

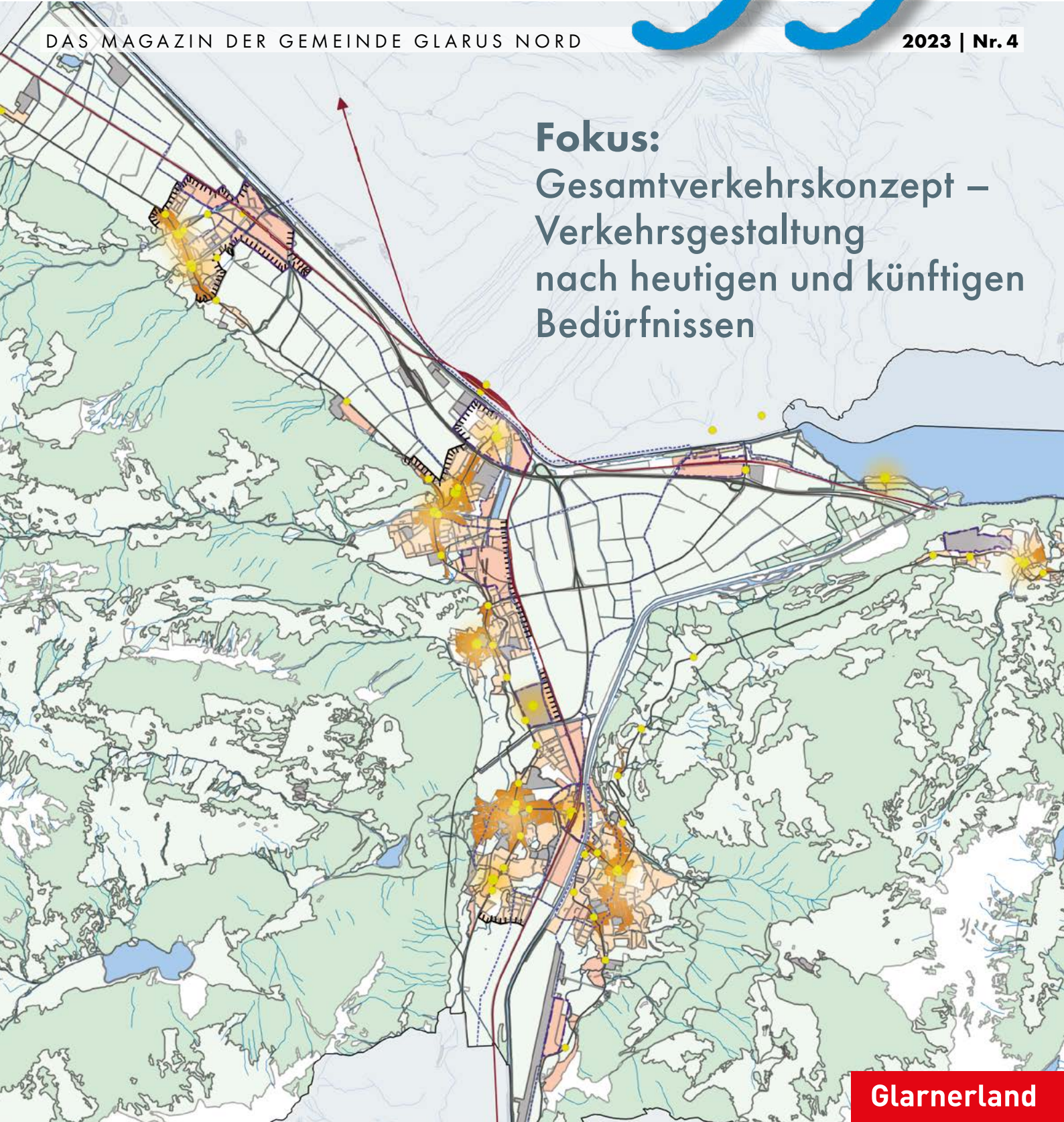


glarusnord 

# libligg

DAS MAGAZIN DER GEMEINDE GLARUS NORD

2023 | Nr. 4



**Fokus:**  
Gesamtverkehrskonzept –  
Verkehrsgestaltung  
nach heutigen und künftigen  
Bedürfnissen

# Inhalt

## Titelbild

Das Zukunftsbild –  
Bestandteil  
des Gesamtverkehrskonzepts  
Glarus Nord



Glarus Nord –  
Herausforderungen  
für den Motor des Kantons

4/5



Entwicklungen  
im Verkehr

6/7



Die Erarbeitung  
des Gesamtverkehrs-  
konzepts

8–13



Das Gesamt-  
verkehrskonzept  
Glarus Nord

18–19

## Impressum

### Herausgeber

Gemeinde Glarus Nord  
Kommunikation  
Schulstrasse 2  
8867 Niederurnen  
kommunikation@glarus-nord.ch  
www.glarus-nord.ch

### Redaktion

Andreas Neumann

### Fotos/Darstellungen Copyright

- Gemeinde Glarus Nord
- Postauto Schweiz AG
- Schneider Verkehrsplanung AG
- urbanista.ch
- Wikimedia Commons

### Gestaltung/Grafik

prepressum, Niederurnen

### Druck

Küng Druck AG, Näfels

### Auflage

9800 Exemplare



# Editorial



Liebe Leserinnen und Leser

**Z**eiten ändern sich: Jene Welt, in welcher meine Generation noch aufwachsen durfte, glaubte an den Segen des unbegrenzten Wachstums mit einem kontinuierlich wachsenden Wohlstand, allgemein zugänglicher Wohlfahrt und scheinbar unendlich verfügbaren Energiequellen. Dieser Glaube war damals auch begründet, durfte das westliche Europa nach den schrecklichen Ereignissen des Zweiten Weltkrieges an einer nie da gewesenen Entwicklung an wirtschaftlicher Prosperität partizipieren. Gerade auch in der Schweiz, welche vom Zweiten Weltkrieg glücklicherweise verschont geblieben war, war dieser Glaube an unbeschränktes Wachstum zeitweise allgegenwärtig.

Nicht erst seit heute wissen wir, dass Wachstum nicht endlos ist, die Ressourcen beschränkt sind und wir Herausforderungen gegenüberstehen, die gelöst werden müssen. So erlebt die Gemeinde Glarus Nord schon seit ihrem Beginn eine dynamische Entwicklung. Diese Entwicklung ist erfreulich, jedoch auch mit Herausforderungen in verschiedenen Bereichen verbunden.

Es ist Aufgabe des Gemeinderates, diese Herausforderungen proaktiv zu begleiten und zu bewältigen. Im Verkehr will der Gemeinderat dies mit einem umfassenden Gesamtverkehrskonzept erreichen. Dieses zeigt auf, wie sich die Gemeinde Glarus Nord in verkehrstechnischer Hinsicht in den kommenden fünfzehn Jahren entwickeln möchte: So sollen die vorhandenen Stärken gesichert, die aktuellen Schwächen minimiert und das vorhandene Potenzial sukzessive ausgeschöpft werden. Hierbei verfolgte die Gemeinde Glarus Nord bei der Erarbeitung einen sehr partizipativen Ansatz, bei welchem die Bevölkerung wiederholt und auf unterschiedliche Art und Weise aktiv mitwirken konnte.

