung, -beruhigung, zufriedene Gäste und Einheimische. Andere Regionen haben solche Systeme bereits umgesetzt (Amden/Weesen usw.) Es spricht nichts dagegen, dass wir uns ebenfalls in diese Richtung professionalisieren.	Zustimmung	Es wird eine zusätzliche Massnahme (Kap. 8.5.3) Leitsystem ins GVK aufgenommen: es soll geprüft werden, ob über Apps und / oder dynamische Leitsysteme die Verfügbarkeit von Parkraum- und Mobilitätsangeboten angezeigt werden kann.
Glarusnord Tourismus			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Mobilitäts-Hub Biäsche: Jene Autolenker, die es richtig machen und mit Fahrgemeinschaft unterwegs sind, mit einer adäquaten Parkierungsmöglichkeit unterstützen.	Im Perimeter Biäsche parkieren täglich zahlreiche Autos entlang einer Feldstrasse ihre Autos und fahren gemeinsam weiter. In der Planung Biäsche muss unbedingt eine Parkfläche vorgesehen werden, um diese natürliche Entwicklung zu fördern.	Kenntnisnahme	Das GVK sieht einen Mobilitätshub in der Biäsche vor (vgl. Massnahme P 4).
Glarusnord Tourismus			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Parkordnung, Parkplatzbewirtschaftung, Parkleitsystem Filzbach	Filzbach ist ein weiterer Hotspot, der regelmässig unter zu vielen Autos leidet. Die Gäste möchten Parkplatzgebühren bezahlen, dürfen jedoch nicht, da Gemeinde und Sportzentrum noch nicht soweit sind. Konkret: Parkleitsystem im Tal, harmonisierte Parkplatzbewirtschaftung auf den Parkplätzen Sportzentrum, Lihn, Kerenzerbergbahn, Talalpsee. Mobilitätshub. Schwellenfreie Bushaltestelle mit wettergeschützten Zonen.	Kenntnisnahme	Sowohl der Mobilitätshub wie die Einführung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung sind im GVK enthalten.
Glarusnord Tourismus			Öffentlicher Verkehr	ÖV-Kurse Obersee und Mullern-Fronalp einrichten	Beide Regionen sind mit Rufbussen erschlossen. Damit in den Hauptsaisonen möglichst viele Personen nicht mit dem eigenen PW sondern mit ÖV in die Gebiete fahren, wünschen wir gut abgestimmte Kurse, die am Morgen und Nachmittag je zweimal zu festgelegten Zeiten Personen in die Gebiete bewegen und wieder abholen. Dadurch können die Gebiete von Überlauf und künftig zu wenig Parkplätzen entlastet werden.	Kenntnisnahme	Im GVK sind weitere Bedarfsangebote zu Erholungs- und Tourismusnutzungen wie beispielsweise Gäsi, Filzbach, Mullern und Obersee erwähnt (Kap. 7.4.7). Aus Sicht der Gemeinde soll der Lead beim Tourismus liegen. Die Gemeinde kann sich vorstellen, z.B. Synergien mit Schulbussen zu suchen. Auch bestehende Angebote können genutzt resp. weiterentwickelt werden (z.B. bus alpin).

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Schulkommission Glarus Nord			Veloverkehr	Die Priorität für Verbesserungen für den Veloverkehr rund um die Stichstrasse sollte erhöht werden.	Die Bahnhofstrasse wird von den Schülern rege genutzt. Die Wegführung ist für Velofahrer nicht einfach und es besteht sehr wenig Platz im Warteraum. Hier sollten mit hoher Priorität Verbesserungsmassnahmen angegangen werden.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
Schulkommission Glarus Nord	Fussverkehr,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Fussverkehr	Die bereits festgestellten Schwachstellen auf Schulwegen sollen mit hoher Priorität angegangen werden. Vor allem Strassenquerungen auf Schulwegen sollen möglichst schnell sicherer für die Schulkinder werden.	Die Elternmitwirkungen und die Schulkommission haben sich stark eingesetzt für die Schulwege und haben Schwachstellen aufgezeigt im heutigen Fusswegnetz. Einige dieser Schwachstellen haben keine grossen Baulichen Massnahmen zur Folge und könnten schnell umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist bestrebt, die identifizierten Schwachstellen anzugehen und zu beheben. Umsetzungsprojekte für die Schwachstellen erfolgen in nachgelagerten Planungsschritten. Die personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde sind zu berücksichtigen.
F + C Jenny AG			Motorisierter Individualverkehr	Es ist eine zusätzliche Erschliessung von Ziegelbrücke im Norden in die MIV Konzeptpläne einzubauen. Diese führt im Bereich von der Kantonsstrasse von Bilten kommend Richtung Niederurnen vor dem Postverteilzentrum links via die alte Walenseestrassenzufahrt unter der Autobahn A3 hindruch direkt in die Berufsschulstrasse.	Wie im Bericht richtig erwähnt wird, wird Ziegelbrücke in den nächsten 2 Jahrzehnten ein starkes Wachstum durch Wohnungen und Arbeitsplätze erfahren. Die aktuelle Erschliessung aus Richtung Niederurnen ist dazu nicht optimal. Mit der vorgeschlagenen Lösung könnte für den Verkehr aus dem Norden (A3 von Zürich) ein elegante Entlastung geschaffen werden. Der Masterplan, welcher von der F + C Jenny AG erstellt wurde, sieht bereits eine Erschliessung von der Berufsschulstrasse her vor. Das ganze Gebiet Hof würden in einem Ringverkehr intern erschlossen. Der grösste Teil der Parkierungen der neuen Liegenschaften könnte dann von dieser Ringstrasse aus erschlossen werden. Zudem könnte man auch problemlos auf die Ziegelbrückstrasse gelangen, um so die die übrigen Liegenschaft zu erreichen. Der Dorfkern wäre dadurch deutlich entlastet. Zudem könnte auch ein grosser Teil des Verkehrs der wachsenden Berufsschule über diesen Zubringer abgewickelt werden. Der erste Teil dieser Strasse ist bereits im Gesamtverkehrskonzept als ergänzendes Netz eingetragen. Der Vorschlag wird dadurch noch vereinfacht, dass das gesamte Land, welches benötigt wird, im Besitz der Gemeinde ist. Langwierige Grundstückkäufe wären somit nicht nötig.	Ablehnung	Eine Stossrchtung mit Ausbauten im Strassennetz wie in diesem Antrag beschrieben wurde im Prozess GVK thematisiert und (entsprechend den Zielsetzungen) als nicht zielführend beurteilt.
F + C Jenny AG			Veloverkehr	Auf einen kommunalen Veloweg entlang der Eisenbahnlinie zwischen dem Espen in Niederurnen und und dem Linthdamm auf St. Galler Seite (mittels Brücke), ist zu verzichten.	Via Espen und später der Fabrikstrasse führt bereits ein Veloweg nach Ziegelbrücke. Dieser hat sich über Jahrzente bewährt und muss einzig im Raum Ziegelbrückstrasse bis an den Linthdamm noch verbessert werden. Die Kosten des geplanten Velowegs mit eigener Brücke über die Linth stehen in keinem Verhältnis zu den Kosten für eine vernünftige Anpassung der Ziegelbrückstrasse.	Ablehnung	Eine direkte Wegverbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Bahnhof Ziegelbrücke stellt eine deutliche Aufwertung der Veloverkehrsinfrastruktur dar. Verbindung wird beibehalten
F + C Jenny AG			Fussverkehr	Niederurnen: Auf eine Verbindung zwischen dem Dämmli und dem Weg um den oberen Weiher ist zu Verzichten. Es ist die heutige Erschliessung im Bereich des Fussballplatzes/Fabrikstrasse in den Plan aufzunehmen.	Der eingezeichnete Weg führt über die zukünftige Erschliessungstrasse des oberen Areals, welche bereits rechtskräftig bewilligt wurde. Dies könnte zu einer Gefährdung der Fussgänger führen, welche die F + C Jenny AG als privater Grundeigentümer nicht tragen kann und will. Es gibt heute bereits einen sicheren Zugang zum Weiher im Bereich des Fussballplatzes/Fabrikstrasse, welcher über bestehende Trottoirs und/oder Gehwege zur erreichen ist. Dieser kleine Umweg um ins Dorf zu gelangen, erachten wir als absolut zumutbar. Dies wird auch durch die hohen Frequenzen auf dem Weiherrundweg bestätigt.	Ablehnung	Für die Förderung des Fussverkehrs ist eine dichte Durchwegung von Arealen unabdingbar, insbesondere wenn diese neu entwickelt und bebaut werden. Es ist absehbar, dass die Verbindung nach ihrer Realisierung auch vom Fussverkehr mitbenutzt werden wird. Es erscheint deshalb naheliegend, die Verbindung ins Fusswegnetz aufzunehmen.
F + C Jenny AG			Fussverkehr	Niederurnen: Auf einen Fussweg zwischen dem nördlichen Ende des oberen Fabrikweihers durch das Jenny Areal Ziegelbrücke ist zu verzichten.	Wie hinlänglich bekannt ist, soll das Weihergut nord zwischen Autobahn A3 und Jenny Areal als Arbeitsplatzzone bebaut werden. Der Rest des Areals ist bereits als Wohn- und Arbeitsplatzzone genutzt. Dies bringt es mit sich, dass bereits heute einiges an Verkehr vorhanden ist und dieser noch zunehmen wird. Zur Erschliessung des Weihergutes nord ist eine Zufahrt teilweise bereits im Bau. Als Grundeigentümerin kann die F + C Jenny AG die Verantwortung für die Sicherheit von Fussgängern im grösseren Mass nicht übernehmen. Bereits heute stellt uns dies vor einige Probleme. Zumal sind die Platzverhältnisse im vorderen Bereich des Areals eng und nur mit grossem Aufwand für einen öffentlichen Weg bereitzustellen. Es führt ein Hauptfussweg entlang der Fabriksstrasse nach Ziegelbrücke. Dieser ist bereits heute so ausgebaut, dass dieser die Anforderungen an die Sicherheit erfüllt. Es ist daher nicht einzusehen, warum ein zweiter Weg für die gleiche Strecke erstellt werden soll.	Ablehnung	Für die Förderung des Fussverkehrs ist eine dichte Durchwegung von Arealen unabdingbar, insbesondere wenn diese neu entwickelt und bebaut werden.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
F + C Jenny AG	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr,Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote	6	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	7.7.2 Es ist sicherzustellen, dass pro Wohnung oder pro Arbeitsplatz mindestens ein Parkplatz erstellt werden kann.	Das Gebiet Ziegelbrücke ist ausschliesslich in den Parkraumzonen A und B eingeteilt. Wir teilen die gute öffentliche Anbindung und finden diese auch wichtig. Daraus zu schliessen, man müsse die Parkerstellungpflicht auf 40% verringern ist aber ein Trugschluss. Es muss weiterhin sichergestellt sein, dass mindestens 1 Parkplatz pro Wohnung möglich ist. Dies zeigt auch unsere Erfahrung mit Wohnen am Standort Ziegelbrücke. Der Zug ist meist wichtig, aber auf das Auto wird deswegen nur ganz selten verzichtet. Es muss die Möglichkeit bestehen, für grosse Wohnungen auch einen 2. Parkplatz erstellen zu können. Das gleiche gilt auch für die Arbeitsplatzzone. Es ist zu hoffen, dass die Mitarbeiter den Zug nutzen, aber zwingen können wir sie nicht. Allenfalls kann das am Schluss ein Grund sein, nicht an diesem Standort eine Arbeitsstätte zu mieten oder zu bauen.	Ablehnung	Eine Stossrichtung mit Ausbauten im Strassennetz wurde im Prozess GVK thematisiert und als nicht zielführend beurteilt, das prognostizierte Verkehrs-Wachstum in Folge Siedlungsentwicklung kann nicht in hohem Masse auf dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden. Das Gebiet Ziegelbrücke ist mit dem ÖV sehr gut erschlossen. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze trägt dazu entscheidend bei, ein ausgewogener Mobilitätsmix erreichen zu können.
VCS Sektion Glarus			Öffentlicher Verkehr	Schnellbusse Ziegelbrücke–Glarus zu Berufspendlerverkehrszeiten prüfen =>neue Massnahme 8.4.6 (kooridiniert mit Massnahme 8.4.1 Viertelstunden-Takt der Busse bis Näfels – Umsteigen auf Zug) Zudem Priorisierung an Ampeln oder eigene Spur (Näfels-Netstal)	Die Wirksamkeit vom Viertelstunden-Takt wird erhöht, wenn er bis zum Zielort Glarus mit geplant wird. Das ist zentral fürs Umsteigen der Berufspendlerinnen und Pendler nach Glarus, die heute den Stau in Näfels und Netstal verursachen.	Ablehnung	Die Gemeinde ist der Auffassung, dass ein systematisch verdichtetes Angebot (Viertelstundentakt) vordringlich ist und der Fokus auf diese Massnahme gelegt werden soll.
VCS Sektion Glarus			Öffentlicher Verkehr	Als Ergänzung zum von uns unterstützten Klimaticket (=> Umsteigen MiV-öV) braucht es zusätzliche Anreiz- und Belohnungssysteme für das Umsteigen vom MIV zum Velo (finanzielle und prestigeseitige Anreize prüfen). Dadurch entsteht mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr in den Zentren (klimaneutral & bodenschonend & biodiversitätsfördernd), dadurch mehr Lebens- bzw. Freiraum und das Konzept mit den Begegnungszonen wirkt besser. =>S.56 : Massnahme 8.4.2 erweitern und zeitgleich Alternativen abklären auch mit den Arbeitgebern, auch im Sinne des Employer Brandings (wichtig für das Nachhaltigkeitslabel in der Wirtschaft)	Je mehr Menschen auf den ÖV umsteigen, desto weniger Nachteile entstehen durch Stau und MIV in den Dörfern (Lärm, Emissionen, keine Begegnungszonen, und dadurch ausgestorbene Atmosphäre). Mehr Raum für Langsamverkehrsnutzende in den Dorfzentren (v.a. in den heutigen Strassendörfern Näfels und Niederurnen) führt zu steigender Wohnqualität und weniger Kosten (Strassenbau/-unterhalt kostet viel mehr als Belohnungssysteme für Umsteiger vom MIV auf den öV und das Velo und den Fussverkehr.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
VCS Sektion Glarus	Veloverkehr,Fussverkehr,Öffentlicher Verkehr,Parkierung,Verkehrsberuhigung, Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr	8	Veloverkehr	Beim Modalsplit soll als Zielwert 2037 der Bike-Anteil von 8 auf 10 % erhöht werden, um den MIV unter 1/3 zu senken. (=> Bericht A S.18) Zusätzliche Massnahme 8.3.4 (Bericht A S.55)	Wenn die Attraktivität vom Velo im Alltag gesteigert wird und auch das E-Bike als Alltagsfahrzeug in der Gemeinde entsprechend propagiert und gefördert wird, sind 10 Prozent realistisch. Denn die Siedlungsgebiete eines grossen Teils der Bewohnerinnen und Bewohner (ausser Filzbach, Obstalden) sind mit dem Velo sehr gut, schnell und einfach erreichbar (flaches Gelände und kurze Strecken).	Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist an einem möglichst hohen Zuwachs beim Veloanteil interessiert. Gleichzeitig wurdedie Zielsetzungen im GVK so definiert, dass sie in den nächsten 15 Jahren erreichbar sind.
