

Gesamtverkehrskonzept

Gemeinde Weesen

01.07.2025

Auftraggeberin

Gemeinde Weesen
Hauptstrasse 15
8872 Weesen

Auftragnehmerin

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

Begleitet durch

Marcel Benz, Alois Bamert, Bruno Huber, Rita Leuenberger, Zoran Vidakovic, Ignaz Gmür, Koni Bischofberger, Bruno Gallati, Myrta Giovanoli, Rhea Gisler und Petra Hefti

Berichtversion

Erlassen vom Gemeinderat 01.07.2025
Version vom 31. Oktober 2024 (unverändert)

Zusammenfassung / Vorwort

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

Die Entwicklung der vergangenen 60 Jahren war geprägt vom Glauben an ein ungebremstes Wachstum, allgemein zugängliche Wohlfahrt und unendliche Energiequellen. Diese Wertvorstellungen trugen zu auto-abhängigen Siedlungsstrukturen, sich entleerenden Dorfkerne, Zwangsmobilität und der Verlust an gesellschaftlichen Zusammenhalt bei.

Die globale Energie- und Klimakrise zeigen die Dringlichkeit auf, sich neu zu orientieren und führen zu Herausforderungen, die auf kommunaler Ebene angegangen werden müssen. Vom Raumplanungsgesetz her ist das Thema der Siedlungsbegrenzung und der Innenentwicklung eine grosse Chance, die Mobilität neu zu denken. In Kapitel 4 werden die Ziele diskutiert und definiert, bezüglich Emissions-Reduktionszielen ist ein Paradigmenwechsel erforderlich.

Das Zukunftsbild in Kapitel 5 basiert auf den bereits vorliegenden Vorarbeiten aus der Ortsplanung und setzt einige zusätzliche Akzente. Besonders hervorzuheben sind die Begegnungsbereiche, welche als Treffpunkte in der Ortschaft eine wichtige Funktion übernehmen sollen. Die Begegnungsbereiche finden ihre Abbildung an verschiedenen Stellen der Konzeption, z.B. als Flanierbereiche in den Fusswegnetzen oder als Standorte von Bushaltestellen und Mobilitätshubs.

Der Kanton Glarus und die Gemeinde Glarus Nord beabsichtigen, das auf Glarner Boden liegende Gebiet Biäsche als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt zu entwickeln. Der Mehrverkehr, welcher durch dieses Wachstum entsteht, muss für die Gemeinde Weesen verträglich abgewickelt werden. Die Gemeinde Weesen muss sich aktiv und frühzeitig positionieren und einbringen, damit ihre Anliegen in die Entwicklung des Standortes Biäsche einfließen. Eine Basis für eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden konnte im Rahmen der Testplanung Biäsche und in der Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzepte gelegt werden.

Der Tourismus bleibt für die Gemeinde Weesen ein wichtiges Standbein und ist durch starke (saisonale) Schwankungen und durch einen mehrheitlich wetterabhängigen Tagestourismus geprägt. Die Nutzung von Synergien mit der Entwicklung in der Glarner Biäsche soll dazu beitragen, die negativen Auswirkungen wie beispielsweise den Parksuchverkehr zu minimieren und in geordnete Bahnen zu lenken.

Das Verkehrsverhalten ist nicht statisch und hat sich seit jeher immer verändert. Angesichts zunehmend gesättigter Netze und übergeordneter Rahmenbedingungen wird in den kommenden Jahren auch in der Region Zürichsee-Linth eine Sättigung beim motorisierten Individualverkehr eintreten, weil die Verkehrsinfrastrukturen und Parkierungsflächen mangels Flächen und Ressourcen nicht mehr erweiterbar sein werden. Dem gegenüber werden alternative Angebote (öV, Velo, Shared Mobility und verbindender Schiffsverkehr) deutlich einfacher zugänglich, günstiger, schneller und attraktiver. Die Konzeption und die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts sind darauf ausgerichtet, die aktuellen Entwicklungen aufzunehmen und zu unterstützen. Sich abzeichnende Chancen und sich verändernde Bedürfnisse sollen zum Anlass genommen werden, die Angebote neu auszurichten.