Bei der Umsetzung der verschiedenen Massnahmen handelt es sich wiederum um einen laufenden Prozess, welcher immer im übergeordneten Gesamtkontext und im Zusammenspiel mit vielen weiteren Faktoren gesehen werden muss. Ebenso obliegt es in vielen Fällen den Stimmberechtigten, die notwendigen politischen Entscheidungen zu treffen. Wir sind gespannt darauf, wie sich diesbezüglich die weitere Entwicklung gestaltet.



Liebe Leserinnen und Leser

Im Namen des Gemeinderates wünsche ich Ihnen bei der Lektüre der letzten Ausgabe des Gemeindemagazins „iibligg“ im Jahr 2023 viel Vergnügen. Ebenso wünschen wir Ihnen an dieser Stelle bereits jetzt frohe, besinnliche Festtage.

Freundliche Grüsse  
Thomas Kistler  
Gemeindepäsident

# Glarus Nord – Herausforderung für den Motor des Kantons

4



**Die Gemeinde Glarus Nord hat sich in den vergangenen dreizehn Jahren in vielerlei Hinsicht überdurchschnittlich entwickelt. So auch bei den Einwohnerzahlen: Während am 31. Dezember 2010, dem Vorabend zur definitiven Umsetzung der Glarner Gemeindestrukturreform, noch 16'701 Einwohnerinnen und Einwohnern in den alten acht Gemeinden lebten, stieg diese Zahl im Folgenden kontinuierlich an. So wohnten am 31. Oktober 2023 insgesamt 19'667 Menschen in unserer Gemeinde.**

**G**larus Nord gilt als Motor des Kantons. Diese Entwicklung ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen: Glarus Nord ist zentral gelegen und von Zürich und Chur in rund 45 Minuten sowohl mit der Bahn als auch mit dem Auto zu erreichen. Zusammen mit dem zunehmenden Siedlungsdruck aus der Agglomeration der Ballungszentren, der Qualität der öffentlichen Angebote und den intakten Naherholungsräumen ist unsere Gemeinde sehr attraktiv zum Leben.

Gleichzeitig ist Glarus Nord aber auch interessant für Firmen: Hierbei begünstigten die vorhandenen Rahmenbedingungen, so die tiefe Steuerbelastung für Unternehmen,

das vorhandene Bauland sowie die bestehenden freien Immobilienangebote auch bei der Anzahl Unternehmen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen ein erhebliches Wachstum: Während im Jahr 2011 noch 1269 Firmen mit rund 8235 Arbeitsplätzen in Glarus Nord domiziliert waren, stieg diese Zahl innert zehn Jahren (2021, aktuellste Statistiken BFS) auf 1413 Arbeitsstätten mit 8882 Beschäftigten.

Diese Entwicklung ist grundsätzlich erfreulich, zeigt diese doch, dass unsere Gemeinde gute Rahmenbedingungen sowohl zum Leben als auch Arbeiten bietet. Gleichzeitig bringt sie in vielen Bereichen jedoch auch Herausforderungen – so auch in der Mobilität: Neunzehn Prozent mehr Einwohner, elf Prozent mehr Firmen und acht Prozent mehr Beschäftigte führen unweigerlich auch zu mehr Quell-, Ziel- und Transitverkehr. Dieser wird durch ein bestehendes System bewältigt, das sich im selben Zeitraum nicht annähernd gleich entwickelt hat. Dies führt zu Herausforderungen. Diese müssen gemeistert werden, damit Glarus Nord, der Motor des Kantons, nicht ins Stottern gerät.

- ◀ Die Gemeinde Glarus Nord wächst insbesondere auch im Raum Näfels/Mollis.
- ✓ Intakte Naherholungsräume vor der Haustür machen Glarus Nord attraktiv zum Wohnen, Leben und Arbeiten.
- Auch die Anzahl Firmen und Arbeitsplätze hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.



# Entwicklungen im Verkehr



6

Der Verkehr wird für Glarus Nord als Ganzes erstmalig im Gemeinderichtplan (GRIP) von 2014 thematisiert.

**Die Herausforderungen im Verkehr sind gerade im Kanton Glarus ein wiederkehrendes, zeitloses Thema. So beauftragte der Landrat den Regierungsrat schon im Jahr 2002, ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten und damit aufzuzeigen, wie sich das Verkehrssystem im Kantonsgebiet als Ganzes weiterentwickeln soll. Dies führte im Jahr 2006 zum „Mobilitätskonzept Glarnerland“. Dieses Konzept bildete Grundlage für die kantonale Strategie und definierte konkrete Massnahmen zuhanden des kantonalen Richtplanes – welcher wiederum Grundlage des Gemeinderichtplanes bildet.**

So enthält der behördenverbindliche Richtplan der Gemeinde Glarus Nord aus dem Jahr 2014 zum Thema Verkehr ein eigenes Kapitel. Dieses behandelt in verkehrstechnischer Hinsicht jene Sachbereiche, in welcher die Gemeinde Entscheide treffen und Massnahmen beschliessen kann. Dies ist dahingehend von Bedeutung, da die Gemeinde Glarus Nord im Bereich Verkehr von vielen Themen betroffen ist, aber nur für einen Teil auch effektiv verantwortlich und zuständig ist, so beispielsweise die Gemeindestrassen.



So wurden im GRIP erste Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation definiert.

Hierbei legte der Gemeinderichtplan aus dem Jahr 2014 erstmalig die Grundlagen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr: So spielt der Verkehr eine bedeutende Rolle in Bezug auf die grossräumige und innerörtliche Erschliessung, die Optimierung des öffentlichen Verkehrs und auch des Fuss- und Veloverkehrs. Gleichzeitig verortete der Gemeinderichtplan Handlungsbedarf bei den Parkierungsmöglichkeiten, Tempo 30-Zonen, der Einführung eines Parkregimes, aber auch hinsichtlich Veränderungen im Bereich des vorhandenen ÖV-Angebotes. Dieser Handlungsbedarf führte im Folgenden zu verschiedenen konkreten Massnahmen, welche ebenfalls Bestandteil des Gemeinderichtplanes sind und seitdem kontinuierlich umgesetzt werden. Die darauf aufbau-

ende Nutzungsplanung befindet sich derzeit bei der kantonalen Verwaltung im Genehmigungsverfahren.

Was indes in Glarus Nord lang fehlte, war ein klares, handlungsorientiertes Gesamtverkehrskonzept, mit welchem der Verkehr in Glarus Nord zukunftsgerichtet abgewickelt werden kann. So ist ein Gesamtverkehrskonzept ein strategisches Planungsinstrument zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. Das Gesamtverkehrskonzept enthält Massnahmen zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht die koordinierte Umsetzung der verschiedenen Massnahmen. Dabei bringt das Gesamtverkehrskonzept die aktuell laufenden Planungen und

Anliegen im Sinne einer Gesamtkoordination zusammen und leitet daraus den konkreten Handlungsbedarf ab. Mit einem koordinierten Paket an Massnahmen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und weiteren für den Verkehr relevanten Themen wird dadurch die Grundlage für die aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung geschaffen.

So beauftragte der Gemeinderat nach den Bestimmungen des kantonalen Submissionsgesetzes im Frühjahr 2022 die Firma Schneiter Verkehrsplanung AG mit Sitz in Glarus und Zürich mit der Erarbeitung für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Glarus Nord.

# Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts

## Organisation und Prozess

Das Gesamtverkehrskonzept setzt Leitlinien, wie der Verkehr in Glarus Nord in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren funktionieren soll. Das Gesamtverkehrskonzept ist dabei eine strategische Gesamtsicht über alle Verkehrsarten und ein Koordinationsinstrument für künftige verkehrsplanerische Massnahmen. Die Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes erfolgte unter aktivem Einbezug der Bevölkerung. Dazu plante die Gemeinde über den gesamten Prozess verschiedene Formate der Mitwirkung.