VCS Sektion Glarus			Öffentlicher Verkehr	Die Bahnverbindung im Halbstundentakt ist schnellstmöglich wieder herzustellen, z.B. S25-Halt beim Bahnhof Nieder-/Oberurnen mit zahlreichen Arbeitsplätzen und aufstrebendem Siedlungsgebiet. =>S.30 Konzeption 7.4.5 verbindlicher formulieren und Massnahme dazu formulieren (Zusammen mit den Verantwortlichen beim Kanton und Bund)	Für Pendlerinnen und Pendler nach Glarus muss das öV-Angebot komfortabel sein, sonst sind die Strassen noch mehr überlastet. Auch nach Zürich (oder von ausserkantonal her) ist das wichtig, weil sich viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze am Bahnhof Nieder-/Oberurnen befinden.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
VCS Sektion Glarus			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Parkplatzbewirtschaftung beim Krumm einführen (prüfen, wie Gemeinde beeinflussen kann) und am Wochenende als Parkplatz der Gemeinde zum Umsteigen auf Ausflugstaxis bzw. Shuttlebusse nutzen (z.B. Kleinbusse Obersee, Mullern/Fronalp), wenn dort gesperrt (z.B. an Sonntagen im Sommer)	Umsteigen auf öV fördern und Mehrfachnutzung von grossen Parkplätzen (public-privat-partnership prüfen)	Kenntnisnahme	Es wäre begrüssenswert, wenn grössere private Parkierungsanlagen in die Bewirtschaftung einbezogen werden können und vermehrt Mehrfachnutzungen ermöglicht werden. Für bestehende Anlagen wäre dazu Einigkeit mit den Eigentümern erforderlich. Im Rahmen des Parkierungsreglements (P 2) und dem Mobilitätsmanagement für neue Nutzungen wird die Möglichkeit, die Mehrfachnutzung von Parkplätzen, geprüft.
VCS Sektion Glarus			Fussverkehr	Die Fusswege und deren Wegränder in den Dörfern sollen attraktiv gestaltet werden, schattig und begrünt sein. Zudem gehören genügend Ruhemöglichkeiten (Sitzbänke am Schatten und/oder am Trockenen) dazu. => Bericht A, Konzeption 7.2. Anzustrebende Standards S. 22 wie folgt ergänzen – hohe Priorität: Die eher technischen Merkmale mit ökologischen und gestalterischen Merkmalen erweitern, d.h. Wegränder mit Bäumen bepflanzen bei Bänken (Schatten) und artenreiche Sträucher sowie Blumeneinsaaten anwenden.	Viele ältere Leute und Familien spazieren innerhalb der Dörfer und mit steigender Hitze werden schattige Orte immer wichtiger für die Attraktivität. Gleichzeitig soll die Biodiversität in den Siedlungsräumen erhöht werden, weil Grünflächen in den Dörfern noch sehr selten sind, obwohl das Potenzial gegeben ist. Dies wurde bei der baulichen Verdichtung der letzten 10 Jahre zu wenig beachtet, muss nun nachgeholt werden und ist sehr einfach umsetzbar.	Zustimmung	Kapitel 7.2.2 Anzustrebende Standards ergänzen: Fusswege und deren Wegränder sollen attraktiv gestaltet werden, teilweise beschattet und begrünt sein. Zudem gehören genügend Ruhemöglichkeiten (Sitzbänke am Schatten und/oder am Trockenen) dazu.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
VCS Sektion Glarus			Veloverkehr	Sichere und klar signalisierte Veloführungen von den Wohnquartieren in die Dorfzentren, zu den Schulhäusern und auch zu den Bahnhöfen fördern die Nutzung des Velos im Alltag. => Bericht A, Massnahme 8.3. Veloverkehr ergänzen (wie 8.2.3 beim Fussverkehr; S.52). Insbesondere bei der Veloführung an der Kreuzung Stichstrasse ist der Planungshorizont von «mittelfristig» auf «kurzfristig» anzupassen. Die Schnittstellen Gemeinde-/Kantonsstrassen sollten mit dem Kanton besser koordiniert sein, so dass die Langsamverkehrsnutzenden nicht auf Kosten der Sicherheit benachteiligt werden.	Im Langsamverkehr ist die Verkehrssicherheit enorm wichtig. Mehr Sicherheit für den Langsamverkehr in allen Dörfern zu schaffen, ist deshalb zentral; Insbesondere soll der ausgewiesene Handlungsbedarf bei Schul- und Velowegen prioritär, ja schnellstmöglich umgesetzt werden – z.B. Mollis-Näfels: Die Kreuzung Stichstrasse ist ein klar definierter Gefahrenbereich und ein ausgewiesener Schulweg, jedoch ohne jegliche Velo- Signalisation. Die Anpassung der Signalisation muss dringend erfolgen (inkl. Warteraum für Velos vor dem Lichtsignal), bevor es einen Unfall gibt.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
VCS Sektion Glarus			Kommunikation und Zusammenarbeit	Zukunftsbild nicht nur als Plan, sondern als ansprechendes, für die Bewohnerinnen und Bewohner gut lesbares und verständliches Bild gestaltet, das auf der Website und auch von Gemeinderäten und vom -personal einfach präsentiert und erklärt werden kann (z.B. Wimmelbild oder Visuals im Stil von Zukunftsbildern wie in der «Infothek für Realutopien, https://realutopien.info/visuals/) =>Plan: GVK Zukunftsbild	Vereinfachung und Konkretisierung der Kommunikation sowie Sensibilisierung und Begeisterung der Bevölkerung	Kenntnisnahme	Ist im GVK (Massnahme K3) enthalten. Die Form der Vermittlung wird in nachgelagerten Planungsschritten geprüft und weiterentwickelt.
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Veloverkehr	4. Veloverkehr Konzeptpläne Zwischen dem Plan <Veloverkehr> des GVKs und den Plänen <weitere Festlegung> der Nutzungsplanung der Gemeinde Glarus Nord bestehen auf folgenden Strecken Unstimmigkeiten, die zu klären sind: _ Sägestrasse Bilten _ geplanter Veloweg im Wijerguet Niederurnen _ kantonale Radroute Industriestrasse / Am Linthli _ Letz, Näfels Im Plan <Veloverkehr> verläuft die kantonale Radroute im nördlichen Teil des Flugplatzes über den zukünftigen gesperrten Sil-Perimeter. Zukünftig muss die kantonale Radroute über den neu zu erstellenden Flurweg nördlich der Flugpiste geführt werden. Diese Routenführung ist in den Plan aufzunehmen.		Kenntnisnahme	Die Pläne Weitere Festlegungen aus der Nutzungsplanung wurden bereits vor mehreren Jahren erarbeitet. Bedingt durch die langen Verfahrensdauern zur Beschlussfassung und Genehmigung der Nutzungsplanung kann es sein, dass einzelne Planeinträge bereits wieder überholt sind. Das GVK stellt die aktuellere Grundlage dar. Auf Basis des GVK soll in einem nächsten Schritt der Gemeinderichtplan revidiert werden. Ggf. erfolgt später auch eine Revision der Nutzungplanung. Die Führung der Radroute im Bereich Flugplatz wurde angepasst. Anzustreben ist eine möglichst direkte Linienführung, welche durch den Veloverkehr mit mind. 15 - 25 km/h gut befahren werden kann.
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Öffentlicher Verkehr	3.2. IC-Halt Ziegelbrücke (Ziff. 8.4.4) Es fragt sich, ob die Forderung nach einer schnellen Verbindung nicht sinnvoller wäre, ohne dass die Zugskategorie festgeschrieben wird. Die Aussage bezüglich dem durch den IC-Halt realisierten Reisezeitgewinn von 15 Minuten kann nicht nachvollzogen werden. Zudem unterstützt der Regierungsrat einen Viertelstundentakt zwischen Schwanden und Ziegelbrücke im STEP AS 2045 (nicht 2035).		Kenntnisnahme	Ein IC-Halt, d.h. Verbindung ohne Zwischenhalte, würde eine Fahrzeitreduktion von 15 min ermöglichen (ohne Streckenausbauten). Anschlüsse zu den Minuten 15/45 in Ziegelbrücke, Anschlüsse in Zürich HB zu den Minuten 00/30. Durchgehende Verbindungen (IR / beschleunigte S-Bahn) sind zu unterstützen (z.B. gemäss Flügelzugkonzept), diese Züge weisen jedoch längere Fahrzeiten auf (ca. 50 Minuten). Rückfallebene: Direktzug von / nach Ziegelbrücke (ohne Halt zwischen Zürich und Ziegelbrücke) mit Anschlüssen in Ziegelbrücke zu den Minuten 00/30, Zürich zu den Minuten 15/45. STEP AS 2045 statt 2035 wird korrigiert.
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Öffentlicher Verkehr	2. öV-Konzeptpläne 2.1. Bahnhof Bilten Der Bahnhof Bilten ist für den Schienenverkehr weiterhin als Haltestelle des Personenverkehrs eingezeichnet. Dies ist zu korrigieren. Korrekt ist die Einzeichnung analog dem Bahnhof Weesen. Die Anschlussgleise beider Bahnhöfe sind beizubehalten.		Kenntnisnahme	In den Plänen ist der Bahnhof Bilten als "geplante Haltestelle" eingezeichnet, weil zur Entwicklung des ESP Bilten aus Sicht des Gemeinderates die längerfristige Wiederinbetriebnahme einer Haltestelle beantragt wird.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Öffentlicher Verkehr	2.2. Bushaltestelle Nĺederurnen,Wiesenstrasse Die Machbarkeit der Bushaltestelle Wiesenstrasse wird in Frage gestellt. Hierzu müssten verschiedene Parkplätze durch die Gemeinde aufgehoben werden. Wir empfehlen vor der Aufnahme im GVK eine Machbarkeitsstudie durchzuführen.		Kenntnisnahme	Es ist zutreffend, dass für die Schaffung einer Bushaltestelle an der Wiesenstrasse vertiefende Abklärungen vorzunehmen sind. Das GVK bildet das Anliegen ab, dass zwischen den Buslinien von/nach Bilten und von/nach Näfels/Mollis möglichst effiziente Umsteigemöglichkeiten angeboten werden sollen. Die Schaffung einer Bushaltestelle in der Wiesenstrasse wäre mit einer Neuorganisation des gesamten Knotens zu verknüpfen. Erste Schritte für eine Machbarkeitsstudie sind in nachgelagerten Planungsschritten zu klären
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Öffentlicher Verkehr	3.1. Verkehrsberuhigung(Zĺff.7.6) Es ist richtig, dass Busse grundsätzlich durch Tempo-3O-Zonen geführt werden können. Zu ergänzen ist, dass dadurch längere Fahrzeiten entstehen. Bei knappen Umläufen kann dies zu Anschlussbrüchen resp. Mehrkosten infolge benötigen Zusatzfahrzeugen führen.		Kenntnisnahme	Die Buslinien werden grösstenteils auf dem Basisnetz geführt, dass nicht innerhalb von Tempo-30-Zonen liegt.
Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Mobilität und Tiefbau			Andere Themen	1. Kantonsstrasse Die Zuständigkeit und Planungshoheit der Kantonsstrassen liegt beim Kanton. Sämtliche im Rahmen des GVKs getätigten Festlegungen auf den Kantonsstrassen sind für den Kanton nicht verbindlich.		Kenntnisnahme	Das GVK zeigt den Handlungsbedarf auf, Funktion und Eigentum der Strassen den aktuellen Verhältnissen anzupassen.
Kantonspolizei			Andere Themen	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme in eingangs erwähnter Angelegenheit und möchten Ihnen folgende Bemerkungen weitergeben: Die Kantonspolizei trifft aus verkehrspolizeilicher Sicht gemäss ihrem gesetzlichen Auftrag Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verhinderung von Unfällen im Strassenverkehr (vgl. Att. 2 Abs. 1 lit.c. Polizeigesetz vom 6. Mai 2007; PolG; GS V N1111). Des Weiteren ist sie zuständig für den Erlass von Fahrverboten, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs (vgl. Art, 1 Abs. 1 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 5. Mai 1985; EG SVG; GS VII DI11I1). Aufgrund dieses Auftrages sind Anstrengungen der Gemeinde Glarus Nord zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung von Unfällen im Strassenverkehr auf ihrem Gemeindegebiet zu begrüssen. Der vorliegende Entwurf enthält dazu nützliche Ansätze. Wir legen Wert darauf, dass bezüglich Massnahmen für alle Verkehrsträger in gleichem Masse sorgfältig abgestimmte und verträgliche Lösungen getroffen werden. Auch empfehlen wir das GVK der Gemeindeversammlung vorzulegen, um dadurch eine breite und repräsentative Abstützung zu erreichen. Die Kantonspolizei ist bei der Umsetzung von Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich einzubeziehen. Für Rückfragen zu konkreten Fragestellungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.		Kenntnisnahme	Wird im GVK berücksichtigt. Auf Basis des GVK soll in einem nächsten Schritt der Gemeinderichtplan revidiert werden. Der Gemeinderichtplan wird als behördenverbindliches Instrument von der Gemeindeversammlung erlassen.
privat	Parkierung,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	8					
privat	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr	10					
IG Mühlehorn-Walensee	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Parkierung,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr,Shared Mobility-Angebote	7	Öffentlicher Verkehr	ÖV-Anbindung Mühlehorn: Wir begrüssen nachdrücklich eine halbstündliche Bedienung von Mühlehorn mit Bahn UND Bus. In STEP 2035 der SBB ist für IR35 nur ein stündlicher Halt in Mühlehorn vorgesehen. Dies muss auf 30 Minuten korrigiert werden. https://sbb-step2035.ch/en/passengers/	Mühlehorn kann so lokaler Hub für Kerenzen und Murg werden. Ggf. wäre eine neue Busverbindung Murg - Mühlehorn zu schaffen.	Kenntnisnahme	Die Angaben zur halbstündlichen Bedienung von Mühlehorn beziehen sich auf Angebotsziele des Regierungsrates im STEP AS 2040/45. Ist im GVK enthalten. Anpassungen an den STEP-Planungen können nicht direkt über das GVK erfolgen.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
IG Mühlehorn-Walensee			Andere Themen	Einhausung/Tunnellverlängerung A3 Mühlehorn	Das GVK betrachtet im Entwicklungsstrategie für Mühlehorn unter 8.8.3 nur die Zukunft der Bahnstrecke. Um die Abwärtsspirale in der Dorfentwicklung aufzuhalten, ist eine Einhausung der das Dorf entzweischneidenden und Lärm emittierenden Autobahn nötig: 300 Meter westlich und 400 Meter östlich des bestehenden Tunnels Mühlehorn.	Kenntnisnahme	Für Mühlehorn wird in den Massnahmen Q5 und Q 6 eine gesamthafte Entwicklungsstrategie gefordert. Die ÖV-Projekte könnten einen "Aufhänger" sein, um weitere Entwicklungen in Gang zu setzen. Dafür ist jedoch eine Vision erforderlich. Ist im GVK so enthalten.
IG Mühlehorn-Walensee			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	7.7. Parkplatzbewirtschaftung Mühlehorn: Tiefenwinkel und Dorf (Tellplatz neben Kirche): JA Bahnhof: NEIN!	Beim Bahnhof hat es noch nie Parkplatzprobleme gegeben. Die Anwohner im Hohrain und weiter oben sind darauf angewiesen, mit dem Auto zum Bahnhof zu fahren.	Ablehnung	Es ist zielführend, die Parkplatzbewirtschaftung an nachfragestarken, zentralen Lagen einzuführen (und ggf. über die konkrete Ausgestaltung der Bewirtschaftung zu differenzieren).
privat	Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Fussverkehr,Öffentlicher Verkehr,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr,Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	5	Veloverkehr	Vor einiger Zeit habe ich meine Idee einer langsam-Velo-Route durch Näfels von Süd nach Nord skizziert: Grüt - Aserstrasse - Sonnenweg - Schulhaus Schnegg - Rastenhoschet - Josesheim - Post - Kirche - Altersheim - Autschachenpark (neuer Fussweg(!) (wieso nicht auch für Radfahrer?!)) Autschachenstrasse - Hauptstrasse (Radstreifen Ampel) resp. Tolderstrasse - Radroute 4.	Die offizielle Radroute ist für Langsamfahrer ungeeignet, weil sie weit ab vom Dorf durchführt. Das Fahren auf dem Trottoir wäre verboten, ich gestehe, auf der Hauptstrasse fahre ich nie. Langsamradfahrer sind auf der Hauptstrasse ein Verkehrshindernis, Überholen ist für Lastwagen oft unmöglich oder sehr gefährlich.	Kenntnisnahme	Im GVK wird eine Ringroute definert, die Näfels und Mollis abseits der Hauptstrasse verbindet. Diese gewährleistet die Zugänge zur kantonalen Radroute, welche durch das Siedlungsgebiet am Bahnhof und Entwicklungsschwerpunkt Näfels/Mollis vorbeiführt. Die Führung via Kirche - Altersheim - Autschachenpark eignet sich aus Sicht der Gemeinde aufgrund der baulichen Gegebenheiten (privates Grundeigentum, Engstellen, Konflikte mit Fussverkehr) nicht für die Bezeichnung einer Veloroute.