Inhalt

	Zusammenfassung / Vorwort.....	3
1	Ausgangslage.....	6
	1.1 Auftrag und Aufgabenstellung.....	6
	1.2 Projektperimeter, Planungshorizont	6
	1.3 Projektziele	6
	1.4 Vorgehen.....	7
	1.5 Projektorganisation	7
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
3	Analyse	9
	3.1 Bevölkerungs- und Arbeitsentwicklung.....	9
	3.2 Siedlungsentwicklung und planerische Absichten.....	10
	3.3 Pendlerströme	10
	3.4 Verkehrsmittelwahl (Modalsplit).....	11
	3.5 Wegzwecke und Weglängen.....	12
	3.6 Verkehrserzeugung.....	13
	3.7 Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr.....	14
	3.8 Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	15
	3.9 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	16
	3.10 Fussverkehr und Schulwege	18
	3.11 Veloverkehr.....	18
	3.12 Parkierung.....	19
	3.13 Mobilitätsmanagement	21
	3.14 Shared Mobility-Angebote.....	21
	3.15 Elektromobilität	21
	3.16 Tourismus und Naherholung	22
	3.17 Unfälle, Verkehrssicherheit	23
	3.18 Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft.....	24
	3.19 SWOT-Analyse.....	24
	3.20 Werte / Qualitäten und Konflikte / Herausforderungen	25
	3.21 Fazit, Handlungsbedarf	26
4	Zielsetzungen	27
	4.1 Modalsplit-Ziel	28
5	Zukunftsbild	29
6	Konzeption	30
	6.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen	30
	6.2 Fussverkehr.....	30
	6.2.1 Fussverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept	31
	6.2.2 Anzustrebende Standards	31
	6.3 Veloverkehr.....	32
	6.3.1 Veloverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept	32
	6.3.2 Anzustrebende Standards	33
	6.3.3 Veloabstellplätze	34
	6.4 Öffentlicher Verkehr	34
	6.4.1 Zugänge zum ÖV optimieren.....	35

6.4.2	Ziegelbrücke; Reisezeiten optimieren mit kurzen Umsteigezeiten.....	35
6.4.3	Schiffsverkehr	36
6.5	Motorisierter Individualverkehr	36
6.6	Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung.....	37
6.7	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	37
6.7.1	Öffentliche Parkplätze, Mobilitätshubs und Quartierparking.....	37
6.7.2	Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht	38
6.7.3	Shared Mobility	38
6.7.4	E-Mobilität.....	39
6.8	Querschnittsthemen.....	39
6.8.1	Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse und BGK Ziegelbrückstrasse.....	39
6.8.2	Güterverkehr, Ver- und Entsorgung.....	40
6.9	Kommunikation und Zusammenarbeit.....	40
7	Massnahmen.....	41
7.1	ESP Biäsche (Glarus Nord)	41
7.2	Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr.....	43
7.3	Anpassungen Velorouten	44
7.4	Schwachstellenerhebung und -bearbeitung Fuss- und Veloverkehr (laufend).....	45
7.5	Parkierung / Shared Mobility / Mobilitätshub.....	46
7.6	Zentrumsaufwertung.....	47
7.7	Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse.....	48
8	Beurteilung der Auswirkungen	49
9	Umsetzung und Controlling	51
10	Mitwirkung.....	53
11	Vorprüfung.....	53
	Planbeilagen.....	55
	Werte- und Konfliktekarte.....	55
	Zukunftsbild	55
	Teilkonzept Fussverkehr	55
	Teilkonzept Veloverkehr	55
	Teilkonzept Öffentlicher Verkehr	55
	Teilkonzept motorisierter Individualverkehr.....	55
	Teilkonzept Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung	55

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Weesen überarbeitet aktuell ihre Ortsplanung. Derzeit wird der Rahmennutzungsplan (Baureglement und Zonenplan) sowie die Schutzverordnung (Landschaft wie Siedlung) überarbeitet resp. dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Nun soll auch das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 überprüft und ergänzt werden. Die Gemeinde Weesen beauftragte Schneiter Verkehrsplanung AG, Ennenda, das Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu überarbeiten.