## Ablauf der Erarbeitung



## Beteiligte am Gesamtverkehrskonzept (GVK)

### BEGLEITGRUPPE:

- Gemeindepräsident
- Vertretung ÖV-Kommission
- AL Tiefbau Unterhalt und Werkhöfe
- AL Infrastruktur und Projekte
- PL Mobilität und Tiefbau, Kanton Glarus
- Kantonsplaner

AL = Abteilungsleitung

PL = Projektleitung

BL = Bereichsleitung

### Gremium

#### Gemeinderat

### PROJEKTTEAM:

- BL Bau und Umwelt
- PL Raumplanung
- Schneiter Verkehrsplanung AG
- urbanista.ch

### BEVÖLKERUNG:

- Velotouren
- Echoveranstaltungen
- Vernehmlassung

### Rollen

verabschiedet Konzept

erarbeitet Konzept

gibt Inputs zum Konzept

Die Projektorganisation und die verschiedenen Rollen der Beteiligten.

## Partizipation

Der Prozess der Partizipation gestaltete sich dreiphasig: So fanden in der Analysephase im Frühjahr 2022 Standaktionen und Velotouren in den Talortschaften statt, an denen vor Ort über Verkehrsthemen diskutiert und aktiv Anliegen eingebracht werden konnten.

strategie besteht aus Leitsätzen und einem Zukunftsbild und wurde vom Gemeinderat im Herbst 2022 genehmigt.

Die gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie bildete wiederum Grundlage für die konkreten Massnahmenbereiche. Diese diskutierte die Gemeinde im November 2022 mit der Bevölkerung anlässlich einer zweiten Echoveranstaltung.

In einer dritten Phase fand im Frühjahr 2023 eine schriftliche Mitwirkung statt. In dieser Phase konnte zum Entwurf des Gesamtverkehrskonzeptes anlässlich einer öffentlichen Vernehmlassung Stellung genommen werden.





Von dieser Möglichkeit machten knapp sechzig Teilnehmende Gebrauch: Darunter öffentliche Institutionen wie der Kanton oder die Nachbargemeinden, aber auch die Lokalparteien, Firmen sowie Interessengemeinschaften und knapp dreissig Privatpersonen. Diese Stellungnahmen wurden durch die Gemeinde Glarus Nord geprüft und flossen im Folgenden teilweise in das Gesamtverkehrskonzept ein.

9

**Verabschiedung Entwurf zur schriftlichen Vernehmlassung Gemeinderat**

**Finalisierung GVK**

**Genehmigung GVK durch Gemeinderat**

**Überarbeitung Gemeinderichtplan**

**Umsetzung und Controlling**



### Gesamtverkehrliche Mobilitätsstrategie – Leitsätze und Zukunftsbild

Die strategische Ausrichtung des Gesamtverkehrskonzepts wird mittels Leitsätzen und einem Zukunftsbild formuliert. Dazu wurden die Zielsetzungen und Grundsätze aus bereits vorliegenden Planungsinstrumenten der Gemeinde Glarus Nord, so beispielsweise aus dem Gemeinderichtplan und der Nutzungsplanung, zusammengetragen, auf ihre Aktualität und die Relevanz überprüft und – wo notwendig – präzisiert. Dadurch werden die Stossrichtungen, welche die Stimmberechtigten an den jeweiligen Gemeindeversammlungen genehmigt haben, weiterverfolgt.



Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung in den unterschiedlichen Phasen.

Bei den Velotouren und an den Standaktionen wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen.



Folgende Leitsätze der gesamtverkehrlichen Mobilitätsstrategie wurden definiert:

## Stärken der verschiedenen Verkehrsarten nutzen und Netze definieren

**1.** Die Gemeinde Glarus Nord schafft mit der Nutzungsplanungsrevision die Grundlagen zur weiteren Innenentwicklung. Das angestrebte Bevölkerungswachstum erzeugt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse. Leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten wie der öffentliche Verkehr bewältigen zusätzliche Verkehrsanteile. Der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr nehmen insbesondere zwischen den Ortschaften und auf regionaler Ebene eine wichtige Rolle ein. Der Fussverkehr spielt seine Stärken vor allem innerhalb der Ortschaften aus. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes wird für den Personen- und Güterverkehr und insbesondere für Notfallorganisationen verbessert.

**2.** Die Netze werden für alle Verkehrsträger definiert und mit klaren Hierarchien und Qualitätsanforderungen hinterlegt. An zentralen Orten werden flächeneffiziente Verkehrsarten wo möglich priorisiert. Investitionen sind zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen.

## Begegnungsorte, Fussverkehr

**3.** Keimzellen für ein aktives Dorfleben sind attraktive Begegnungsorte. Fussgängerzonen und -bereiche entsprechen einem Bedürfnis vieler Menschen. Die Begegnungsorte in den Ortschaften werden er-

halten, gestärkt und neu belebt. Jedes Dorf verfügt über mindestens eine Begegnungs-/Flanierzone an zentraler Lage mit einer hohen Aufenthaltsqualität und attraktiven und belebten Erdgeschossnutzungen. Die Strassenräume in den Quartieren sind öffentliche Räume, welche neben einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung auch einen Beitrag zum Quartierleben leisten.

**4.** Attraktive, sichere und direkte Fusswege in Kombination mit einer attraktiven Nutzungsdurchmischung innerhalb der Ortschaften ermöglichen es, viele Mobilitätsbedürfnisse zu Fuss abzudecken („Ort der kurzen Wege“). Die vorhandenen dichten Fusswegnetze werden erhalten und in den neuen Quartieren ergänzt. Die Zugänge zu ÖV-Haltestellen und weiteren Mobilitätsangeboten sind kurz, direkt und attraktiv (erste und letzte Meile, ÖV und Sharing-Angebote als Alternativen zum MIV). Die Kinder bewegen sich selbstständig und sicher zur Schule und im Dorf.

## Öffentlicher Verkehr

**5.** Der Bahnhof Ziegelbrücke ist der für die Gemeinde und den ganzen Kanton wichtigste Anschlussknoten ans nationale ÖV-Netz. Die Gemeinde hat ein grosses Interesse, dass Ziegelbrücke ein Systemknoten mit kurzen Umsteigezeiten in alle Richtungen und Verknüpfungspunkt mit weiteren Mobilitätsangeboten ist.

**6.** Das ÖV-Angebot wird verstärkt mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das Potenzial des ÖV wird insbesondere in Gebieten mit einer hohen Dichte an Raum-



nutzenden besser ausgeschöpft (ESP, Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, Bilten – Ziegelbrücke – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis – Kerzenberg).

## Veloverkehr

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

## Vernetzte, multimodale Mobilitätsangebote und standortgerechte Parkierung

**8.** In Folge der Digitalisierung entstehen neue Bedürfnisse, welche die Gemeinde Glarus Nord aktiv nutzt. E-Mobilität und Sharing-Angebote werden multimodal verknüpft. Für Glarus Nord besonders geeignete Mobilitätsformen werden evaluiert und deren Potenzial zielgerichtet genutzt.