ACS Sektion Glarus			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Teilnahme zur Vernehmlassung des kommunalen Gesamtverkehrskonzept. Wir, die ACS Sektion Glarus (Automobil Club Schweiz), befürchten, dass durch die Umsetzungsmassnahmen, wir genauso zugeschildert werden wie die Gemeinde Glarus. Das Motto muss heissen, nur dort ein Schild anzubringen wo unbedingt notwendig, alles andere ist konsequent wegzulassen. Der Schilderwald ist bereits heute unglaublich. Wir sind umzingelt von Tafeln und Hinweisen. Der Gipfel spitzt sich zu, wenn 4 Hinweistafeln übereinander angebracht werden (Kreisel Autobahnzubringer). Dieser Schilderwald muss unbedingt ein Ende finden und frisch überdacht werden. Findet das der Gemeinderat attraktiv? Gar nicht zu sprechen vom Parkierungs- und Mobilitätsmanagement. Wie ungenügend dieses umgesetzt werden kann, zeigt sich in der Gemeinde Glarus mit einer outgesourcten Parkplatzbewirtschaftung, wo die Gemeinde elegant den schwarzen Peter an die Überwachungsfirma delegiert und sich somit jeglicher Verantwortung entzieht. Weiss der Gemeinderat Glarus, dass dadurch viele einheimische Konsumenten und Touristen nicht mehr nach Glarus fahren? Es ist zu hoffen, das Glarus Nord es deutlich besser und vorallem bürgerfreundlicher macht. Wir stellen uns voll und ganz hinter die Meinung der TCS Sektion Glarus (Schreiben vom 16.05.2023). Wir bitten um Kenntnisnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen		Kenntnisnahme	Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Herbst 2023 (gemäss Parkierungskonzept)
Gewerbeverein Glarus Nord			Fussverkehr	Begegnunsbereiche mit Überführung lösen, statt Temporeduktion (8.2.1 Begegnungsbereiche schaffen, F2)	Begegnungsbereiche mit Tempo 30 und verkehrsberuhigenden Massnahmen (insbesondere Ochsenplatz, Niederurnen) können zu erhöhten Gefahren führen -> z.b. Schulkinder schauen gar nicht mehr auf den Verkehr / mehr Staus -> Besser mit Über-/Unterführung lösen, besonders an Hauptverkehrsknoten	Ablehnung	Diese Lösung widerspricht dem Grundgedanken des GVK (Fussverkehr fördern, attraktive Aussenräume schaffen). Zudem wären solche technische Lösungen mit hohem baulichem sowie kostenintensivem Aufwand verbunden.
Gewerbeverein Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Neue Bushaltestelle und Linienführung nichts durch das Wohnquartier, sondern von Hauptstrassen aus (8.4.3 Bushaltestellen, ÖV10)	Die Linienführung der Busse (Niederurnen-Bilten) ist teilweise suboptimal und führt durch das Wohnquartier in Bilten. Die Erschliessung sollte von den Hauptstrassen aus gemacht werden.	Ablehnung	Die neue Linienführung berücksichtigt die gemäss NUP II angestrebte Siedlungsentwicklung und vermeidet die aktuelle unwirtschaftliche und unattraktive Stichfahrt.
Gewerbeverein Glarus Nord	Motorisierter Individualverkehr,Öffentlicher Verkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Fussverkehr,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Shared Mobility-Angebote	7	Öffentlicher Verkehr	8.4.3 Bushaltestellen, Nr ÖV 3, S.57, Haltestellen Prio 1 in Mühlehorn, Obstalden, Filzbach Überdachung prioritär behandeln	Mindestens an den Haupthaltestellen in den drei Orten soll für Touristen, Schüler und Arbeitende auch bei schlechtem Wetter ein Platz zum Unterstehen angeboten werden. Diese wichtige und schon längst fällige Verbesserung könnte als Sofortmassnahme implementiert werden	Kenntnisnahme	Die Aufwertung mit Witterungsschutz der zentralen Haltestellen in Filzbach, Obstalden und Mühlehorn ist im GVK enthalten (Kat. 1). Die Umsetzung der Aufwertungsmassnahmen erfolgt in Koordination mit dem Strasseneigentümer (Kanton).

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Gewerbeverein Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Berg auf dem Kerenzerberg soll mindestens im Halbstunden-Takt erschlossen werden (8.1.6 ESP Biäsche, weitere ESP, E43)	Der Kerenzerberg ist der touristische Hotspot der Gemeinde, die Touristen sollen den Öv nicht nur für die Anreise, sondern auch für Ausflugsfahrten nutzen können. Ausserdem braucht es Personal in den Betrieben, die ausserhalb des "erhöhten Gäste-Aufkommen" zur Arbeit gehen - am liebsten per Öv. Die Kerenzer-Kinder sind bei sämtlichen Aktivitäten im Tal benachteiligt und müssen grosse Wartezeiten in Kauf nehmen	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
Gewerbeverein Glarus Nord			Fussverkehr	Linthsteg Mollis und damit verbundene Fusswege weglassen oder tiefer priorisieren (9.2.2 Fussverkehr, E10-E12)	Diese Verbindungen sind kurzfristig überhaupt nicht nötig und die Kosten stehen somit in keinem Verhältnis.	Ablehnung	Beim ESP Näfels Mollis handelt es sich um einen Entwicklungsschwerpunkt, wo zahlreiche neue Mobilitätsansprüche entstehen werden; Für eine hohe Attraktivität des Fussverkehrs sind direkte Linienführungen anzustreben.
Gewerbeverein Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Die Erschliessung Flugplatz im Viertelstundentakt separate Massnahme mit tiefer Priorität erstellen (8.4.1 Viertelstundentakt und Erschliessung Flugplatz, ÖV1)	Die Erschliessung des Flugplatzes kann später, sollte der Bedarf aufgrund Arbeitsplätze gegeben sein, ausgebaut werden. Aktuell stehen die Kosten aus unserer Sicht in keinem Verhältnis und die Strassenbreite lässt kaum Kreuzungen zu. Deshalb tiefer priorisieren und später angehen	Ablehnung	Beim ESP Flugplatz handelt es sich um einen Entwicklungsschwerpunkt, der schrittweise mit allen Verkehrsträgern besser erschlossen werden muss. Die konkrete ÖV-Angebotsplanung erfolgt in den nachfolgenden Planungsschritten. Die Verbreiterung der Netstalerstrasse ist bereits beschlossen.
Gewerbeverein Glarus Nord			Kommunikation und Zusammenarbeit	Quartierbevölkerung stärker miteinbeziehen (8.9.2 Information und Controlling, K3)	In der jetzigen Phase sollte die Quartierbvölkerung stärker involviert werden. Sie kennen alle Problemstellen und können für Massnahmen/Anpassungen begeistert werden.	Kenntnisnahme	Die Bevölkerung hatte bereits im Rahmen des GVK verschiedenen Gelegenheiten, sich einzubringen (Velotouren, Echoveranstaltungen, schriftliche Vernehmlassung). Der Gemeinde ist es ein Anliegen, auch weiterhin auf einen starken Einbezug der Bevölkerung zu setzen. Massnahme K3 sieht zudem vor, regelmässig über die Umsetzung des GVK zu berichten und auf Mitwirkungsmöglichkeiten hinzuweisen.
privat			Veloverkehr	Der Anteil von Velo im Modalsplitt von 2-4% könnte man mit `Velobahnen` fürs E-Bike und Schulkinder und Arbeitende noch viel ehrgeiziger, zB. auf 10% zu steigern versuchen. Wenn das Velo fahren in Glarus Nord am attraktivsten und schnellsten wird, dann steigen die Leute um. Das zeigt sich ja an zig Beispielen in versch. europäischen Ländern und Städten. Ganze Quartiere in Barcelona oder Paris werden autofrei und die Menschen kommen trotzdem, nehmen neu aber das E-Bike (oder die Metro) und nicht das Auto, weil sie schneller und direkter in jenes Quartier gelangen. Da reicht es meiner Meinung nach nicht aus, hier und da mal ein Velonetz zu schliessen (wobei das auch total erfreulich ist). So könnte man probieren die Hauptroute (schnelle Alltagsroute) Ziegelbrücke-Glarus so auszubauen, dass sie abgetrennt von Strasse und Fussgänger verläuft und zwei Velos nebeneinander fahren/kreuzen können. Eine `Velobahn` für auch die schnellen E-Bikes, welche als Autoersatz unterwegs sein könnten. Der Veloring Näfels-Mollis ist sehr zu begrüssen, da u.a. die Schulkinder heute eine sehr schlechte Situation haben. ZB. An der Stichstrasse können sie kaum queren ohne die Strassenseite zu wechseln oder `illegal` über die Tschachenstrasse zu fahren. Das neue Credo: in Glarus Nord dominiert das Velo und es wird seinen Platz einnehmen. Die Umverteilung des Verkehrraumes ist daher zwingend. Hat das Velo auch im Quartier seine Fläche und das Auto muss ausweichen/warten, wird sich der Autofahrer irgendwann benachteiligt fühlen und aufs Fahrrad umsteigen. Es ist Zeit für das velogerechte statt autogerechte Dorf! Es lassen sich so viele Fliegen mit einer Klappe schlagen: die Sicherheit insbesondere für Kinder zu Fuss oder auf Velos ist somit auch gelöst. Das Auto darf den enormen Platz nicht mehr so selbstverständlich einnehmen (befindet sich dann auch meistens nur eine Person im Fahrzeug) S. 25/26		Kenntnisnahme	Das GVK will den Veloverkehr fördern und sieht entsprechende Massnahmen vor. Die Diskussionen an den Echoveranstaltungen zeigten, dass Massnahmen in verschiedenen Bereichen unterstütz werden (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV, ...). Entsprechend bildet das GVK eine breit abgestützte, ausgewogene Strategie ab.
privat			Andere Themen	Die Bestrebung die alten Geleise zu belassen ist sehr wichtig. Man könnte das ehemalige System der` Güterschuppen` wiederbeleben. Die Güter sollen vermehrt mit der Bahn an Güterbahnhöfe gelangen und von dort via Güterschuppen feinverteilt werden.		Kenntnisnahme	Die Anschlussgleise sind im GVK erfasst.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Öffentlicher Verkehr	Klima-Abo: Es sollten noch viel mehr solche mutigen Ansätze ins Gesamtverkehrskonzept eingearbeitet werden. Nur weil ein Trottoir etwas breiter wird oder eine Querung fürs Velo verbessert wird, stellen die Leute noch nicht um. Es braucht mehr push and pull. Die Angebotsverbesserungen ohne Einschränkungen für den MIV haben eher kosmetischen als transformativen Charakter. Sie können daher nur begrenzt als ernsthafte Bestrebungen für eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV/Velo bewertet werden. Die Firmen, Tourismusbetriebe, etc. müssen dafür mitmachen. Ein Ticket für die Sportbahnen Fronalpstock kostet 25% weniger wenn ich mit dem ÖV anreise, anstatt mit Gratisparkplätzen zu werben. Ein Mitarbeiter der Netstalmaschinen kriegt einen Gratis-Arbeitshuttle ab Ziegelbrücke oder einen Anteil ans ÖV- Billet (oder einen Beitrag ans E-Bike oder Velo) bezahlt und der Parkplatz wird massiv teurer. Grundsätzlich ist mehr Stau gut, dann wächst der Leidensdruck. Umfahrungslösungen bringen weder weniger Stau noch lösen sie sonstwie irgend welche Probleme. Nur die Leute vom Auto wegzubewegen, wird uns eine bessere Situation im Kt. Glarus verschaffen. Dort sollen mehr (politische Hebel) gefördert werden.		Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
privat			Öffentlicher Verkehr	Eine SOB-Bahn mit Haltestellen Lintharena, Flugplatz, Chlachi, etc. ist zu prüfen. Diese könnte auch zusammen mit dem Güterverkehr der Firmen realisiert werden. S.61		Ablehnung	Zusätzliche Bahnhaltestellen waren in den Mitwirkungsveranstaltungen kein Thema und hätten lange Umsetzungsfristen. Das System ÖV soll dort weiterentwickelt werden, wo es heute schon hohe Raumnutzerdichten gibt (Einwohner- und Arbeitsplatzdichten) und dort, wo Entwicklungsschwerpunkte geplant sind. Es ist zielführend, den Viertelstundentakt mit Bus und später auch auf der Bahn anzustreben und gute Verknüpfungen zwischen Bahn- und Busangebot anzubieten.
privat			Öffentlicher Verkehr	Die neuen Buslinien, zB. Nach Mollis Flugplatz sind sehr zu begrüssen. Viertelstundentakt ist sehr wichtig und könnte mehr Leute zum Busfahren bewegen. Schön wäre es dem Bus eine eigene Spur geben zu können auf der er Vorrang hat. Sei dies auf der Netstalerstrasse oder Hauptstrasse zwischen Näfels und Netstal, indem man die Velospur auflöst und eine Busspur schafft. Die Hauptveloroute auf dem Feldweg wird dagegen ausgebaut, so dass Fussgänger und Velos ihren Platz erhalten. Wenn der Bus wirklich irgendwann an den Autos im Stau vorbeifährt, werden die Leute aus Zeitgewinn-Gründen auf den Bus wechseln. Die Buslinien ins Oberseetal, Gäsi, Mullern, etc. könnten als vernetzte Rufbussysteme entwickelt werden. Die Verbindungen zeigt es im SBB Fahrplan an (Bsp Schwanden-Kies). Dazu müssen aber auch autofreie Tage (analog Klöntal) eingeführt werden, da die Busse sonst ziemlich oft defizitär unterwegs sind. S. 30/31		Kenntnisnahme	Die Schaffung von separaten Busspuren scheint wenig zielführend. Der Fussverkehr, der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr sollen zusätzliche Verkehrsanteile übernehmen. Entsprechend darf die Förderung des ÖV nicht dazu führen, die Situation des Veloverkehrs zu verschlechtern. Ergänzende Angebote zu touristischen Zielen sind im GVK enthalten (Kap. 7.4.7). Aus Sicht der Gemeinde soll der Lead beim Tourismus liegen. Die Gemeinde kann sich vorstellen, z.B. Synergien mit Schulbussen zu suchen. Auch bestehende Angebote können genutzt resp. weiterentwickelt werden (z.B. bus alpin).
privat			ESP	ESP Näfels-Mollis: Die Umsteigescheibe Bhf Näfels-Mollis, respektive das Escher-Areal, hat leider durch die Stichstrasse schon sehr viel an Attraktivität und Potential vergeben. Dort wäre analog dem Kartoni-Areal in Glarus ein komplett verkehrsberuhigtes Quartier möglich gewesen! Eine bessere Lage an den ÖV gibt es im ganzen Dorf Näfels nicht. Das wäre ein wahres Leuchtturm-Projekt geworden- wie schade. Wer will jetzt dort an der Stichstrasse wohnen? Wie lästig ist es heute, von Näfels nach Mollis zu gelangen mit dem Velo? Das macht auch die teure Bahnhofunterführung nicht wieder gut. Man kommt ja nur auf einer Strasse raus, wo s doch nicht weiter geht. Die Stichstrasse Kreuzung ist eine richtig gefährliche Situation für Velofahrer (und FussgängerInnen). Da müsste man nun auf die richtige Karte setzen und so viel man noch kann wieder gut machen: das Quartier wird autofrei und Velowege und Fussgängerzonen sind durchgängig und alles was an Verkehrsinfrastruktur angeboten wird. Irgendwo muss man doch mal ein Zeichen setzen und ein bisschen progressiver vorangehen. Es entsteht dort sonst auch keine hohe Wohn- und Lebensqualität. Man könnte sogar eine Begegnungszone von der Unterführung bis zur Ampelzone schaffen. Das Auto muss das Nachsehen haben! Mehr Begegnungszonen im ganzen Dorf sind auch wieder für die Sicherheit enorm gut. S.78		Kenntnisnahme	In Kap. 9 des GVK wird detailliert auf den ESP Näfels-Mollis eingegangen. Es werden verschiedene Ansätze verfolgt, welche auch den Zielsetzungen im Antrag entsprechen, z.B. Umsteigedrehscheibe etablieren, Freiraumstrukturen und Begegnungsbereiche stärken, Fussverkehr prioritär behandeln, Veloinfrastruktur aufwerten, Parkierung regeln.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Veloverkehr	Pilot Bike-Sharing (für Gemeindemitarbeitende und Privatnutzung) früher starten z.B. Veloverleih am Bahnhof oder GH Näfels und erweitern mit Einsatz von Lastenvelos =>V8 S.55 Neu Planungshorizont kurzfristig und koordiniert mit Verwaltung =>Vorbildfunktion Zudem; Massnahmen zur Schulwegsicherheit auch auf Velowegen prioritär behandeln, wo Handlungsbedarf ausgewiesen (z.B. Stichstrasse-Bahnhofstrasse Näfels-Mollis).	Umsteigen vereinfachen & Vorbilder schaffen und Sicherheit garantieren. Recht grosses Potenzial, da flaches Gelände und weil viele MiV Nutzer heute < 5km weit fahren. Auch div. Fahrten vom Gemeindepersonal & ÖRAs (TBGN) könnten mit dem Fahrrad gemacht werden. Massnahme an der Quelle, welche die Strassen innerhalb der Dörfer stark entlasten könnte. Schnelle, von der Bevölkerung breit sichtbare und relativ kostengünstige Massnahme.	Ablehnung	Die Gemeinde hat die zahlreichen Massnahmen des GVK aufgrund der Dringlichkeit und der personellen und finanziellen Ressourcen priorisiert. Nicht alles kann kurzfristig umgesetzt werden, da insbesondere die personellen Ressourcen begrenzt sind. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Massnahmen projektabhängig früher umgesetzt werden können.