Das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 konzentrierte sich in erster Linie auf die Kantonsstrassen (Hauptstrasse, Ziegelbrückstrasse), wobei insbesondere die Themen Geschwindigkeiten und Verkehrssicherheit (Fussgängerübergänge) diskutiert wurde. Ein Ausbau des Linthdammwegs zu Gunsten des Veloverkehrs wurde vorgesehen, die Realisierung wurde jedoch durch die Stimmbewölkerung nicht unterstützt.

Das GVK ist ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument. Das GVK hält Aussagen zur angestrebten Verkehrsentwicklung bereit. Es richtet sich einerseits mit Handlungsempfehlungen und einer Massnahmenübersicht an die politischen Gremien und die Verwaltung. Andererseits richtet sich das GVK an die Bevölkerung, an Verbände, Investoren und weitere Akteure. Die angestrebte Verkehrsentwicklung soll von den Nutzer:innen mitgetragen werden. Die Bevölkerung ist durch eine Begleitgruppe im Erarbeitungsprozess vertreten und durch den durchgeführten elektronischen Mitwirkungsprozess mit einbezogen.

1.2 Projektperimeter, Planungshorizont

Das Gemeindegebiet Weesen bildet den Projektperimeter. Die Anbindungen an die Nachbargemeinden (Amden, Schänis und Glarus Nord) resp. an den Nachbarkanton (Kanton Glarus) sind zu berücksichtigen.

Der Planungshorizont beträgt 15 Jahre.

1.3 Projektziele

Für die anstehende Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts hat der Gemeinderat Projektziele definiert (zu Beginn der Bearbeitung ergänzt):

- Gesamtverkehrskonzept von 2011 überprüfen und aktualisieren;
- Grundlage für eine aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 Jahren;
- Strategisches, handlungsorientiertes, alltagstaugliches Planungsinstrument;
- Abstimmung auf die Ortsplanungsrevision und weitere aktuelle Projekte.

Inhaltliche Ziele / Schwerpunkte aus Sicht des Gemeinderats (ergänzt):

- alle Verkehrsarten nachhaltig entwickeln;
- Parkierung und Mobilitätsverhalten abstimmen, insbesondere auch mit den Nachbargemeinden;
- Verkehrssicherheit (Fokus Quartiere, Schulwegsicherheit, Schulwege mit Velo)

1.4 Vorgehen

Die Bearbeitung ist in 4 Phasen gegliedert:

- Phase 1: Analyse und Strategie
- Phase 2: Konzeption und Massnahmen
- Phase 3: Mitwirkung und Beschlussfassung
- Phase 4: Umsetzung und Controlling (durch Gemeinde)