**9.** Die verschiedenen Mobilitätsformen werden in Hubs an zentralen Orten in den Dörfern angeboten und leisten damit einen Beitrag zur Innenentwicklung und zur Belebung der Ortschaften. Mobilitäts-hubs ermöglichen es, in den historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen Parkierungsbedürfnisse abzudecken, ohne wertvolle Bausubstanz und Aussenräume zu beeinträchtigen.

10



An den rege besuchten Veranstaltungen wurde intensiv diskutiert und debattiert.



Diese Inputs bildeten Grundlage für die Ausarbeitung der weiteren Unterlagen.

**10.** Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele werden die rechtlichen Vorgaben zur Parkplatz-erstellungspflicht räumlich differenziert. An zentralen und gut ÖV-erschlossenen Lagen wird die Parkfeld-Erstellungspflicht reduziert. Autoarme Wohnformen werden ermöglicht. Die Erstellung gut zugänglicher Velo-abstellplätze in ausreichender Anzahl ist ein wesentliches Element in der Förderung des Veloverkehrs.

Das Zukunftsbild visualisiert die Kernelemente der angestrebten Siedlungs- und Verkehrsstruktur in der Gemeinde Glarus Nord im Jahr 2037 (Karte Seite 12/13). Dadurch werden die Leitsätze optisch abgebildet. Hierbei wirkt das Zukunftsbild zusammen mit den Leitsätzen als strategisches Dach zur Herleitung von konkreten Verkehrsmassnahmen und weiteren Teilstrategien.

## Zieldefinitionen Verkehr

Basierend auf den durch den Gemeinderat genehmigten Leitsätzen und dem Zukunftsbild definierte der Gemeinderat das Ziel der zukünftigen Verkehrsmittelnutzung, wie sie für den Planungshorizont von 15 Jahren bis ins Jahr 2037 angestrebt werden soll. Infolge der erwarteten Zunahme der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl und das damit verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen sowie der Tatsache, dass die bestehende Strasseninfrastruktur ausgelastet ist, sollen die zusätzlichen Frequenzen massgeblich durch den Öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Dies wurde durch den Gemeinderat wie folgt quantifiziert:

## Wege/Fahrten der verschiedenen Verkehrsmittel

### Begriffe:

#### Verkehrsmix/Modalsplit

Der Modalsplit bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr.

#### Definition Weg

Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spaziergang) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist.

### Hinweis zur Berechnung:

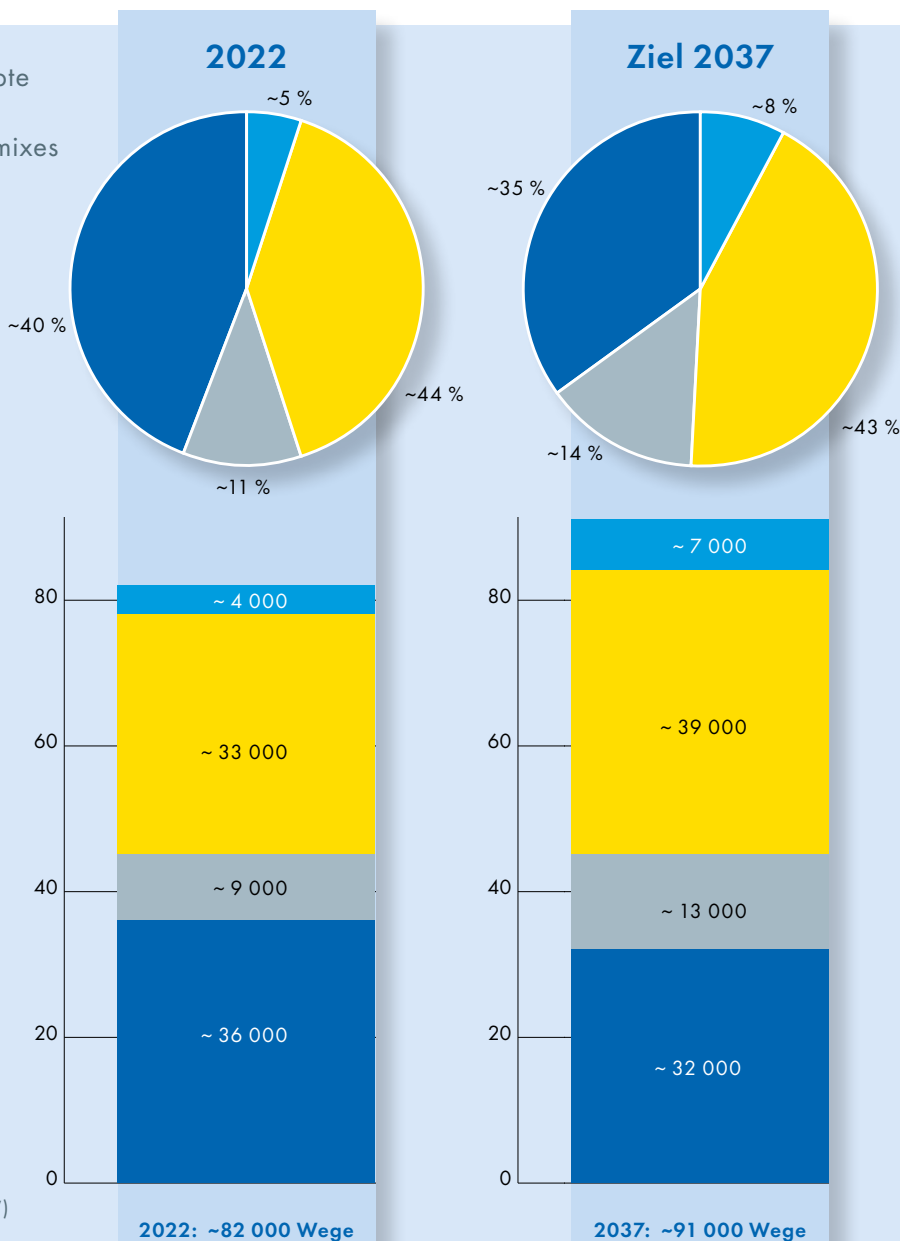
#### Diagramme

Die Zahlen beziehen sich auf die Anzahl Wege pro Tag. Einbezogen werden die Anzahl an Einwohnenden (19'000) und an Vollzeitäquivalenten (8000) im Jahr 2022. So werden pro Einwohnende 3.25 Wege sowie pro Vollzeitäquivalent 2.5 Wege angenommen. Das Gesamtergebnis der Anzahl Wege wurde gemäss Modalsplit/Verkehrsmix auf die Verkehrsmittel aufgeteilt.

### Datenquellen

Grundlage der Daten bilden die Kenndaten des Mikrozensus (Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Agglomeration Glarus 2021 des Bundesamtes für Statistik und Erfahrungswerte (Modalsplit). Alle Daten sind gerundet.

Die angestrebte Veränderung des Verkehrsmixes in Prozent...