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Öffentlicher Verkehr	Schnellbusse Ziegelbrücke-Glarus zu Berufspendlerverkehrszeiten prüfen =>neue Massnahme 8.4.6 (kooridiniert mit Massnahme 8.4.1 ¼ Takt der Busse bis Näfels – Umsteigen auf Zug) Zudem Priorisierung an Ampeln oder eigene Spur (Näfels-Netstal)	Wirksamkeit vom ¼ Takt wird erhöht und wäre wichtig fürs Umsteigen der Berufspendler mit Zielort Glarus, wo heute Stau ist.	Ablehnung	Die Gemeinde ist der Auffassung, dass ein systematisch verdichtetes Angebot (Viertelstundentakt) vordringlich ist und der Fokus auf diese Massnahme gelegt werden soll.
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Öffentlicher Verkehr	Mehr Anreize/Belohnungssysteme finanziell als Alternativen zum Klimaticket inkl. prestigemässige Anreize prüfen (wenn Verbund schwierig), damit mehr Bewohner/-innen innerkantonal mit dem öV reisen und auf ein eigenes Auto verzichten =>S.56 : Massnahme 8.4.2 erweitern und Alternativen zeitgleich abklären auch mit Wirtschaft (z.B. Pilot in Bilten; und Bahnhof besser anbinden)	Je mehr Umsteigen, desto weniger Stau und MiV Nachteile in den Dörfern sowie steigende Wohnqualität in Dorfzentren (v.a. Näfels, Niederurnen). Kosten für Strassenbau/-unterhalt sind viel grösser.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
Netzwerk Glarus zukünftig mobil	Veloverkehr,Fussverkehr,Öffentlicher Verkehr,Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung	9	Veloverkehr	Zusätzliche Massnahme 8.3.4 (Bericht A S.55) E-Bikes als prioritäres Fahrzeug im Alltag in Glarus Nord fördern, Pilotprojekt schnell umsetzen und begleiten/evaluieren dank Zusammenarbeit mit grösseren Projekten z.B. mit ETH (so dass die Bevölkerung auch gut informiert ist und die gesammelten Daten für neue Umsteigermassnahmen bei div. Arbeitgebern nutzen (Belohnungen). Somit könnte beim Modalsplit als Zielwert 2037 der Bikeanteil von 8 auf 10 % erhöht werden, um MIV unter 1/3 zu senken. (=>Bericht A S.18)	Die Förderung von E-Mobilität beschränkt sich auf Autos, obwohl dies die Staus und die Platzprobleme in den Dörfern nicht löst. Mit E-Bikes werden in Pilotstudien sehr gute Ziele erreicht und in Glarus Nord besitzen schon viele eines und man müsste diese Potenziale besser nutzen auch für den Alltags-Nahverkehr (täglicher Berufs-; Einkaufs-, Freizeitverkehr). Es werden in div. Städten nun solche Pilotprojekte gestartet und Glarus Nord könnte sich an solche Projekte (z.B. In ZH mit ETH E-Bikestudie) anhängen. Wir vom Netzwerk mobil.gl würden gerne unterstützen.	Kenntnisnahme	Das GVK versteht die Förderung der E-Mobilität (Massnahmen P6-P8) ganzheitlich (inkl. Velo, Auto etc.) Die Gemeinde ist an einem möglichst hohen Zuwachs beim Veloanteil interessiert. Gleichzeitig wurde die Zielsetzungen im GVK so definiert, dass sie in den nächsten 15 Jahren erreichbar sind.
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Fussverkehr	Die Fusswege in den Dörfern sollen attraktiv, schattig und die Wegränder begrünt sein => Bericht A, Konzeption 7.2. Anzustrebende Standards S. 22 – hohe Priorität =>Hier nicht nur technische Merkmalen; sondern auch Wegränder mit Bäumen (Schatten) und artenreichen Sträuchern	Viele ältere Leute und Familien spazieren innerhalb der Dörfer und mit steigender Hitze sind schattige Orte wichtig für die Attraktivität; Zudem soll die Biodiversität in den Siedlungsräumen erhöht werden, weil Grünflächen sehr selten sind.	Zustimmung	Kapitel 7.2.2 Anzustrebende Standards ergänzen: Fusswege und deren Wegränder sollen attraktiv gestaltet werden, teilweise beschattet und begrünt sein. Zudem gehören genügend Ruhemöglichkeiten (Sitzbänke am Schatten und/oder am Trockenen) dazu.
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Kommunikation und Zusammenarbeit	Gesamtmobiles Denken und Handeln zusammen mit dem Kanton fördern und in den Planungsprozessen verankern (Weiterbildung Verwaltung) sowie über klare Raumplanung vorausschauend verbindlich machen. =>S.38 Kapitel 7.9.2	Wenn verbindliche raumplanerische Vorgaben und mehr Knowhow bei den Vollzugsbehörden, mehr Effizienz bei der Zusammenarbeit von der Planung hinweg ausgehend von sparendem Umgang mit der Ressource Boden und bessere Nutzung der Steuergelder	Kenntnisnahme	deckt sich mit den Bestrebungen der Gemeinde
Netzwerk Glarus zukünftig mobil			Kommunikation und Zusammenarbeit	Zukunftsbild nicht nur als Plan, sondern als ansprechendes Bild gestaltet, das auf Homepage und auch von Gemeinderäten und vom -personal einfach kommuniziert werden kann. =>Plan: GVK Zukunftsbild	Vereinfachung der Kommunikation und Sensibilisierung der Bevölkerung	Kenntnisnahme	Ist im GVK (Massnahme K3) enthalten. Die Form der Vermittlung wird in nachgelagerten Planungsschritten geprüft und weiterentwickelt.
VCS Sektion Glarus	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung	10					
privat			Fussverkehr	Wegführung Flugplatz Mollis; Die Wegführung für den Fussverkehr über den Flugplatz Mollis (Ostseitig) soll geändert und für Fussverkehr und Naherholung attraktiver gestaltet werden. Dies betrifft in erster Linie den Abschnitt entlang der Industriegebäude am Rollweg sowie der Netstalerstrasse.	Der Rollweg dient der Bevölkerung aktuell als wichtiges Naherholungsgebiet. Durch die Verlegung des Weges zwischen Industriegebäude, Parkplätze und Netstalerstrasse verliert er massiv an Attraktivität. Dies ist umso einschränkender, da ebene, sonnige Spazierwege für Kinderwagen, Rollstühle, Kindervelos etc. im Gebiet rar sind.	Ablehnung	Die Verlegung der Fuss- und Veloverbindung wird aufgrund der Umnutzung des Flugplatzes Mollis erforderlich. In der Entwicklung des ESP Flugplatz Mollis legt die Gemeinde Wert auf eine gute Gestaltung der Aussenräume.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Verkehrsberuhigung	Die Molliser- (Näfels) und Bahnhofsstrasse (Mollis) soll auf der gesamten Länge verkehrsberuhigt werden. (Tempo 30)	Die Strecke wird auch intensiv von Velo- und Fussverkehr genutzt. Insbesondere an der Kreuzung Bahnhofstrasse/Kanalstrasse/Rüfistrasse kommt es wegen hoher Geschwindigkeit des MIV und Unachtsamkeit zu gefährlichen Situationen, die durch eine Temporeduktion entschärft werden könnten.	Ablehnung	Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen sind ein kontrovers diskutiertes Thema. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Minimum in den zentralen Lagen der Ortschaften diese Thematik diskutiert und umgesetzt werden kann. Um die Akzeptanz für solche Lösungen zu erhöhen empfiehlt es sich sich auf die wichtigsten Strassenabschnitte zu beschränken.
privat	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Veloverkehr,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung,Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Shared Mobility-Angebote	8	Veloverkehr	Um den Veloverkehr zu fördern, braucht es sichere und direkte Velowege. An den folgenden zwei Orten in Mollis entspricht die Situation/Planung gemäss GVK diesen Anforderungen nicht und ist entsprechend zu verbessern: a) neue Velowegführung beim Flugplatz Mollis b) Linthbrückli - Querung Stichstrasse und Bahnübergang Siehe GVK_Konzeptpläne_Veloverkehr	a) Flugplatz: neu wird die Velowegführung verkompliziert, umständlicher, länger und weniger sicher. In einem Abschnitt soll der Veloweg zudem mit der Netstalerstrasse zusammengelegt werden (Mehrfach-Überquerungen der Strasse nötig? Gemeinsame Nutzung mit Fussverkehr?) b) Linthbrückli - Querung Stichstrasse und Bahnübergang: Unübersichtliche Velowegführung führt zu gefährlichen Situationen für die Velofahrer und Fussgänger sowie die Autofahrer.	tw. Zustimmung	Die Verlegung der Fuss- und Veloverbindung wird aufgrund der Umnutzung des Flugplatzes Mollis erforderlich. Die Führung der Radroute im Bereich Flugplatz wurde aufgrund der Rückmeldung des Kantons bereinigt. Anzustreben ist eine möglichst direkte Linienführung, welche durch den Veloverkehr mit mind. 15 - 25 km/h gut befahren werden kann. Die Situation bei der Querung der Stichstrasse wurde gemäss den Angaben des Kantons bereits soweit als möglich verbessert (Verbesserung Sichtverhältnisse). Die Gemeinde strebt eine Aufwertung der Veloverbindung entlang der Bahnstrecke an (kant. Veloroute).
privat			Querschnittsthemen	In der Umgebung von Schulhäusern und Kindergärten sollen Konflikte zwischen Kindern und MIV zusätzlich reduziert werden, in dem die Angebote für den MIV hinsichtlich Parkiermöglichkeiten und Durchgangsverkehr soweit als möglich eingeschränkt werden. Beispiele in Mollis sind die Parkierangebote für den MIV bei den beiden Schulhäusern Dorf und Am Bach sowie die Durchfahrts-Möglichkeit (Schulstrasse) beim Schulhaus Am Bach.	Zu attraktiven Dörfern gehört ein sicheres Fuss- und Velowegnetz speziell auch für Kinder. Diese benötigten zudem sicheren und uneingeschränkten Spielraum auf dem Pausenplatz um das Schulhaus herum. In diesen Bereichen sollen die Bedürfnisse der Kinder Priorität vor den Bedürfnissen des MIV haben.	Kenntnisnahme	Ist im GVK in zahlreichen Massnahmen enthalten (Verkehrsberuhigung, insbesondere um Schulhäuser, Förderung Fuss-, Veloverkehr, etc.)
ASTRA			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Es wird begrüsst, dass der Mehrverkehr der verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte zu grossen Teilen über den öffentlichen Verkehr bzw. den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden soll. Im Rahmen der einzelnen Entwicklungen sind die Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz zu überprüfen, insbesondere bei den Entwicklungsschwerpunkten Bilten, Ziegelbrücke und Näfels-Mollis. Die erwähnte frühzeitige Koordination mit dem ASTRA wird begrüsst.		Kenntnisnahme	stimmt mit der Stossrichtung im GVK überein
ASTRA			Veloverkehr	Der vorgesehene Lückenschluss Näfels: Anbindung Lintharena, Fuss-/Veloweg entlang Mülibach (Teil der Massnahme Nr. V 5) ist mit der Umfahrung Näfels zu koordinieren. Ein entsprechender Vermerk in der Massnahmentabelle bzw. im Konzeptplan fehlt (vgl. untenstehender Ausschnitt aus dem Konzeptplan Veloverkehr).		Zustimmung	Vermerk wird ergänzt
ASTRA			Motorisierter Individualverkehr	Die vorgesehene Strassenklassierung und der Erhalt der Netzhierarchie können unterstützt werden. Im Rahmen des Umfahrungsprojekts Näfels ist die inhaltliche und zeitliche Koordination von flankierenden Massnahmen bzw. Verkehrsberuhigungen im Ortszentrum von Näfels zu begrüssen (vgl. Teil A – Massnahme M 5 in Kapitel 8.5.2 und Massnahme B 2 in Kapitel 8.6).		Kenntnisnahme	stimmt mit der Stossrichtung im GVK überein
ASTRA			Andere Themen	Zunächst einmal stellen wir fest, dass das kommunale Gesamtverkehrskonzept lediglich konzeptionellen Charakter aufweist und keine formelle Verbindlichkeit besitzt. In Kapitel 1 1 des Berichts «Gesamtverkehrskonzept – Teil A» wird aufgezeigt, dass die Inhalte in den Gemeinderichtplan überführt werden und damit planerisch behördenverbindlichg esichert werden sollen. Die massgeblichen Grundlagen und Rahmenbedingungen wurden bei der Ausarbeitung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts berücksichtigt, insbesondere der Sachplan Verkehr und die Umfahrung Näfels. Das Konzept berücksichtigt die grundlegenden Planungsparadigmen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie der Innenentwicklung		Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
ASTRA			ESP	Gemäss Konzeptbericht sei der Entwicklungsschwerpunkt Näfels-Mollis der am besten erschlossene Standort im Kanton Glarus. Der Entwicklungsschwerpunkt ist über die Stichstrasse und den Zubringer direkt an die Autobahn angeschlossen. Die vorgesehenen Massnahmen zur MIV-Reduktion werden begrüsst. Trotzdem sind in der weiteren Entwicklung die konkreten Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz zu überprüfen. Das ASTRA ist hierbei miteinzubeziehen.		Kenntnisnahme	stimmt mit der Stossrichtung im GVK überein.
Pendlerverein Glarus			Veloverkehr	Bike-Sharing (für Gemeindemitarbeitende und Privatnutzung) früher starten z.B. Veloverleih am Bahnhof oder GH Näfels und erweitern mit Einsatz von Lastenvelos & E-Bike Pilotprojekten =>V8 S.55 Neu Planungshorizont kurzfristig und kooridiniert mit Verwaltung =>Vorbildfunktion	Umsteigen vereinfachen & Vorbilder schaffen, denn viele MiV Nutzer fahren heute < 5km (auch mit Gemeindefahrzeuge & TBGN) und könnten dies mit dem Fahrrad machen und somit die Strassen innerhalb der Dörfer stark entlasten. Schnelle, von der Bevölkerung breit sichtbare und relativ kostengünstige Massnahme.	Ablehnung	Die Gemeinde hat die zahlreichen Massnahmen des GVK aufgrund der Dringlichkeit und der personellen und finanziellen Ressourcen priorisiert. Nicht alles kann kurzfristig umgesetzt werden, da insbesondere die personellen Ressourcen begrenzt sind. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Massnahmen projektabhängig früher umgesetzt werden können.