1.5 Projektorganisation

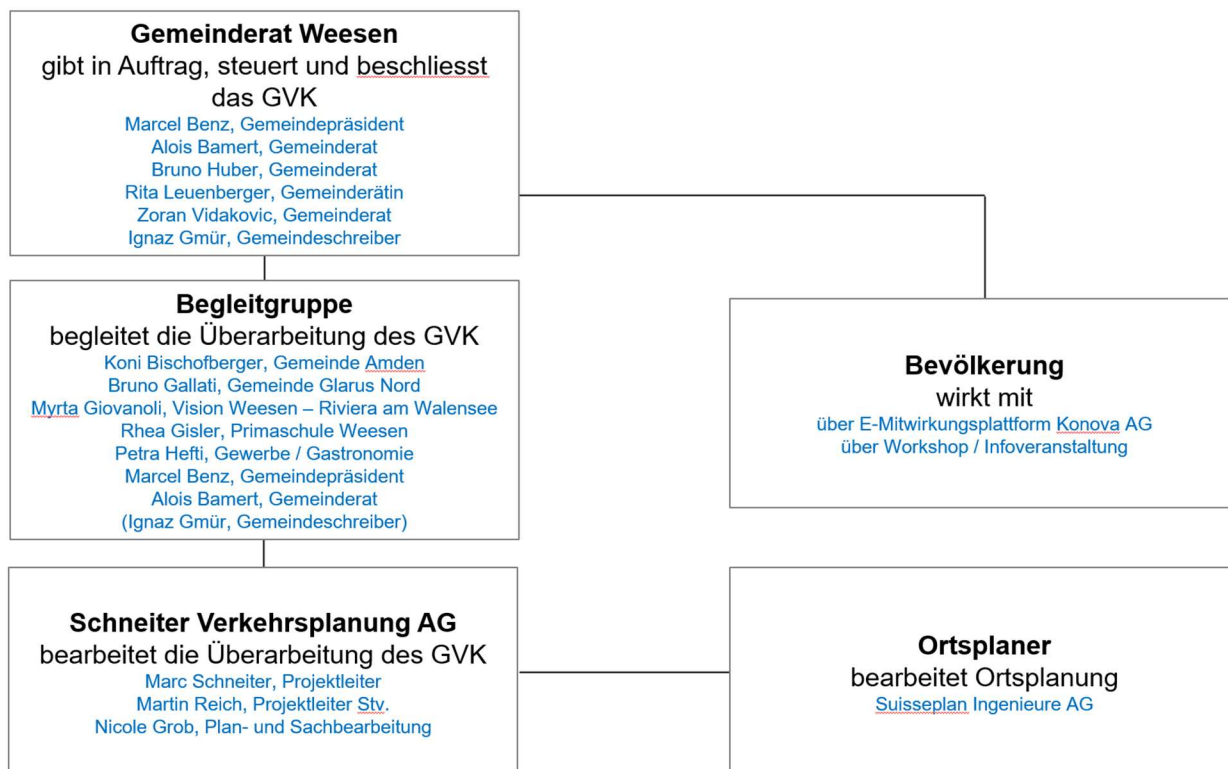


Abbildung 1: Organigramm

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

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

Die wichtigsten Rahmenbedingungen und Grundlagen sind:

- Gesetze und Verordnungen des Bundes, insbesondere:
 - Raumplanungsgesetz RPG, Raumplanungsverordnung RPV
 - Bundesgesetz über die Nationalstrassen NSG, Strassenverkehrsgesetz SVG, Verkehrsregelnverordnung VRV, Signalisationsverordnung SSV, Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Durchgangsstrassenverordnung
 - Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG
 - Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)
 - Personenbeförderungsgesetz PBG, Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV
 - Behindertengleichstellungsgesetz BehiG