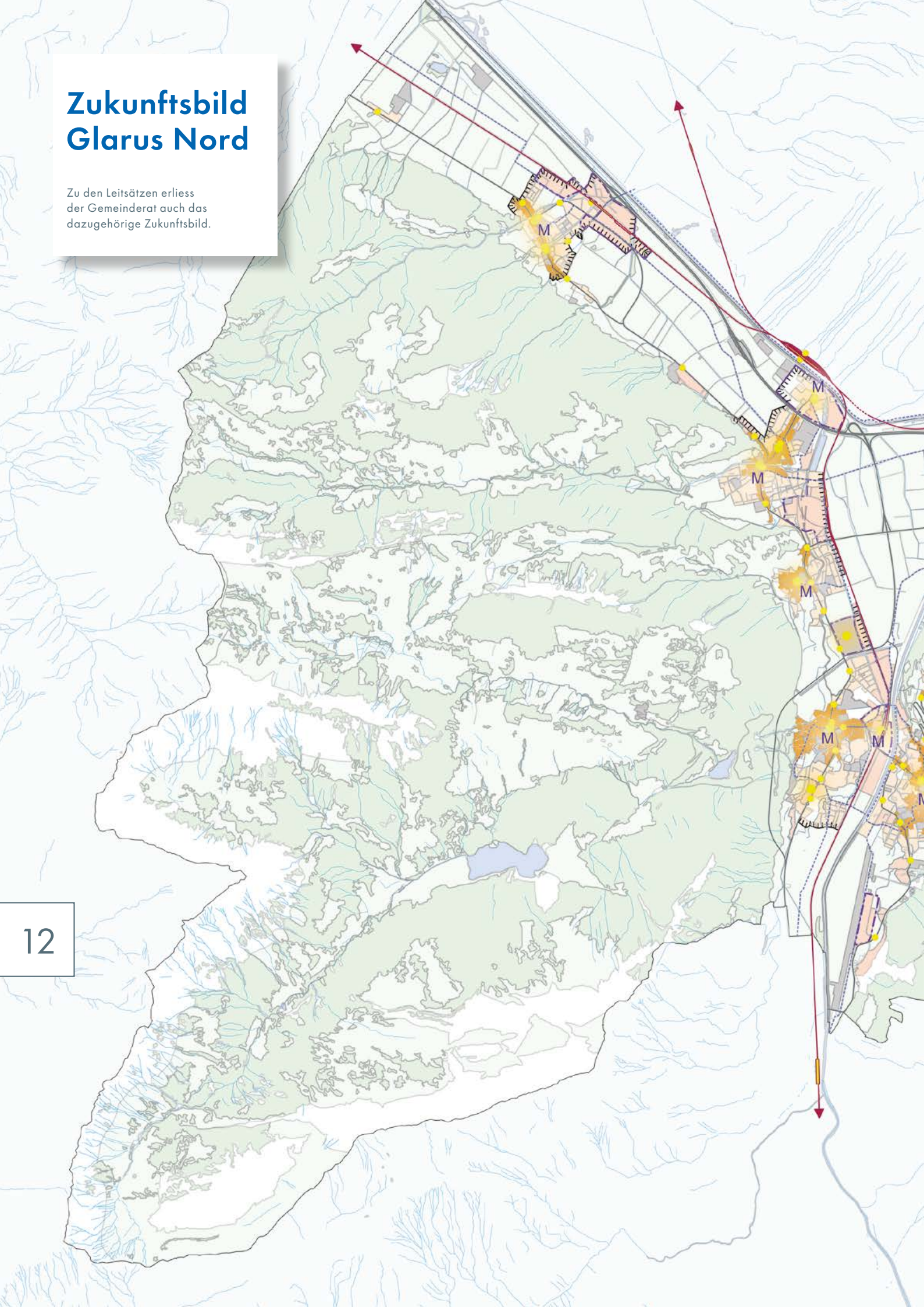


...sowie in absoluten Zahlen.

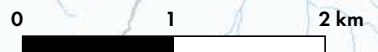
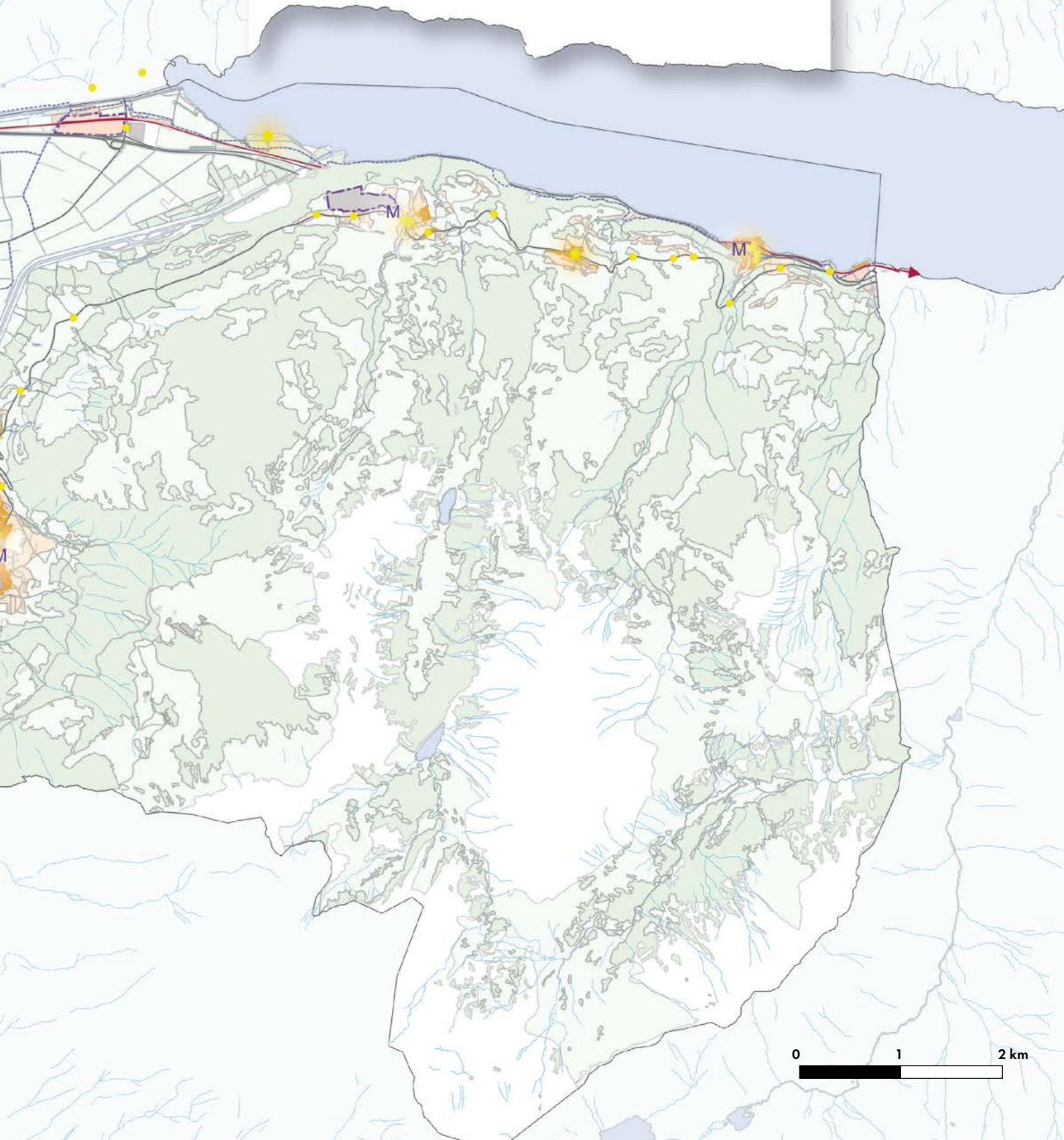
- Velo
- Fuss
- ÖV
- motorisierter Individualverkehr (MIV)

# Zukunftsbild Glarus Nord

Zu den Leitsätzen erliess  
der Gemeinderat auch das  
dazugehörige Zukunftsbild.