Pendlerverein Glarus			Öffentlicher Verkehr	Bahnhof Bilten besser an öV anbinden (Neue Lösungen zusammen mit den Firmen)	Viele neue Arbeitsplätze und Wohnungen am Bahnhof geplant und in den letzten Jahren entstanden	Kenntnisnahme	Diese Massnahme ist im GVK enthalten (vgl. Massnahme E 20) und soll mit hoher Priorität angegangen werden.
Pendlerverein Glarus			Öffentlicher Verkehr	Mehr Anreize/Belohnungssysteme finanziell als Alternativen zum Klimaticket inkl. prestigemässige Anreize prüfen (wenn Verbund schwierig), damit mehr Bewohner/-innen innerkantonal mit dem öV reisen und auf ein eigenes Auto verzichten =>S.56 : Massnahme 8.4.2 erweitern und Alternativen zeitgleich abklären	Je mehr Umsteigen, desto weniger Stau und MiV Nachteile in den Dörfern sowie steigende Wohnqualität in Dorfzentren (v.a. Näfels, Niederurnen). Kosten für Strassenbau/-unterhalt sind viel grösser.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
Pendlerverein Glarus	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr	8	Öffentlicher Verkehr	Bahn Halbstundentakt schnellst möglich wieder herstellen- z.B. S25 Halt beim Bahnhof Nieder-/Oberurnen =>S.30 Konzeption 7.4.5 verbindlicher formulieren und Massnahme dazu formulieren (Zusammen mit den Zuständigen Kanton & Bund)	Für Pendler nach Glarus (sonst sind die Strassen noch mehr überlastet) und nach Zürich wichtig; Viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze am Bahnhof Niederurnen.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
Pendlerverein Glarus			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Public-Private Partnership für mehr Sharing mobility systeme in allen Dörfern prüfen/einführen; d.h. die öffentliche Hand (inkl. ÖRAS) teilt mit der Bevölkerung ihre Fahrzeuge und einfaches E-Buchungssystem (z.B. abends & am Wochenende für Bewohnende – an Arbeitstagen für Gemeindefahrzeuge). Zudem in den Dorfzentren 1-3 gratis Parkplätze für solche E-Autos im Parkierungskonzept reservieren.	Immer mehr jüngere Leute und Jungfamilien (Zuzüger aus Grossraum Zürich) kennen das bequeme Leben ohne eigenes Auto bereits, andere können so zum Umsteigen auf den öV bewegt werden; Zukünftiger Standortfaktor: attraktives, zeitgemässes Wohnen ohne Auto in der (Land) Gemeinde ermöglichen und auch aktiv bewerben.	Kenntnisnahme	Anliegen ist im GVK enthalten, Massnahme P 2-P 5
Pendlerverein Glarus			Veloverkehr	Mehr Sicherheit für den Langsamverkehr in allen Dörfern, insbesondere auf Schul- und Velowegen (wie Mollis-Näfels) soll überall prioritär behandelt werden =>kurzfristig und gut mit Kanton bei Schnittstellen zu Kantonsstrassen koordiniert (evtl. Abtausch Kantonsstrassen mitplanen). Sichere und klar signalisierte Veloführungen von den Wohnquartieren in Dorfzentren & Schulhäuser und zu den Bahnhöfen =>Bericht A, Massnahme 8.3. Veloverkehr (wie 8.2.3 S.52). Insbesondere Veloführung bei der Kreuzung Stichstrasse, Planungshorizont von «mittelfristig» auf «kurzfristig» anpassen.	Kreuzung Stichstrasse ist ein klar definierter Gefahrenbereich und ausgewiesener Schulweg, jedoch ohne jegliche Velo- Signalisation. Die Anpassung der Signalisation muss dringend angepasst werden (inkl. Warteraum für Velos vor dem Lichtsignal) und zwar schnellstmöglich bevor es einen Unfall gibt.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
Pendlerverein Glarus			Kommunikation und Zusammenarbeit	Gesamtmobiles Denken und Handeln zusammen mit dem Kanton fördern und in den Planungsprozessen verankern (Weiterbildung Verwaltung) sowie über klare Raumplanung vorausschauend verbindlich machen. =>S.38 Kapitel 7.9.2	Wenn verbindliche raumplanerische Vorgaben und mehr Knowhow bei den Vollzugsbehörden, mehr Effizienz bei der Zusammenarbeit von der Planung hinweg ausgehend von sparendem Umgang mit der Ressource Boden und bessere Nutzung der Steuergelder	Kenntnisnahme	deckt sich mit den Bestrebungen der Gemeinde

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Überprüfen, ob es alle nicht/ungenügend erschlossenen ESPs braucht für die Arbeitsplätze der Zukunft (Kosten/Nutzenabschätzung, bevor sehr viel Geld investiert wird)	Veränderte Nachfrage & Bedürfnisse an Arbeitsplätze. Kurze Wege vom Arbeitsplatz-Wohnraum wird immer mehr zum Trend, so dass die vielen Arbeitsplatzgebiete innerhalb der Dörfer erneuert & entwickelt werden, denn sie sind bereits erschlossen (WIN-WIN-WIN nutzen: schneller bezugsbereit, weniger Kosten der Steuerzahlenden & Wiederbelebung der Ortskerne). Andere Gemeinden/Kantone setzen Entwicklungsschwerpunkte der Arbeitsplatzgebiete nur dort, wo bereits erschlossen ist. (kant. ESPs sind als Zwischenergebnis vom Bund zurückgestuft worden; deshalb zuerst nochmals gesamtmobil kritisch prüfen)	Kenntnisnahme	Wird ggf. in der Überarbeitung der (kantonalen und kommunalen) Richtplanung zu thematisieren sein.
privat			Fussverkehr	1. Grundsätzlich sehr gute Grundlage & wichtiges Konzept, weil sie den Langsamverkehr erstmals ernsthaft einbezieht		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Fussverkehr	2. Gut, dass die Gemeinde in den Ortskernen, die Fuss- und Velowege verbessern will, um vom Autoverkehr zu entlasten (lebenswertere Ortskerne mit Begegnungszonen schaffen)		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	3. Gesamtsicht über alle Verkehrsteilnehmende sehr wichtig;		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	4. Zukunftsbild als Orientierung gut und klare Abkehr von ziellosem Ausbau mit schlechter Wirkung für die Einwohner & Wohnqualität		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Verkehrsberuhigung	6. Sehr gut thematisiert und eingearbeitet ist die Schulswegsicherheit, die es an div. Orten zu verbessern gilt. Dies muss 1. Priorität haben.		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Verkehrsberuhigung	7. Verkehrsberuhigende Zonen in den Dörfern sind festgelegt, was für die langfristige Standortattraktivität zentral ist		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
privat			Öffentlicher Verkehr	10. Klimaticket erscheint uns eine interessante Idee; positive Effekte zum Umsteigen aus anderen Regionen bekannt und fürs Umsteigen vom Auto auf öV im Berufs-Zielverkehr nach Glarus nutzen/ausbauen		Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
privat	Veloverkehr,Verkehrsberuhigung,Fussverkehr,Parkierung,Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Motorisierter Individualverkehr	9	Veloverkehr	Das Velo im Alltag könnte mit einer attraktiver (E)-Bike Kampagne bei div. Altersgruppen (Schule bis Jung-Pensionäre) eine höhere Steigerung (%-Anteil am Gesamtverkehr) erfahren, als jetzt im Szenario angenommen. Dazu braucht es attraktive Velo-Wege, eine Vorfahrtkultur, ein klares Budget auch für Kommunikation (Copenhagen gibt 35Fr./Kopf aus), was viel günstiger & klimatauglicher ist als Strassenbau	GL Nord hat zu wenig Land und Bike verbraucht wenig Raum im Siedlungsbereich; Bike ist im Trend & klimatauglich & gesund dazu	Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist an einem möglichst hohen Zuwachs beim Veloanteil interessiert. Gleichzeitig wurdedie Zielsetzungen im GVK so definiert, dass sie in den nächsten 15 Jahren erreichbar sind.
privat			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	5. Mobilitätsbedürfnisse von morgen sind eingeflossen, was unbedingt drinbleiben muss (Szenario weiter wie bisher ist keine Option). Wir möchten den Anteil vom Velo am Verkehrsmix von morgen noch mehr erhöhen (z.B. ist 10% mit Zusatzmassnahmen auch Pro E-Bikes im Alltag realistisch; vgl. neue Studien der ETH dazu)		Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist an einem möglichst hohen Zuwachs beim Veloanteil interessiert. Gleichzeitig wurdedie Zielsetzungen im GVK so definiert, dass sie in den nächsten 15 Jahren erreichbar sind.
privat			Veloverkehr	9. Grosse Defizite bei den unsicheren Velowegen mit 1. Prioritär (in 1-3 J.) umsetzen und das Velo für Kurzstrecken im Alltag attraktiver machen & fördern		Kenntnisnahme	Die Massnahmen V4 und V5 sind im GVK bereits hoch priorisiert.
privat			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Sharing systeme der öffentlichen Hand (inkl. ÖRAS) mit der Bevölkerung anbieten (public-Private partnership) und in den Dorfzentren 1-3 Parkplätze für solche E-Autos reservieren (z.B. abends & am Wochenende für Bewohnende – an Arbeitstagen für Gemeindeangestellte).	immer mehr jüngere Leute und Rückkehrer-Jungfamilien (aus Zürich) kennen das bequeme Leben ohne eigenes Auto bereits, andere können so zum Umsteigen auf den öV bewegt werden; Zukünftiger Standortfaktor: attraktives, zeitgemässes Wohnen ohne Auto in der (Land)Gemeinde ermöglichen und auch aktiv bewerben	Kenntnisnahme	Anliegen ist im GVK enthalten, Massnahme P 2-P 5
privat			Fussverkehr	Evtl. Zusatz: Bisherige und auch neue Fusswege in den Dörfern attraktiv gestalten mit Bäumen/ Sträucher an Wegränder bepflanzen & Schatten & Sitzplätzen mitgestalten	Für die Nutzung müssen die Fusswege nicht nur direkte Verbindungen sein, sondern auch attraktiv für die div. Zielgruppen, damit sie genutzt werden (Ältere & Eltern mit Kleinkindern brauchen Schatten & Sitzplätze)	Zustimmung	Kapitel 7.2.2 Anzustrebende Standards ergänzen: Fusswege und deren Wegränder sollen attraktiv gestaltet werden, teilweise beschattet und begrünt sein. Zudem gehören genügend Ruhemöglichkeiten (Sitzbänke am Schatten und/oder am Trockenen) dazu.
privat			Öffentlicher Verkehr	8. Gute Busverbindungen (inkl. atttraktive, wetterfeste Wartestellen) fördern und 1/4 Stundentakt unbedingt weiterverfolgen (weniger Auto-Verkehr & Stau in Dorfzentren) & Bahn als Rückgrat wichtig		Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat			Kommunikation und Zusammenarbeit	Eigenes Begleitprojekt zur Kommunikation bei Umsetzung einplanen (mit ausreichend finanziellen Mitteln), damit Bevölkerung mitmacht (nicht nur technisch-planerische Umsetzung ins Budget nehmen)	Bevölkerung mitnehmen, damit die Umsetzungen auch Wirkung zeigen und geschätzt werden	Kenntnisnahme	Massnahme K3 sieht vor, regelmässig über die Umsetzung des GVK zu berichten und Kommunikationskanäle zu definieren.
privat			Andere Themen	Zusätzlich wichtig für Umsetzung: •konkrete Massnahmen, welche viele Bewohner wahrnehmen bald umsetzen •finanzielle Anreize für sharingsysteme & Bike to work/School wünschenswert •Eigenes Begleitprojekt zur Kommunikation bei Umsetzung einplanen, damit Bevölkerung mitmacht (nicht nur technisch-planerische Umsetzung)		Kenntnisnahme	Massnahme K3 sieht vor, regelmässig über die Umsetzung des GVK zu berichten und Kommunikationskanäle zu definieren. Massnahme K1 sieht diverses vor um die Bevölkerung bezüglich Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren (z.B. Cyclomania - September 2023)
Niederer Autobetrieb AG	Öffentlicher Verkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung,Veloverkehr, Fussverkehr,Shared Mobility-Angebote,Verkehrsberuhigung	8					
privat	Verkehrsberuhigung,Fussverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung	8	Verkehrsberuhigung	Bei 8.1.3 ESP Ziegelbrücke ist eine Verkehrsberuhigung zwischen Hirzlistrasse und Löwenstrasse zu ergänzen. Es ist zu prüfen ob eine Begegnungszone eingerichtet werden soll.	Wir kriegen hier laufend mehr Durchgangsverkehr. Ab der Linth-Escher-Strasse sind keine Trotoires vorhanden und Fusswege enden teils zwischen Hecken direkt auf der Strasse, was zu heiklen Situationen führt. Auch wird insbesondere in der Nacht Tempo 30 nicht eingehalten. Die stationäre Geschwindigkeitsmessung, die vor 2 Jahren auf Höhe der Quartierstrasse gemacht wurde ist nicht repräsentativ da sie im Februar während den Schneereichsten Wochen seit Jahren gemacht wurde.	Kenntnisnahme	Das Gebiet Hirzlistrasse / Löwenstrasse ist bereits als verkehrsberuhigte Zone definiert (Tempo-30). Die Prüfung weiterer Massnahmen oder die Einführung von Begegnungszonen sind im GVK als Möglichkeiten definiert.
ÖV-Kommission Gemeinde Glarus Nord			Andere Themen	Vielen Dank für Ihre Einladung, eine Stellungnahme zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) abzugeben. Von der ÖVK der Gemeinde Glarus Nord gibt es keine zusätzlichen Vorschläge oder Änderungen. Wir bedanken uns bei der gesamten Projektgruppe für die ausführliche und kompetente Ausarbeitung dieses Konzepts und hoffen, dass dieses auch zeitnah umgesetzt werden kann.		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
Gemeinde Reichenburg	Motorisierter Individualverkehr,Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Veloverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Parkierung	8					
privat	Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr	7	Öffentlicher Verkehr	Busverbindungen ins Oberseetal und ins Schwändital	Insbesondere der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Busbetrieb mit ähnlichen Betriebszeiten wie der ö.V. ins Klöntal ist zwingend notwendig, insbesondere ins Oberseetal.	Kenntnisnahme	Im GVK sind weitere Bedarfsangebote zu Erholungs- und Tourismusnutzungen wie beispielsweise Gäsi, Filzbach, Mullern und Obersee erwähnt (Kap. 7.4.7). Aus Sicht der Gemeinde soll der Lead beim Tourismus liegen. Die Gemeinde kann sich vorstellen, z.B. Synergien mit Schulbussen zu suchen. Auch bestehende Angebote können genutzt resp. weiterentwickelt werden (z.B. Bus alpin).
privat	Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Shared Mobility-Angebote	5	Öffentlicher Verkehr	Bei einer Erschliessung des Flugplatzes Mollis mit dem Bus schlage ich vor die Buslinie, wie sie bereits einmal bestanden hat, wieder bis Glarus weiterzuführen. Die für eine leider nur kurze Zeit betriebene Linie war für die Bewohner von Mollis die schnellste Möglichkeit nach Glarus zu kommen. Mit den wenigen Stopps war Glarus aber auch das Kantonsspital und die Kantonsschule sehr schnell erreichbar. Jetzt muss man immer in Näfels umsteigen was einerseits viel mehr Zeit benötigt, aber auch für ältere Menschen verlängerte Gehstrecken verursacht.	Ab Mollis gibt es keine direkten Verbindungen nach Norden. Das Umsteigen kostet Zeit, ist umständlicher und führt dazu dass der OEV zu wenig benutzt wird. Gute Verbindungen ab Mollis sind aber wichtig um die Strassen zu entlasten. Ebenso können ältere Menschen jemanden z.B. im Spital besuchen ohne weite Strecken zu Fuss zurück legen zu müssen.	Kenntnisnahme	Das GVK definiert die strategische Ausrichtung der Gemeinde im Bereich ÖV. Der Flugplatz als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) soll mit dem öV erschlossen werden. Die konkrete Angebotsplanung erfolgt in den nachfolgenden Planungsschritten. Die ÖV-Anbindung in Richtung Netstal ist dazu noch zu klären und mit dem Kanton und der Gemeinde Glarus zu koordinieren.