- Kerngebiete
- Wohngebiete
- Arbeitsgebiete
- Weitere Bauzonen
- langfristige Siedlungsgrenzen
- Entwicklungsschwerpunkte
- Begegnungs-/Flanierzone
- Bahnstrecke
- Bahnhof
- Bushaltstelle
- Basisnetz
- ergänzendes Netz
- Hauptrouten Velo
- M Mobilitätshub



# Das Gesamtverkehrskonzept Glarus

14



Der Entwicklungsschwerpunkt Bäsche muss für sämtliche Verkehrsmittel zugänglich werden.

**Das Gesamtverkehrskonzept definiert zu verschiedenen Verkehrsthemen Grundsätze, in welche Richtung sich die Gemeinde Glarus Nord entwickeln soll. Ebenso enthält das Gesamtverkehrskonzept die entsprechenden Massnahmen, welche ab 2024 schrittweise umgesetzt werden sollen.**

## Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Das Gesamtverkehrskonzept sieht bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vor, dass nach innen verdichtet werden soll. Dies bedeutet, dass die Entwicklung vor allem in den bestehenden Zentren, welche bereits heute gut zu Fuss und mit dem

öffentlichen Verkehr erreichbar sind, erfolgen soll. Ziel ist, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besser miteinander abzustimmen. Die Gewichtung der verschiedenen Verkehrsmittel muss an zentralen Orten zugunsten des Fussverkehrs, des ÖV sowie des Velos optimiert werden.

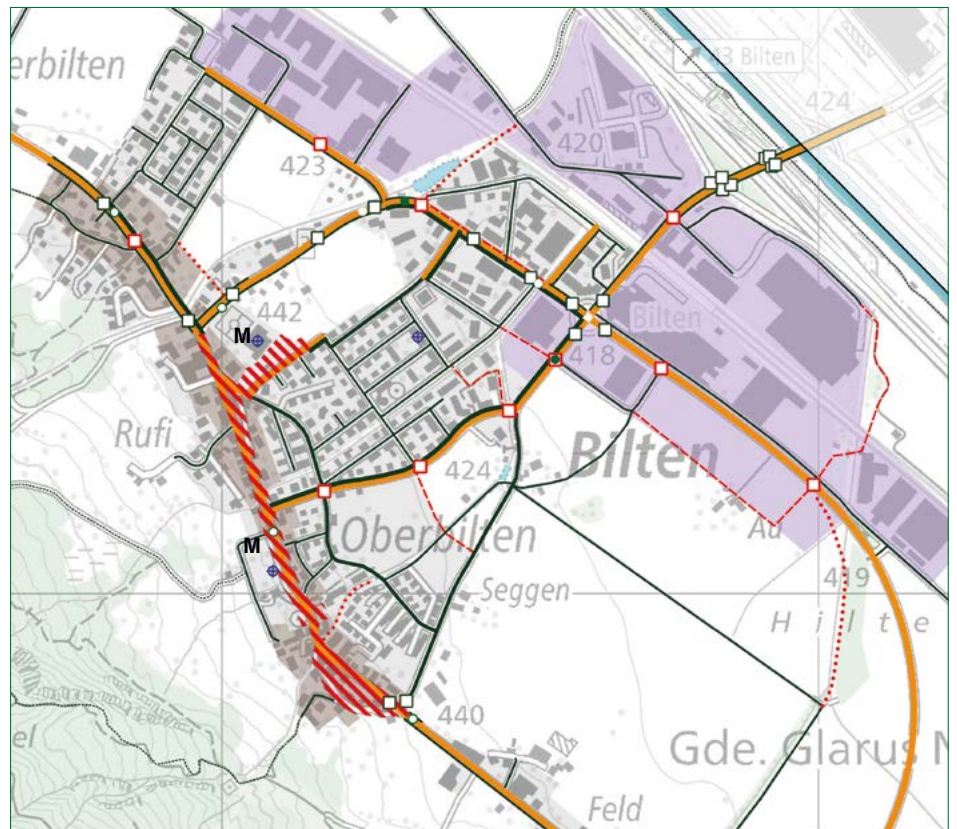
Bei den Entwicklungsschwerpunkten an zentraler Lage (z.B. Bahnhofsgelände Näfels-Mollis und Ziegelbrücke) ist das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen hauptsächlich mit dem Fuss-, Velo- und dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen, während bei den industriellen Entwicklungsschwerpunkten (Bilten, Bäsche, Flugplatz Mollis) eine gute Anbindung mit sämtlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen ist.



Der Schulweg soll für die Kinder durchwegs sicher sein.

Bereits heute existieren in den Dörfern attraktive Fusswegnetze. Diese Netze gilt es zu erhalten und zu erweitern. Vorhandene Schwachstellen im bestehenden Netz sollen mit dem Gesamtverkehrskonzept behoben werden. Es wird ein lückenloses, dichtes Wegnetz mit einheitlichen Standards angestrebt. Ebenso sieht das Gesamtverkehrskonzept Begegnungsräume vor, in denen der Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität prioritär behandelt wird.

Beispiel des Konzeptplanes Fussverkehr anhand der Ortschaft Bilten.



Das Gesamtverkehrskonzept besteht aus zwei Teilen, wobei Teil B die grundlegenden Daten für Teil A erhebt. Teil A umfasst 89 Seiten. Dazu kommen verschiedene Konzeptpläne zu den jeweiligen Themenbereichen.

**Konzeptinhalt:**

Bestand    geplant

- Hauptfussweg
- Fussweg
- Querung
- Begegnungsbereich
- Lücke schliessen









**Orientierender Inhalt:**

Bestand    geplant

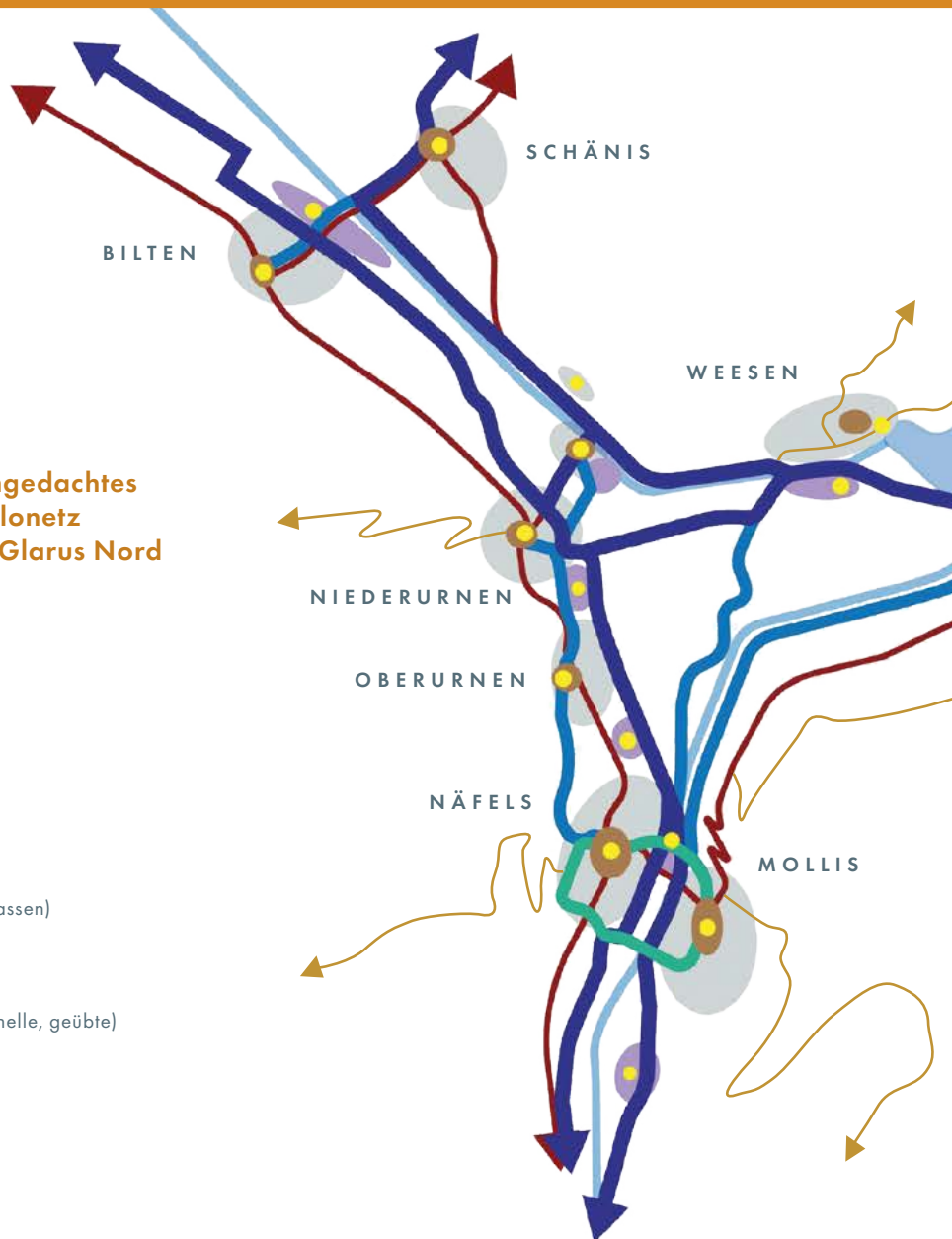
- Bushaltestellen/Bahnhof
- übergeordnetes Strassennetz
- Wanderwege Kanton
- Mobilitätshub
- schulrelevante Standorte
- Kerngebiete
- Entwicklungsschwerpunkte
- Baugebiet

## Veloverkehr

Die topographischen Gegebenheiten in Glarus Nord bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. So existiert in Glarus Nord bereits ein Wegnetz für den Veloverkehr, welches von unterschiedlichen Nutzergruppen auch genutzt wird. Hierbei ist festzuhalten, dass die Ansprüche der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer sehr unterschiedlich sind. Aus diesem Grund definiert das Gesamtverkehrskonzept einerseits so genannte „Komforttrouten“ in allen Dörfern abseits der Hauptstrassen, die von Freizeitvelofahrerinnen und -fahrern, aber auch Kindern genutzt werden sollen. Andererseits definiert das Gesamtverkehrskonzept direkte Routen für „Gümmeler“ und E-Bike-Nutzerinnen und Nutzer. Diese Routen werden abseits von Fussgängerwegen geführt.

-  Haupttrouten
-  Kommunale Routen (signalisiert, abseits Hauptstrassen)
-  Veloring Näfels-Mollis (abseits Hauptstrassen)
-  Mountainbikerouten
-  Routen entlang historischer Hauptachsen (für schnelle, geübte)
-  Begegnungsbereiche
-  Entwicklungsschwerpunkte
-  Kerngebiete
-  Siedlungsgebiete

### Angedachtes Velonetz in Glarus Nord



## Öffentlicher Verkehr

16



Mit dem Verkehrsträger Bus sollen in Zukunft die Ortschaften besser erschlossen werden.

Die Planung des Öffentlichen Verkehrs ist eine Verbundaufgabe, wobei die Zuständigkeit grundsätzlich beim Kanton Glarus liegt. Die Gemeinde hat hierbei ein Interesse an einem Dialog, um ihre Interessen in die weitere Planung miteinzubringen. Entsprechend definiert das Gesamtverkehrskonzept den Grundsatz, dass die Entwicklung des ÖV dort erfolgen soll, wo die Entwicklungsschwerpunkte definiert sind. Diese Entwicklungsschwerpunkte sind in Glarus Nord oftmals in den historischen gewachsenen, dichten Ortskernen und nicht an den später errichteten, in verschiedenen Fällen



## Motorisierter Individualverkehr

Das Gesamtverkehrskonzept sieht Massnahmen vor, welche die Funktionsfähigkeit des bestehenden Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr verbessern sollen. Dies auch für die Notfallorganisationen. Hierzu sieht das Gesamtverkehrskonzept eine Hierarchie im Strassennetz vor. Dies bedeutet, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt wird, welches leistungsfähig ausgestaltet sein muss. In den Quartieren ist Schleichverkehr zu vermeiden.



17

Bedeutender Knotenpunkt:  
Der Bahnhof Näfels-Mollis.



peripher gelegenen Bahnhöfen wie beispielsweise Ober-/Niederurnen. Dieser Tatsache trägt das Gesamtverkehrskonzept Rechnung.

Als weitere Massnahme soll das ÖV-Angebot rund um den bedeutenden Verkehrsknotenpunkt Ziegelbrücke so-

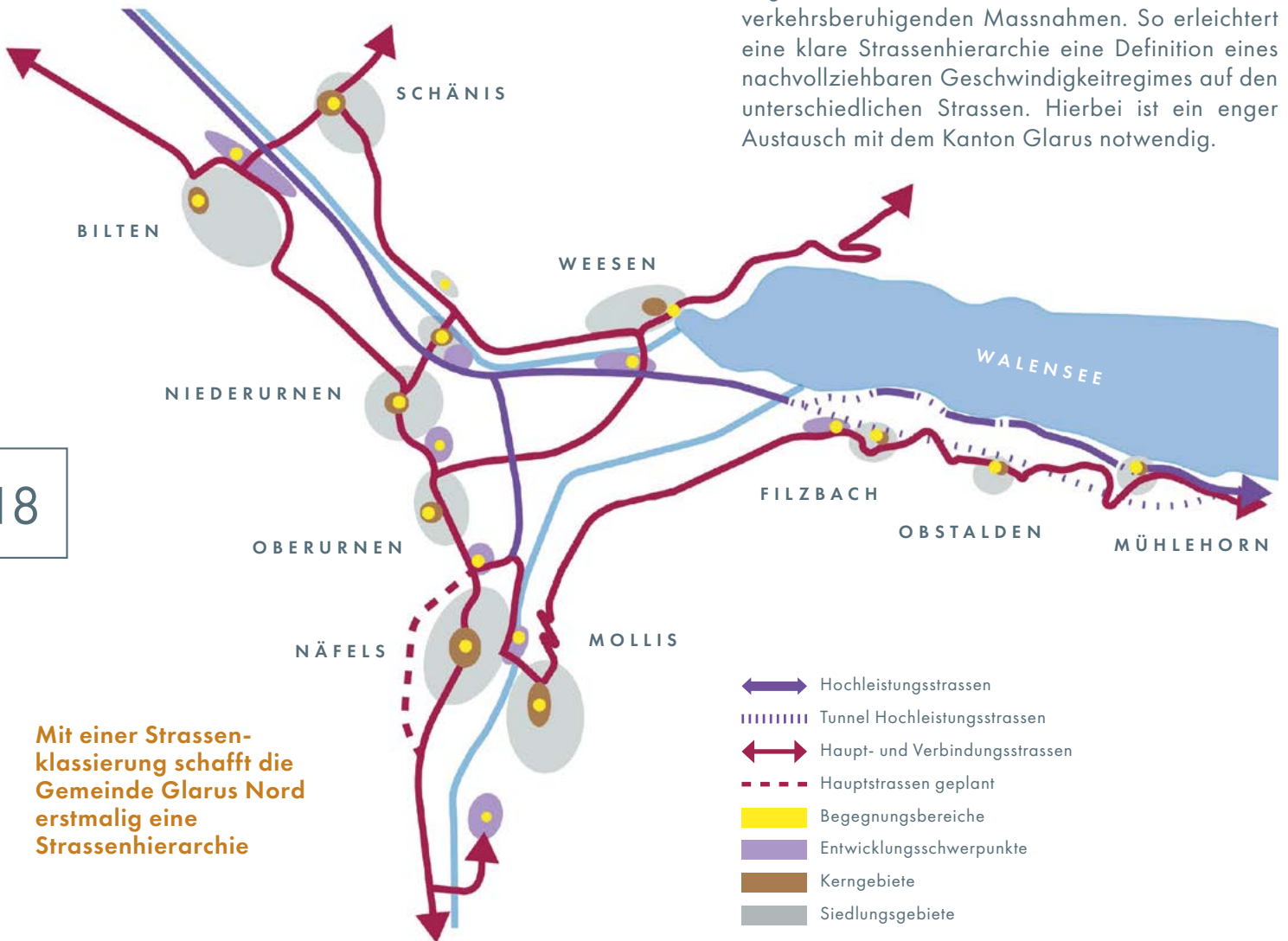
wie dem Bahnhof Näfels-Mollis, als zweite wichtige Schnittstelle im ÖV-System, verbessert werden.