SP Glarus Nord			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Kapitel 8, Massnahmen (ab S. 39): Massnahmen, bei denen die Gemeinde der einzige Akteur ist, sollen priorisiert werden. Darunter insbesondere beschlossene / begonnene Massnahmen (z.B. Parkierungskonzept).	Die Erfahrung in Glarus hat gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit dem Kanton zu Verzögerungen oder gar Abbruch von Projekten führen kann. Über die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und Privaten kann nur gemutmasst werden. Projekte, an denen nur die Gemeinde beteiligt ist, können einfacher realisiert werden. Diese sollen vorangetrieben werden, damit die Bevölkerung möglichst bald in den Genuss derselbigen kommt.	Kenntnisnahme	Bei der Priorisierung der Massnahmen wurde die Komplexität der Projektorganisation mitberücksichtigt. Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton und den Nachbargemeinden an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
SP Glarus Nord			Fussverkehr	Begegnungsorte, Fussverkehr (Leitsätze 3 und 4) (S. 16): Begegnungsorte sollen wenn möglich autofrei (Ausnahme Bus) sein. Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten: -Niederurnen Ziegelbrückestrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnerenstrasse) -Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich)	Gemischte Zonen (Auto mit Fussgängergeschwindigkeit und Fussgänger*innen mischen) geht nur zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Die Aufenthaltsqualität in den Begegnunszonen steigt ohne MIV nochmals signifikant an.	Kenntnisnahme	Der Leitsatz 3 enthält die Möglichkeit, Begegnungsbereiche als Fussgängerzonen auszubilden. Die mögliche Umsetzung muss in weiteren Planungen geklärt werden.
SP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	7.4.6. Angebote im Tourismusverkehr (S. 30): Der Kerenzerberg soll einen durchgehenden Halbstundentakt erhalten. Der Verkehr zu Randzeiten (insbesondere spätabends) richtet sich nach dem Angebot im Talboden.	Der Kerenzerberg ist mehr als ein Tourismusgebiet. Auch die Bevölkerung von Filzbach, Obstalden und Mühlehorn soll die Freiheit haben, sich für ein Leben ohne Auto zu entscheiden, ohne dadurch sozial und beruflich schlechter gestellt zu werden.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
SP Glarus Nord	Öffentlicher Verkehr,Fussverkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Öffentlicher Verkehr	8.4.2 Klimaabo (S. 56): Das Klimaabo soll von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt werden.	Der öV ist das sozialverträglichste Verkehrsmittel. Über ihn können Personengruppen aller ökonomischer Schichten und jeden Alters abgeholt werden. Den öV können auch Menschen nutzen, welche aufgrund von Beeinträchtigungen nicht (mehr) Autofahren, Velofahren oder längere Strecken zu Fuss gehen können.	Zustimmung	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt.
SP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	8.4.2 Klimaabo (S. 56): Autofreie Haushalte können mit Rabatten auf öV (z.B. im Zusammenhang mit dem Klimaabo) oder Shared Mobility Angebote belohnt werden.	Die Gemeinde soll Anreize schaffen für Lebensentwürfe ohne motorisierten Individualverkehr.	Kenntnisnahme	Das Klimaabo wird von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt. Es werden einfache, unbürokratische Lösungen angestrebt. Weitergehende Massnahmen vgl. z.B. Massnahme K 2 (Mobilitätsmanagement / Mobilitätskonzepte).
SP Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	8.7.3: Neue Mobilitätskonzepte, Mobilitätshubs (S. 67ff): Es ist mit hoher Priorität ein Pilot/Versuch zu starten für einen Mobilitätshub. Um Absprachen mit weiteren Beteiligten klein zu halten, soll ein Standort auf Gemeindegelände gewählt werden. Es könnte auch gleich die Mitnutzung von Gemeindefahrzeugen integriert (und getestet) werden.	Neue Mobilitätskonzepte brauchen lange, um sich durchzusetzen. Ohne positive Erfahrung mit einem Vorzeigebeispiel ist eine breite Nutzung und Akzeptanz nicht gewährleistet. Genau dieser (leider vermutlich eher lange Prozess) soll mit einem Versuch/Pilot der öffentlichen Hand, der entsprechend kommunikativ begleitet sein sollte, angestossen werden. Durch Nutzung von Shared Mobility durch die Gemeinde entstünde auch für sie direkt eine Win-Win-Situation.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde hat die zahlreichen Massnahmen des GVK aufgrund der Dringlichkeit und der personellen und finanziellen Ressourcen priorisiert. Nicht alles kann kurzfristig umgesetzt werden, da insbesondere die personellen Ressourcen begrenzt sind. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Massnahmen projektabhängig früher umgesetzt werden können.
SP Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	9.2.4. Hinweise für Sondernutzungsplanungen E 18, Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion (S. 82): Unternehmen werden wo möglich gebeten, Parkierungskonzepte zu erstellen. Unternehmen, welche Parkplätze für Mitarbeitende beschränken / einsparen, werden belohnt. Insbesondere im Rahmen von neuen Unternehmen in den ESP soll dies zum Zuge kommen.	Arbeitsmobilität ist ein wichtiger Treiber des Verkehrs. Manche Unternehmen insbesondere in Städten bieten den Arbeitnehmenden entweder einen Parkplatz oder einen Anteil ans öV-Abo an. Die Gemeinde könnte solches Verhalten von Unternehmen fördern, indem sie z.B. öV-Vergünstigungen zur Weitergabe an Mitarbeitende anbietet.	Kenntnisnahme	Bei neuen Arealentwicklungen sollen künftig Mobilitätskonzepte erstellt werden (vgl. Massnahme K 2).
SP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	8.4.1.: Viertelstundentakt (S. 56): Zwingend so machen wie im GVK vorgesehen.	Die Massnahme «Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz» wird mit hoher Priorität und einem kurzfristigen Planungshorizont vorgesehen. Diese Massnahme ist von zentraler Bedeutung für den GVK, nicht nur weil sie für grosse Bevölkerungsteile grossen Mehrwert bringt, sondern auch weil durch den öV-Güteklassensprung viele Massnahmen im Bereich MIV und Parkierung erst im Nachhinein realisiert werden können. Allfälligen Anträge zu einer Streichung oder schlechteren Priorisierung dieser Massnahme soll nicht gefolgt werden.	Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
privat	Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Fussverkehr,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr	7					

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
privat	Fussverkehr,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung,Shared Mobility-Angebote,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	7	Fussverkehr	Ich beantrage, allgemein dem Unterhalt der nicht asphaltierten Fusswege mehr Beachtung zu schenken und für die meist begangenen einen Hartbelag vorzusehen.	Der Feldweg in Mollis ist ein Kiesweg, der die Mühlenstrasse mit der Südstrasse verbindet. Er wird sehr viel begangen von SpaziergängerInnen, Hündeler, Familien (z.T. mit Kinderwagen), RentnerInnen (z.T. mit Rollatoren) usw. Der Weg ist auch die direkte Verbindung vom Dorf zum Pumptrack im Wydeli, was auch einen erheblichen Veloverkehr nach sich zieht. Das alles hat dazu geführt, dass der Feldweg bei Regenwetter eine durchgehende Pfütze ist, was sowohl für die BenützerInnen als auch für die AnwohnerInnen (und SteuerzahlerInnen!) ein unzumutbarer Zustand ist. Der Feldweg ist als Landesfussweg ausgewiesen, was seine Bedeutung für die Öffentlichkeit unterstreicht. Die intensive Beanspruchung verlangt auch einen entsprechenden laufenden Unterhalt. Ein Hartbelag könnte den Aufwand erheblich reduzieren und würde den AnwohnernInnen auch einen komfortableren Zugang zu den Häusern ermöglichen.	Kenntnisnahme	Ein guter Unterhalt der Fusswegnetze ist anzustreben und stimmt mit der Stossrichtung des GVK überein. Nicht geteilt wird die Haltung, die Wege vermehrt mit einem Hartbelag auszustatten. Gerade für den Fussverkehr kann es attraktiv sein, auch Wege mit Kiesbelag zur Verfügung zu haben. Der Feldweg in Mollis befindet sich in Privateigentum.
privat	Verkehrsberuhigung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Fussverkehr,Veloverkehr,Parkierung,Öffentlicher Verkehr,Motorisierter Individualverkehr,Shared Mobility-Angebote	5					
privat	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Motorisierter Individualverkehr,Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Shared Mobility-Angebote,Fussverkehr,Parkierung,Verkehrsberuhigung	10					
Elternrat Näfels			Öffentlicher Verkehr	Sämtliche Bushaltestellen sind mit einem Wartehäuschen auszustatten, am ehesten die beiden beim Einkaufszentrum Krumm.	Kaum jemand geht bei schlechtem Wetter mit dem Bus einkaufen, wenn er mit all seinen Einkäufen im Regen auf den Bus warten muss.	Ablehnung	Alle Bushaltestellen sind in drei Kategorien eingeteilt. Bei den Kategorien 1 und 2 gehört auch ein Wartehäuschen zur anzustrebenden Ausstattung. Einzelne Bushaltestellen (vor allem ausserhalb der Ortschaften) weisen nur geringe Frequenzen auf. Hier scheint die Grundausstattung ausreichend und zweckmässig. Die Haltestelle Krumm gehört zur Kategorie 2, wo auch die Errichtung von gedeckten Wartebereichen grundsätzlich vorgesehen ist.
Elternrat Näfels	Fussverkehr,Veloverkehr,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Parkierung, Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	5	Fussverkehr	An der Obererlenstrasse ist zwischen der Hans Landolt Gartenbau AG und der Frike Aerosol einen gelb schraffierten Fussweg oder ein Trottoir für die Fussgänger zu errichten. Ausserdem ist der Spalt zwischen Strasse und Zaun zu verringern, um das Herunterfallen eines Kindes in den Bach zu verhindern. Dies ist ein Schulweg und wird spätestens nach der Errichtung des neuen Schulhauses an der Obererlenstrasse rege genutzt.	Schulwegsicherheit	Kenntnisnahme	Diese Schwachstelle ist durch Sitzungen betreffend Schulwegsicherheit efasst. Die konkrete Massnahmenerarbeitung erfolgt in separaten nachfolgenden Projekten.
Elternrat Näfels			Fussverkehr	An der Aserstrasse ist zwischen den Einmündungen Feld und Sonnenweg wieder ein Fussgängerstreifen zu errichten. Dieser wurde bei der Errichtung der 30er-Zone leider entfernt.	Es ist uns bewusst, dass es in der 30er-Zone üblicherweise keine Fussgängerstreifen mehr gibt. Diese Strassenquerung ist aber ein regelmässig genutzter Schulweg (ab 1. KiGa). Die Strasse ist viel befahren und die Kinder warten häufig sehr lange, bis eine sichere Überquerung möglich ist. Der nächste Fussgängerstreifen befindet sich beim Kreisel, welcher für Kinder aber sehr ungeeignet ist. Dies zeigt auch der Unfall mit einem 7-jährigen Schulkind vom letzten November.	Kenntnisnahme	Im GVK ist die Querungsstelle enthalten. Die Umsetzungsform erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten
Elternrat Näfels			Fussverkehr	Entlang der Schmidgasse (Hauptstrasse bis Brunnen) und entlang des Klosterwegs (ab Rösslistrasse bis Schulhaus) ist eine Begegnungszone (Tempo 20) einzurichten. Die öffentlichen Parkplätze auf dem ehemaligen Feuerwehrplatz sind aufzuheben, um dort einen Dorfplatz bzw. wieder einen Pausenplatz für das Dorfschulhaus zu errichten.	Sämtliche Anlässe, bei welchem die Einwohner aus Näfels zusammenkommen, finden auf dem Feuerwehrplatz/Dorfschulhausplatz statt (Fasnacht, Alpabzug, Chilbi, Grämplitag, Weihnachtsmarkt etc.). Hier ist der Dorfmittelpunkt. Viele weitere Anlässe könnten hier durchgeführt werden, wenn hier ein einladender Dorfplatz errichtet würde. Ausserdem ist der Pausenplatz für das Dorfschulhaus sehr klein. Auch nach der Fertigstellung des neuen Schulhauses Obererlen rechnet man mit 160 Schülerinnen und Schüler in diesem Schulhaus, welche in der Pause genügend Freiraum für Bewegung brauchen, um Frustration und Konflikte zu vermeiden.	Kenntnisnahme	Im GVK ist ein Begegnungsbereich bezeichnet. Die konkrete Umsetzungsform erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Elternrat Näfels			Fussverkehr	An der Autschachenstrasse ist auf der Höhe der Einfahrt in den Autschachenpark ein Fussgängerstreifen zu errichten.	Der einzige Weg, den Autschachenpark zu Fuss zu verlassen, ist zurzeit an der sehr viel befahrenen Hauptstrasse entlang. Bis zum Fussgängerstreifen, welcher auf der Höhe Schönegg über die Autschachenstrasse führt, gibt es leider kein Trottoir.	Kenntnisnahme	Im Fussverkehrsplan ist an der besagten Stelle eine Querungsstelle eingetragen. Die Umsetzung mittels Fussgängerstreifen oder anderen Umsetzungsformen erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten.
Elternrat Näfels			Verkehrsberuhigung	Entlang der Hauptstrasse (Fridli-Center bis Freihof-Garage) ist eine 30er-Zone zu errichten. Die Fussgängerstreifen sind unbedingt zu belassen.	Dies soll die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer entlang der Hauptstrasse erhöhen und für einen flüssigeren Verkehrsfluss sorgen. In der Dorfmitte (Kino bis Restaurant Steinbock) sind 50kmh ohnedies nicht angebracht.	Ablehnung	Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen sind ein kontrovers diskutiertes Thema. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Minimum in den zentralen Lagen der Ortschaften diese Thematik diskutiert und umgesetzt werden kann. Um die Akzeptanz für solche Lösungen zu erhöhen, empfiehlt es sich sich auf die wichtigsten Strassenabschnitte zu beschränken.
Grüne Glarus Nord			Fussverkehr	Unter 8.2.1 sollen die Begegnungsbereiche der Prio B in Niederurnen (Ziegelbrückstrasse) und in Näfels (Schulhaus, Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Kirche) zu Begegnungsbereiche der Prio A werden.	Die Grünen Glarus Nord befürworten die Massnahmen im Themenbereich Fussverkehr. Insbesondere die Schaffung der Begegnungsbereiche in allen Dörfern erachten wir als sehr wichtige Massnahme. Solche Begegnungszonen sind für das Dorfleben und den Austausch der Menschen im Dorf sehr wichtig. Zusätzlich können an solchen Orten auch Läden, Cafés etc. entstehen, welche Arbeitsplätze schaffen, sich positiv auf unsere Wirtschaft auswirkt und ein Dorf im Gesamten auch attraktiver macht. Solche Begegnungsorte in den Dörfern gehen je länger je mehr verloren. Darum ist es wichtig, dass hier die Gemeinde einschreitet und dafür sorgt, dass solche Begegnungsorte wieder entstehen und gefördert werden. Die Grünen Glarus erachten es als wichtig, dass gewisse geplanten Begegnungsbereiche der Prio B eine höhere Priorität erlange und zu Prio A werden. Die Dörfer in Glarus Nord brauchen schnellstmöglich solche Begegnungsbereiche. Auch können gewisse Begegnungsbereiche nicht einzeln, sondern müssen gemeinsam gedacht werden. Gewisse Begegnungsbereiche hängen eng miteinander zusammen und können ihre erwünschte Wirkung auch nur im Paket entfalten.	Ablehnung	Bei der Priorisierung wurde darauf geachtet, dass in jeder Ortschaft mind. ein Begegnungsbereich mit Prio A bezeichnet wird. In Niederurnen liegt die Priorität A auf dem Gebiet Schulstrasse und Ochsenplatz. Der Begegnungsbereich an der Ziegelbrückstrasse weist verschiedene Querbezüge zu anderen Planungen auf (insbesondere Rahmenplanung und Betriebs- und Gestaltungskonzept Ziegelbrückstrasse) und ist daher auf der Zeitachse später zu verorten. Der Begegnungsbereich im Zentrum von Näfels soll spätestens mit der Umfahrung Näfels umgesetzt werden. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Massnahmen früher umgesetzt werden können.
Grüne Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Unter 8.4.1 soll eine zweite Massnahme ergänzt werden, welche folgenden Wortlaut haben soll: Der Bus zwischen Näfels-Mollis und Kerenzerberg soll schrittweise zum Halbstundentakt verdichtet werden.	Die Grünen Glarus Nord begrüssen die angestrebten Änderungen für den öffentlichen Verkehr. Hervorheben möchten wir an dieser Stelle den angestrebten 15 Minutentakt für den Bus zwischen Näfels-Mollis und Ziegelbrücke, den Bau eines zweiten Perrons für den Bahnhof Näfels-Mollis und den damit verbundenen angestrebten 15 Minutentakt für den Zug zwischen Schwanden und Ziegelbrücke. Damit der 15 Minutentakt seinen Nutzen erfüllen kann und von der Bevölkerung genutzt wird, ist es aber essenziell, dass die Erschliessung der Randgebiete (Bilten, Kerenzerberg) an die Hauptachsen genügend ausgebaut ist. Der Kerenzerberg ist nur stündlich mit dem Bus von Näfels-Mollis erreichbar. Hier braucht es mindestens einen Halbstundentakt, dass die Menschen vom Kerenzerberg auch vom ausgebauten ÖV auf der Hauptachse profitieren können.	Kenntnisnahme	Gemäss GVK soll auch am Kerenzerberg das Angebot verdichtet werden. Zu den nachfragestärkeren Zeiten sollen halbstündliche Angebote möglich werden. Das Randzeitenangebot soll nach Möglichkeit erweitert werden. Vgl. Kap. 7.4.6, das Konzept Viertelstundentakt lässt Weiterentwicklungen zu.
Grüne Glarus Nord	Öffentlicher Verkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote,Motorisierter Individualverkehr	9	Andere Themen	Der Anteil des MIV soll neu bis 2037 auf 30 Prozent reduziert werden. Die überschüssigen fünf Prozent sollen dabei vom ÖV aufgefangen werden.	Die Grünen Glarus Nord befürworten den angestrebten Modalsplit und die damit verbundene Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf die umweltschonenderen Verkehrsformen Fuss, Velo und ÖV. Die geplante Verschiebung geschieht grösstenteils darum, weil man das Ziel verfolgt, dass neu zugezogene Personen nicht auf den MIV setzen, sondern eine andere Art der Mobilität wählen. Unser Ziel sollte aber auch sein, den bereits bestehenden Druck auf den Strassen zu reduzieren, welcher vor allem durch den MIV verursacht wird. Darum ist es wichtig, den absoluten Anteil des MIV bis 2037 noch weiter zu reduzieren.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde ist der Auffassung, dass die angestrebten Veränderungen beim Modalsplit angemessen und erreichbar sind.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Grüne Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Die Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung soll wie folgt aussehen: Klasse A: Min. 0% / Max. 20% Klasse B: Min. 10% / Max. 50% Klasse C: Min. 30% / Max. 70% Klasse D: Min. 70% / Max. 90% Klasse E: Min. 80% / Max. 100%	Die Grünen Glarus Nord begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen zu den Themenfeldern Parkierung und Shared Mobility-Angebote sehr. Der öffentliche Boden gehört allen Menschen und nicht nur denjenigen, welche mit dem MIV unterwegs sind. Darum ist eine Parkplatzbewirtschaftung sehr wichtig. Denn wenn schon ein Teil des öffentlichen Bodens für Parkplätze verwendet werden, dann sollen diese auch etwas kosten. Auch eine Reduktion der Parkplätze ist angebracht, da momentan viele Flächen der Gemeinden für Parkplätze reserviert sind. Diese Plätze könnten umfunktioniert werden und in die geplanten Begegnungszonen integriert werden. Die Grünen Glarus Nord erachten die angepeilte Reduktion der Parkplätze für die jeweiligen ÖV-Güteklassen als zu lasch. Es ist wichtig, dass die öffentliche Hand klare Anreize für nachhaltige Mobilität setzt und den Raum für Begegnungszonen schafft. Dafür ist eine stärkere Reduktion der Parkplätze notwendig.	Ablehnung	Die Gemeinde schätzt die im GVK vorgesehenen Reduktionen als angemessen ein. Mit der Massnahme P2 Parkierungsreglement sollen die Grundlagen für autoarmes Wohnen geschaffen werden.
Grüne Glarus Nord			Fussverkehr	Alle ausgewiesenen Querungen gemäss Karten 1:5000 «Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord Fussverkehr» müssen zwingend mit einem Fussgängerstreifen signalisiert werden. Wenn dies nicht möglich ist, soll eine Begegnungszone (Tempo 20) eingerichtet werden.	Ausgewiesene Querungen müssen auch überquert werden können. Dies ist nur durch eine klare Signalisation mittels Fussgängerstreifen möglich. Bsp. Bei der definierten Querung bei der Kreuzung Stichstrasse (sogar definierter Schulweg) fehlt jegliche Signalisation und die Fussgänger:innen und Schüler:innen müssen auf eigenes Risiko irgendwie über die Strasse huschen.	Ablehnung	Auf Stufe GVK werden die wichtigen Querungsstellen bezeichnet und verortet. Die Umsetzung mittels Fussgängerstreifen oder anderen Umsetzungsformen erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten.
Grüne Glarus Nord			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Wir fordern, dass nur eine Kantonsstrasse durch den Kanton führt. Von einem Abtausch wie im Kapitel 8.5 Motorisierter Individualverkehr (8.5.1. Strassenklassifizierung, M2) beschrieben, soll abgesehen werden. Die Gemeinde soll sich aber trotzdem dafür einsetzen, dass die Vorderdorfstrasse zu einer Gemeindestrasse wird.	Gemeindestrassen sollen möglichst auf die übergeordnete gut ausgebaute Kantonsstrasse lenken, die die rasche Verbindung des MIV zwischen den Gemeinden herstellt. Die Gemeindestrassen sollen lediglich den Zweck haben, zu den einzelnen Dörfern und Quartieren zu führen, jeglicher quartierfremde Verkehr ist zu vermeiden (Schleichverkehr). Gemeindeautonomie soll erhalten bleiben und es sollen keine weiteren Gemeinde- Strassen in Kantonsstrassen umgewandelt werden (Bsp. Kanalstrasse Mollis soll Gemeindestrasse bleiben), da die Gemeinde durch eine solche «Umklassifizierungen» die Entscheidung über flankierende Massnahmen aus der Hand gibt.	Zustimmung	Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse sollen im Eigentum der Gemeinde bleiben. Die Vorderdorfstrasse und die Netstalerstrasse (nördlich des Flugplatzes) sollen Gemeindestrassen werden.
Grüne Glarus Nord			Veloverkehr	Sichere und eindeutig signalisierte Veloführungen von den Quartieren zu den Bahnhöfen. Bericht A, Massnahme E 13 Veloverkehr. Veloführung bei der Kreuzung Stichstrasse (inklusive Warteraum für Velos vor dem Lichtsignal), Planungshorizont von «mittelfristig» auf «kurzfristig» anpassen.	Kreuzung Stichstrasse ist ein klar definierter Gefahrenbereich und ausgewiesener Schulweg, jedoch ohne jegliche Velo- Signalisation. Die Anpassung der Signalisation muss dringend angepasst werden, und zwar schnellstmöglich und nicht erst mittelfristig.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
privat	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Veloverkehr,Fussverkehr,Öffentlicher Verkehr,Shared Mobility-Angebote,Verkehrsberuhigung,Parkierung,Motorisierter Individualverkehr	10					

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Swisspearl			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Wir möchten mit dieser Rückmeldung unsere Besorgnis über das Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord ausdrücken, das die Bahnhaltestelle und die Installation eines Mobilitätshubs auf dem Firmenareal der Swisspearl einschliesst. Wir sind der Meinung, dass die Teileliminierung der Bahnhaltestelle infolge Fahrplanwechsel und die Installation des Mobilitätshubs auf dem Firmenareal negative Auswirkungen auf die Bewohner und Arbeitnehmer in der Region sowie auf unseren Arbeitsalltag haben. Die Bahnhaltestelle bietet eine wichtige und effiziente Alternative zum Strassenverkehr, die von vielen Bewohnern und Arbeitnehmern in der Region als bevorzugtes Verkehrsmittel genutzt wird. Bahnhaltestellen, die nicht mehr regelmässig angefahren werden, erschweren die Mobilität und den Zugang zur Arbeit und führen zu verstärktem Strassenverkehr, was mehr Lärm- und Umweltverschmutzung zur Folge hat. Dies wiederum hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Wirtschaft in der Region. Bezüglich des jetzt auf unserem Firmenareal geplanten Mobilitätshubs möchten wir vorschlagen, diesen beim Bahnhof oder in Zusammenarbeit mit unserer Planung von Elektroladestationen zu koordinieren. Die Installation des Mobilitätshubs auf dem Firmenareal, wie sie jetzt geplant ist, hat für uns Nachteile, da wir diese Parkplätze so nahe beim Verwaltungsgebäude auch in Zukunft für unsere Arbeitnehmer und Besucher dringend benötigen. Gerne würden wir mit Ihnen den Standort für den Mobilitätshub besprechen. Wir vermissen im aktuellen Vorschlag des Verkehrskonzeptes eine Bushaltestelle beim Bahnhof. Daher bitten wir Sie, das Verkehrskonzept zu überdenken und alternative Lösungen in Betracht zu ziehen, die die Mobilität und den Zugang zur Arbeit in der Region verbessern, ohne dass dies zu Nachteilen für die Bewohner und Arbeitnehmer führt. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Überlegungen zu diesem T hema. Gerne stehen wir für ein gemeinsames Gespräch zur Verfügung.		Kenntnisnahme	Es gibt noch kein konkretes Projekt eines Mobilitätshubs am Standort. Im GVK ist die Idee formuliert, an geeigneten Standorten mittels Mobilitätshubs den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Ein Mobilitätshub im Umfeld des Swisspearl / Eternit-Areals/ Bahnhof Nieder- und Oberurnen soll weiter konkretisiert werden. Die Gemeinde ist an einem Dialog mit der Swisspearl sehr interessiert.
privat	Motorisierter Individualverkehr,Veloverkehr,Fussverkehr,Parkierung,Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Verkehrsberuhigung,Shared Mobility-Angebote	3				Kenntnisnahme	
Swisspearl Schweiz AG	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen,Öffentlicher Verkehr,Motorisierter Individualverkehr,Parkierung,Shared Mobility-Angebote,Fussverkehr,Veloverkehr,Verkehrsberuhigung	4					
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Durch das GVK dürfen im Kernbereich der Dörfer keine Parkplätze aufgehoben werden. E-Ladestationen gehören nicht auf die zentralen Parkplätze (Zonen 1+2) der Dörfer, da diese nur für das Kurzzeilparken (1 Stunde) zur Verfügung stehen sollen.		Kenntnisnahme	Die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt ab Herbst 2023 (gemäss Parkierungskonzept). E-Mobilität: Als geeignete Standorte für die Einrichtung von Ladestationen werden die Mobilitätshubs genannt. Die Massnahme P8 sieht vor, auf der Grundlage eines E-Mobilitätskonzepts geeignete Standorte zu benennen.
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Die Annahme, dass bei zunehmender Einwohnezahl und dem prognostizierten Modalsplit der motorisierte Individualverkehr (MIV) zukünftig abnehmen würde, erscheint der Partei zu optimistisch. Positiv sieht die Partei, dass insbesondere bei den Schnittstellen zum ÖV vermehrt Veloabstellplätze geschaffen werden.		Kenntnisnahme	Das Strassennetz ist an entscheidenden übergeordneten Knoten gesättigt; zusätzliche Nachfrageströme sind auf dem bestehenden Netz nicht bewältigbar. Statt das Strassennetz auszubauen, wird im GVK vorgeschlagen, zunehmende Nachfrageströme über alternative Verkehrsmittel aufzufangen.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Gegenüber der vorgesehen Möglichkeit, dass beim Vorliegen eines sehr guten ÖV-Angebotes und Verkehrsmanagement die Pflichtparkplatzzahl verringert werden kann, ist die Partei eher skeptisch eingestellt. Sie glaubt weniger an den dadurch gewünschten Verkehrsverlagerungseffekt und empfiehlt diesen Punkt gut zu überdenken.		Kenntnisnahme	Die Gemeinde schätzt die im GVK vorgesehenen Reduktionen als angemessen ein.
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Veloverkehr	Durch den vorgesehenen Velomehrverkehr werden die dazu geeígneten Strassen und Wege künftig intensiver genutzt. Dies kann zu Konflikten mit der übrigen Nutzung, wie Fussgänger und Landwirtschaft, fúhren. Ein gutes Zusammenspiel, zweckmässige Signalisation, Ausweichstellen oder getrennte Verkehrsführung könnte in solchen Fällen eine Abhilfemassnahme sein.		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein.
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Sie begrüsst die Einführung vom 1/4 Std. Takt beim ÖV insbesondere auf der Hauptverkehrsachse.		Kenntnisnahme	Ist im GVK so enthalten.
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Andere Themen	Besten Dank für die Einladung zur Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Gemeinde Glarus Nord. Die Mitte Glarnerland Glarus Nord hat sích an ihrer Versammlung vom 10. Mai 2023 eingehend mit dem GVK befasst. Gerne gibt sie die nachfolgende Stellungnahme ab. Sie begrüsst grundsätzlich, dass der Verkehr in Glarus Nord mittels GVK gesamthaft angeschaut und nach optimaleren Lösungen für die zukünftige Verkehrsabwicklung gesucht wird. Für die Partei ist es wichtig, dass der mittelfristige Finanzbedarf für die Gemeinde aufgezeigt wird. Weiter fehlt ihr im GVK die Zusammenarbeit mit dem Kanton und dessen Rolle und wie die anfallenden Kosten bei der Umsetzung aufgeteilt werden könnten.		Kenntnisnahme	Die Kosten sind in den nachfolgenden Arbeitsschritten zu ermitteln und durch die zuständigen Organe zu beschliessen. Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton und den Nachbargemeinden an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.
Die Mitte Glarnerland Glarus Nord			Kommunikation und Zusammenarbeit	Díe Umsetzung der Massnahmen gemäss GVK muss mit allen Beteiligten und Betroffenen gut abgesprochen und koordiniert erfolgen. Insbesondere haben bauliche Anpassungen aufgrund des GVK vozugsweise bei sich bietender Gelegenheit zu erfolgen. Dies um Kosten zu sparen und die Gesamtbauzeiten kurz zu halten. Dabei muss zwingend beachtet werden, dass die knappen Bodenressourcen haushälterisch sowie zweckbezogen genutzt werden.		Kenntnisnahme	Stimmt mit der Stossrichtungen des GVK überein. Umsetzungsprojekte erfolgen in nachgelagerten Planungsschritten. Die personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde sind zu berücksichtigen und die Nutzung von Synergien (z.B. mit dem Infrastrukturmanagement) werden geprüft.
Gemeinde Quarten			Veloverkehr	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum eingangs erwähnten Konzept vernehmen zu lassen. Der Gemeinderat hat das Gesamtverkehrskonzept an seiner Sitzung vom 20. April 2023 behandelt. Ihm ist besonders wichtig, dass der Verbesserung des Seeuferwegs eine hohe Priorität eingeräumt wird. Der Seeuferweg ist eine nationale Veloroute und wird auf unserem Gemeindegebiet momentan saniert resp. erweitert. Zudem wurde die Verlängerung des Weges nach Walenstadt in das kantonale Strassenbauprogramm aufgenommen. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass eine ganzheitliche Verbesserung, eine Aufwertung für die ganze Region wäre. Deshalb würde der Gemeinderat es begrüssen, wenn der obengenannte Vorschlag in die weitere Planung Ihres Gesamtverkehrskonzepts einfliessen würde. Vielen Dank.		Kenntnisnahme	Der Seeuferweg ist im GVK als "Anschlussroute von übergeordneter Bedeutung" erfasst.