Ausgehend von den beiden Anknüpfungspunkten in Ziegelbrücke und Näfels ist im Gesamtverkehrskonzept eine Bus-Achse mit optimierten Halte-

stellen und ein dichteres Angebot mit einem Viertelstundentakt vorgesehen. Gleichzeitig soll die Attraktivität auch durch einen besseren Komfort der Bushaltestellen, so bspw. mit Wartehäuschen und Sitzgelegenheit, gesteigert werden.

## Verkehrsberuhigung / Strassenhierarchie

Eng mit dem Strassennetz verbunden sind auch die verkehrsberuhigenden Massnahmen. So erleichtert eine klare Strassenhierarchie eine Definition eines nachvollziehbaren Geschwindigkeitsregimes auf den unterschiedlichen Strassen. Hierbei ist ein enger Austausch mit dem Kanton Glarus notwendig.



## Parkierung und Shared-Mobility-Angebote



Bereits jetzt sind in Glarus Nord vereinzelte Car-Sharing-Angebote vorhanden.

Die fortschreitende Digitalisierung verändert das Verhalten der Menschen auch in Verkehrsthemen: So wollen vor allem jüngere Menschen zunehmend Shared-Mobility-Angebote bei Autos, aber auch Velos, nutzen. So strebt das Gesamtverkehrskonzept in sämtlichen Ortschaften einen Zugang zu solchen Angeboten an. Hierbei leistet auch das im Jahr 2023 umgesetzte Parkierungskonzept inkl. Parkplatzbewirtschaftung Unterstützung. An jenen Stellen, bei denen der ÖV gut ausgebaut ist, ist es denkbar, dass die Erstpflicht für Parkplätze bei Neu- oder Umbauten reduziert werden kann.

# ...und die Umsetzung?

So schön die Grundsätze und Absichten des Gesamtverkehrskonzepts auch tönen – der wirkliche Wert dieses Konzepts wird sich an der Umsetzung der konkreten Massnahmen messen. So enthält das Gesamtverkehrskonzept umfangreiche Massnahmen, deren Aufzählung den Rahmen des vorliegenden Gemeindemagazins „iibligg“ sprengen würden. Beim weiteren Vorgehen zeigt das Gesamtverkehrskonzept einerseits eine Priorisierung der verschiedenen Massnahmen auf. Dadurch können viele Massnahmen in die laufende Planung der Gemeinde Glarus Nord einfließen. Dadurch dient das Gesamtverkehrskonzept als Strategie für das Tagesgeschäft. Massnahmen, die nicht anlässlich einer laufenden Planung umgesetzt werden können, wurden einem kurzfristigen (1 bis 3 Jahre), mittelfristigen (3 bis 6 Jahre) oder einem langfristigen (6 bis 15 Jahre) Planungshorizont zugeordnet. Bei einzelnen Massnahmen ist der Horizont derzeit auch noch offen.

Letztlich handelt es sich bei der Frage, ob die angedachten Massnahmen überhaupt umgesetzt werden (unabhängig des zeitlichen Faktors), manchmal um eine politische Frage: Die im Gesamtverkehrskonzept aufgezeigten Massnahmen haben verschiedentlich finanzielle Konsequenzen, zu denen die entsprechenden Beschlüsse der jeweils zuständigen Instanzen – in Glarus Nord oftmals die Gemeindeversammlung – einzuholen sind.

Für die kommenden Jahre sollen unter anderem folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung umgesetzt werden:

JAHR	BEREICH	MASSNAHME
2023/2024	Parkierung	Prüfung der Reduktion von privaten Pflicht-Parkplätzen an gut erschlossenen Lagen; Klärung gesetzliche Handhabung
2023/2024	Mobilitätsmanagement	Klärung Werkzeug Mobilitätsmanagement und Umsetzung angehen
2024/2025	Schulwegsicherheit	Durchführung und Auswertung temporär Tempo 20 vor Schulhäusern als Versuch
2024	Fuss-/Veloverkehr	Ausarbeitung Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung
jährlich	Mobilitäts-sensibilisierung	Durchführung Cyclomania (Aktion zur Veloförderung), jeweils im September
2024	ÖV	Entwicklung Fahrplankonzept: Viertelstundentakt Bus Ziegelbrücke bis Mollis
2024	ÖV	Entwicklung Fahrplankonzept: Erschliessung Flugplatz, Mollis
2024	ÖV	Prüfung Ansatz und Anstoss erste Schritte: Klimaabo
laufend	ÖV	Erstellung Buswartehäuschen 2024: Bilten „Unterbilten“ 2024: Oberurnen „Im Grütli“ 2024: Niederurnen „Fennen“ geplant: Mollis, Post
2024	Entwicklungsschwerpunkte	Näfels-Mollis: Definition Prozess Aufwertung Bahnhofplatz
		Bilten: Rahmenplanung Linth-Escher-Strasse, Entwicklung und Festhaltung. Vision/ortsbauliche Idee, wichtige Veloachse
2025	Verkehrsberuhigung	Weiterentwicklung Verkehrsberuhigung in den Quartieren
2025	Strassenklassierung/-zuständigkeiten	Thematisierung Projekt, Anstoss erste Schritte
2026	Parkierung und Shared-Mobility-Angebote	Start Machbarkeitsstudien/Bedarfsabklärungen Mobilitätshubs

Die Umsetzung dieser Massnahmen unterliegt wiederum den politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zum Zeitpunkt der notwendigen Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten herrschen werden.

*Wir wünschen Ihnen  
frohe Festtage und  
einen guten Rutsch  
ins neue Jahr!*



**Glarus Nord – Ihre Gemeinde  
zum Leben, Arbeiten und Wohnen.**

[www.glarus-nord.ch](http://www.glarus-nord.ch)

**Glarnerland**