GLP Glarus Nord			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Wir fordern, dass das GVK von Glarus Nord mit der Planung des Kantos Glarus abgestimmt und koordiniert wird.	Die Mobilität endet nicht an der Gemeindegrenze. Gute öV-Verbindungen in Glarus Nord sind ebenso entscheidend im restlichen Kanton. Wer beispielweise in Näfels-Mollis wohnt, orientiert sich gleichermassen nach Netstal und Glarus wie nach Nieder- oder Oberurnen. Deshalb ist ein dynamischen Denken erforderlich, der Langsamverkehr soll auch mit dem Kanton koordiniert werden. Solange der Kanton Durchgangsstrassen mitten durch unsere Dörfer baut, verfolgt er andere Ziele als das GVK von Glarus Nord beschrieben. Die Anschlusspunkte brauchen Koordination.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton und den Nachbargemeinden an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.
GLP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Bilten besser ans ÖV-Netz anbinden.	Das Nichtbedienen des Bahnhofs im Dorf ist ein grosser Verlust und macht das Umsteigen auf den öV nicht gerade attraktiv. Daher soll ein attraktives Ersatzangebot geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Diese Massnahme ist im GVK enthalten (vgl. Massnahme E 20) und soll mit hoher Priorität angegangen werden.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
GLP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Bei der Realisierung von Bushaltestellen soll der Kanton und die Gemeinde zwingend Hand in Hand zusammenarbeiten.	Unter 8.4.3 öV 3 steht in Klammern, dass beim Bau von Bushaltestellen ein gemeinsames Vorgehen anzustreben ist. Weil die Vergangenheit uns nachteilige Umsetzungen zeigt, fordern wir hierbei eine verpflichtende Formulierung. "ein gemeinsames Vorgehen ist eben eigentlich mehr als nur anzustreben, sondern zwingend erforderlich."	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit bei der Planung und beim Bau liegt beim Strasseneigentümer. Die Gemeinde Glarus Nord strebt eine intensive Koordination mit dem Kanton an. Der Kanton ist zudem in der Begleitgruppe vertreten, welche die Erarbeitung des GVK begleitete.
GLP Glarus Nord			Verkehrsberuhigung	Vor der Eröffnung der Querspange Netstal sollen die flankierenden Massnahmen aufgrund des Baus der Stichstrasse auf ihre Wirkung hin analysiert werden.	Die Stichstrasse sollte keinen zusätzlichen Durchgangsverkehr durchs Dorf Mollis führen. Deshalb hat man das Projekt der flankierenden Massnahmen erarbeitet. Dieses soll untersucht undevtl. angepasst werden, solange die Veränderung noch klardem Bau der Stichstrasse zugeschrieben werden kann und davor die Querspange Nestal fertig gestellt ist. Nur so kann in einem weiteren Schritt die Auswirkung der Spange Nestal überprüft und weitere Massnahmen ergriffen werden.	Kenntnisnahme	Die beantragen Massnahmen sind im GVK abgebildet (Massnahme M 4 und M 6). Die Messungen wurden durch den Kanton 2023 vorgenommen und werden demnächst kommuniziert.
GLP Glarus Nord		9	Verkehrsberuhigung	Die ganze Molliserstrasse (Näfels) und ganze Bahnhofstrasse (Mollis) soll ebenso verkehrsberuhigt werden.	Die ganze Molliserstrasse (Näfels) und ganze Bahnhofstrasse (Mollis) soll ebenso verkehrsberuhigt werden. Wir nehmen Bezug auf die Karte Verkehrsberuhigung (1:20'000). Es geht um die Markierung mit gelben Strichen: Die verkehrsberuhigte Hauptstrassen (*für den Kanton nicht verbindlich). Die Kreuzungen Stichstrasse(Molliserstrasse/Tschachenstrasse sowie Bahnhofstrasse/Kanalstrasse/Rüfistrasse gelten gemäss Mehrfachnennungen im Gesamtverkehrskonzept als gefährlich (Konflikte, Fusswege, Schulwege). Ausgerechnet über diese sehr gefährliche Kreuzungen ist aber keine Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dieser Missstand soll behoben werden und die gesamte Molliserstrasse in Näfels und Bahnhofstrasse in Mollis müssen zeitnahverkehrsberuhigt werden. (Markierungen mit gelben Strichen ergänzen).	Ablehnung	Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen sind ein kontrovers diskutiertes Thema. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Minimum in den zentralen Lagen der Ortschaften diese Thematik diskutiert und umgesetzt werden kann. Um die Akzeptanz für solche Lösungen zu erhöhen empfiehlt es sich sich auf die wichtigsten Strassenabschnitte zu beschränken.
GLP Glarus Nord			Fussverkehr	Beim Fussweg über die Tschachenstrasse (nahe Molliserstrasse) auch eine Querung (Quadrat) einzuzeichnen!	Auf der Südseite der Molliserstrasse verläuft ein Fussweg, welcher ebenso acuh als Schulweg klassiert ist. Dieser kreuzt auf allen Plänen die Tschachenstrasse (bei Netstal Maschinen), ohne dass eine Querung eingezeichnet wird. Dieser Missstand soll auf den Plänen korrigiert werden. In einer zweiten Phase soll die Querung zu einem sicheren Fussgängerübergang ausgearbeitet werden.	Zustimmung	Querung wird ergänzt. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Federführung liegt beim Strasseneigentümer (Kanton).
GLP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Der Bahnhof Näfels-Mollis soll möglichst rasch ausgebaut werden. Ein zweites Gleis inkl. zweitem Perron ist für den Zugfahrplan im ganzen Kanton von entscheidender Bedeutung.	Damit die Züge einfacher kreuzen können und somit alle Personennzüge wieder in Nieder- /und Oberurnen anhalten können, braucht es einen sofortigen Ausbau des Bahnhofs Näfels-Mollis. (2. Gleis, 2. Perron). Dies vereinfacht ebenso den Anschluss auf die Interregio und Intercity Züge in Ziegelbrücke und bietet einen entscheidenden Vorteil für die Entwicklung des ESP Mollis.	Kenntnisnahme	Die Massnahme 2. Perron ist im GVK enthalten (vgl. Massnahme E 1). Die zeitliche Umsetzung ist mit verschiedenen Akteuren zu koordinieren (BAV, Kanton).
GLP Glarus Nord			Öffentlicher Verkehr	Am Bahnhof Nieder-/Oberurnen sollen alle Personenzüge wieder halten.	Die Bahnhöfe sind für den öffentlichen verkehr entscheidend. Um den Bahnhof Nieder.-/Oberurnen existieren rund 1000 Arbeitsplätze. Für viele Arbeitnehmer ist die problemlose Anreise mit dem Zug, der Halbstundentakt, die Umsteige- und Reisezeit entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels.	Kenntnisnahme	Im GVK wird aufgezeigt, dass die ÖV-Erschliessung von Niederurnen und des ESP Eternit geklärt werden muss (vgl. Massnahme E 31). Das Gebiet im Bereich ESP Niederurnen Eternit ist besser zu erschliessen, entweder mit integralem Halt der Züge beim Bahnhof Nieder- und Oberurnen oder mit direkter Buserschliessung. Der ESP ist minimal mit ÖV-Güteklasse B/C zu erschliessen (d.h. Bahn mind. halbstündlich, oder Bus mind. viertelstündlich). Ist im GVK so enthalten.
GLP Glarus Nord			Fussverkehr	Ausgewiesene Fussgänger-«Querungen» sollen mit einem Fussgängerstreifen markiert werden.	Der Fussverkehr soll gemäss GVK gefördert werden. Daher muss er sicherer und auch überallvortrittsberechtigt werden. Die Konzeptpläne zum Fussverkehr weisen die Querungen aus. Diese müssen zwingend alle sicher ausgestaltet und den Fussgängern soll vor dem MIV der Vortritt erteilt werden. Dies wird nur mittels klar signalisierten Fussgängerstreifen erreicht. Wo die gesetzlichen Sichtweiten nicht gegeben sind, soll die erlaubte Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.	Ablehnung	Auf Stufe GVK werden die wichtigen Querungsstellen bezeichnet und verortet. Die Umsetzung mittels Fussgängerstreifen oder anderen Umsetzungsformen erfolgt in nachgelagerten Planungsschritten.
GLP Glarus Nord			Fussverkehr	Die identifizierten Gefahren und Konflikte im Fussverkehr sollen baldmöglichst und zeitnah behoben werden.	Das Gesamtverkehrskonzept identifiziert Gefahren und Konflikte für den Fussverkehr, im besonderen auch bei den Schulwegen. Diese sollen mit Hochdruck behoben, die notwendigen Gelder besprochen werden.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen F5 und F6 sind im GVK bereits hoch priorisiert.
GLP Glarus Nord			Veloverkehr	Die identifiszierten Gefahren und Konflikte im veloverkehr sollen baldmöglichst und zeitnah behoben werden.	Das Gesamtverkehrskonzept identifiziert Gefahren und Konflikte für den Veloverkehr. Diese sollen mit Hochdruck behoben, die notwenigen gelder gesprochen werden. Durchgehende Radrouten ohne Kreuzungen sind zu bevorzugen.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen V4 und V5 sind im GVK bereits hoch priorisiert.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
GLP Glarus Nord			Verkehrsberuhigung	Auf der Karte Verkehrsberuhigung wird der Begriff "verkehrsberuhigte Hauptstrassen" irreführend verwendet. Die Kanal-/Oberrüteli-/Baumgartenstrassen sind keine Hauptstrassen und sollen auch Nebenstrassen bleiben.	Begriff Hauptstrassen passt nicht mit vorherrschender Situation zusammen. Haupt-undNebenstrassen/Kantons- und Gemeindestrassen dienen unterschiedlichen Zwecken und sollen daher auch bewusst korrekt benannt und gekennzeichnet werden. Vor der Eröffnung der Querspange Netstal sollen die flankierenden Massnahmen aufgrund des Baus der Stichstrasse auf ihre Wirkung hin analysiert werden.	Zustimmung	Begriff "verkehrsberuhigte Hauptstrasse" im Konzept-Plan Verkehrsberuhigung ist falsch; es müsste heissen "verkehrsberuhigte Haupt- und Sammelstrassen"
GLP Glarus Nord			Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	Kein Abtausch von Kanal-/Oberrüteli- /Baumgartenstrasse von Gemeinde zum Kanton.	Im Grundsatz sollen Gemeindestrassen bei der Gemeinde bleiben. Das vorliegende GVK der Gemeinde Glarus Nord zeigt ausgeprägt mehr zukunftsfähige Lösungsansätze als der Kanton nach wie vor plant und umsetzt. Daher braucht die Gemeinde die Hoheit über ihre Strassen in den Dörfern. Es kann nicht sein, dass unsere Siedlungsgebiete von Kantonsstrassen zerschnitten werden, über welche wir nicht selbst auf Gemeindeebene entscheiden können. Beispiel: Karte Verkehrsberuhigung: "Punkt Verkehrsberuhigte Hauptstrassen *für Kanton nicht verbindlich". Das GVK von Glarus Nord will die Kanal- /Oberrüteli- und Baumgartenstrassen verkehrsberuhigen. Daher müssen wir die Strassen in der Gemeinde bahlten, da der Kanton dieser Forderung nicht nachkommen muss. Wir können über die Verkehrsberuhigung und Flankierung nur selber entscheiden, wenn die Strassen der Gemeinde gehören. Des Weiteren brauchen wir nebst geplanter Bundesstrasse und Kantonsstrasse westlich der Linth keine dritte Achse.	Zustimmung	Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse sollen im Eigentum der Gemeinde bleiben. Die Vorderdorfstrasse und die Netstalerstrasse (nördlich des Flugplatzes) sollen Gemeindestrassen werden.
GLP Glarus Nord			Veloverkehr	Die Molliserstrasse von Mollis zum Bahnhof Näfels braucht zwingend eine sichere und klar signalisierte Veloführung (Radstreifen). Der Planungshorizont ist von mittelfristig auf kurzfristig zu ändern.	Bei der Planung der Kreuzung Molliser- und Stichstrasse wurden die Velofahrer schlicht vergessen. Diese Kreuzung ist für alle Verkehrsteilnehmer sehr gefährlich und die Situation muss zwingend verbessert werden. Daher fordern wir eine sichere Radspur sowie vorne bei den Einspurstrecken/Lichtsignal markierte Warteräume für Velos. Dies soll kurzfristig umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	Die Querung der Stichstrasse ist im GVK als Massnahme erfasst (E 13). Die Wichtigkeit wird mit der Klassierung "hohe Priorität" zum Ausdruck gebracht. Die weiteren Schritte erfolgen in nachgelagerten Planungen. Das Eigentum und die Federführung liegen beim Strasseneigentümer (Kanton). Die Gemeinde setzt sich für Verbesserungen ein.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Fussverkehr	2. Hauptfussweg: Trottoir: mind. 2.00m – 2.50m Sep. Fusswege: mind. 2.00m Beleuchtung: teilweise	Generelle Trottoirverbreiterungen führen zu Platzkonflikten mit dem heutigen Strassennetz / Parzellengrenzen. Häufig können dann Autos nicht mehr kreuzen. Daher muss der Randstein abgesenkt werden, dass das Auto aufs Trottoir ausweichen kann. Dies ist u.a. ein sicherheitstechnischer Rückschritt.	Ablehnung	Die anzustrebende Ausbaustandards orientieren sich an der Schweizer Norm SN 640 070 und sind nicht überdimensioniert.
SVP Regionalpartei Glarus Nord			Fussverkehr	3. Fussweg: Analog Hauptfussweg	2m Breite reichen ohne weiteres aus für einen Fussweg. Eine Beleuchtung sämtlicher Hauptfusswege würde je nach Projekt enorme Investitionskosten bedeuten. Hier soll nur bei sehr stark frequentierten Wegen eine Beleuchtung in Betracht gezogen werden.	Ablehnung	Die anzustrebende Ausbaustandards orientieren sich an der Schweizer Norm SN 640 070 und sind nicht überdimensioniert.

Unternehmen / Organisation	Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit.	Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? *kaum (0) - hohe Zustimmung (10)*	Zu welchem Themenfeld möchten Sie Stellung nehmen.	Was beantragen Sie hier am GVK zu verändern?	Weshalb beantragen Sie diese Änderung?	Beantwortung	Beantwortung / Begründung
Kanton Glarus, Volkswirtschaft und Inneres			Querschnittsthemen	Sie gaben uns in eingangs erwähnter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen Ihnen nachfolgend unsere Anmerkungen zukommen. 1. Grundsätzliche Einschätzung Zur Ergänzung der Gesamtrevision der Nutzplanung (NUP II) der Gemeinde Glarus Nord erfolgte, dem Beschluss des Gemeinderats vom 09.03.2022 entsprechend, die Erarbeitung eines <klaren, handlungsorientierten Konzepts für den Gesamtverkehr [...].>. Vorgängig zur Beschlussfassung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) durch den Gemeinderat, wird ei ne Vernehmlassung bei der Bevölkerung, übergeordneten Planungsträgern sowie Nachbargemeinden und weiteren I nteressengruppen durchgeführt. Aus unserer Sicht erscheinen folgende Punkte des GVKs besonders relevant: _ Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Bilten, Biäsche & Flugplatz Mollis mit allen Verkehrsarten, womit eine arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Nutzung der Arbeitsflächen sichergestellt werden kann; _ Berücksichtigung des Güterverkehrs als Querschnittsthema zur Sicherstellung einer gut funktionierenden Logistik für Industrie & Gewerbe; _ Optimierung des überregionalen öffentlichen Verkehrs ; _ Erstellung und Unterhalt von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Diesbezüglich wünschen wir uns die rasche Erstellung einer zentralen und dezentralen Grundinfrastruktur, damit die sich abzeichnende Verkehrswende bewältigt werden kann. 2. Anmerkungen und Anträge zu den einzelnen Bestimmungen / Änderungen Wir bitten zudem um Berücksichtigung der Bedürfnisse seitens Wirtschaft und unterstützen die Stellungnahme des Gewerbeverbands Glarus Nord. Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.		Kenntnisnahme	Die genannten Punkte sind im GVK mit entsprechenden Konzeptionen und konkreten Massnahmen berücksichtigt.