- Nachhaltigkeitspolitik des Bundes (Agenda 2030)
- Klimastrategie 2050 des Bundes (Netto-Null-Ziel)
- Mobilitätsstrategie 2050 des Bundes resp. Sachplan Verkehr (Mobilität und Raum 2050)
- Raumkonzept Schweiz
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Statistische Daten, Bundesamt für Statistik (BFS), z.B. Ständige Wohnbevölkerung und Beschäftigte in den Gemeinde Weesen und Amden
- Kantonaler Richtplan (inkl. Raumkonzept)
- Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen, von der Regierung beschlossen, Juni 2017
- Gesetze und Verordnungen des Kantons St. Gallen, insbesondere:
 - Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV), Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV)
 - Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz
 - Strassengesetz (StrG), Strassenverordnung (StrV)
 - Planungs- und Baugesetz (PBG), Verordnung zum Planungs- und Baugesetz (PBV)
- Raumbesichtigung des Kantons St. Gallen
- Bericht öffentlicher Verkehr, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), August 2023
- Lärmsanierungsprojekt Weesen, Tiefbauamt Kanton St. Gallen, Abschnitt 43.1, 2023
- Regionalplan Zürichsee Linth, Verein Zürichsee Linth, 2014
- Ausschreibungsunterlagen inkl. Dokument «Fragen zur Überarbeitung Verkehrskonzept»
- Gesamtverkehrskonzept, Spaargaren + Partner AG und asa AG, 2011
- Unterlagen zur Ortsplanungsrevision, insbesondere:
 - Analysen und Grundlagen, 2019 / 2020, inkl. Umfrage Verkehr
 - Leitbild und Räumliches Entwicklungskonzept, 2020 / 2021, inkl. E-Mitwirkung
 - Revision Kommunalen Richtplan, 2021/2022
 - Revision Rahmennutzungsplan (Baureglement und Zonenplan), 2022 / 2023, Mitwirkungsverfahren Dez. 2022 und Jan. 2023
 - Revision Gemeindestrassenplan (2021/2022, genehmigt, Einsprachen hängig, deshalb noch nicht rechtskräftig)
- Vorprojektstudie, Teil Hauptstrasse, 2015, teilweise umgesetzt
- Vorprojektstudie, Teil Ziegelbrückstrasse, 2011, teilweise umgesetzt
- Vision Weesen Riviera am Walensee (2021)
- Daten Parkingpay, 2017 – 2022 (alle Zahlungseingänge, Parkuhr und digital, Gebührenerhöhung ab 20.07.2021)
- Daten Verkehrserhebungen, 2022 / 2023
- Testplanung Biäsche (Gemeinde Glarus Nord), Schlussbericht, 29. August 2023
- Kommunales Energiemonitoring, Energieagentur St. Gallen, 2023
- Präsentation räumliches Tourismuskonzept (rTEK; Gemeinden Amden und Weesen), 3.11.2022
- Touristische Eckdaten (Logiernächte, Gästeeintritte der Sportbahnen Amden)
- Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord, 2023

Projektliste

- Sanierung Hauptstrasse Rosengarten bis Rebergstrasse: erfolgt etappenweise, von 2023 bis ca. Ende 2025.
- Schwärzistrasse: Arbeitsnutzungen in der Biäsche (Glarus Nord) sollen für den Schwerverkehr über Glarner Territorium erschlossen werden. Umgestaltung Schwärzistrasse vorgesehen.

- Die Gemeinde prüft mit dem Schiffbetrieb einen saisonalen Shuttleverkehr mit dem Schiff von Ostern bis Herbst ([evtl. Linthkanal] – Hafen Weesen – Lago Mio – Betlis - Gäsli – [evtl. Linthkanal]). Dieser Rundkurs würde zur Ergänzung des Schiffsbetriebes dienen.
- räumliches Tourismuskonzept (rTEK) Amden/Weesen seit 2021 in Erarbeitung. Touristische Betrachtung erfolgt, raumplanerische Betrachtung noch offen.
- Projekt Walensee Tourismus: Veloverkehr am südlichen Walenseeufer aufwerten.
- Die Revision der Ortsplanung Amden steht ebenfalls an.
- Parkplatzprojekt Moos, Abtrag des alten Bahndamms und Erstellung Parkplätze.
- Neubau Kunstrasenplatz FC Weesen im Moos Weesen
- Neubau Leichtathletikanlage Oberstufenschule Weesen Amden im Moos Weesen

3 Analyse

3.1 Bevölkerungs- und Arbeitsentwicklung

Die Gemeinde Weesen hat ab den 1990er-Jahren ein Wachstum erfahren. Ende des Jahres 2000 wurden 1'361 Einwohnende gezählt. Per 31.12.2022 waren 1'845 Einwohnende in Weesen ansässig. Die Anzahl der Beschäftigten (Vollzeitäquivalente VZÄ) betrug im Jahr 2011 353 und ist bis ins Jahr 2020 auf 309 VZÄ zurückgegangen. (Quelle: BFS, 2023)

Gemäss der laufenden Revision der Ortsplanung wird in der Gemeinde Weesen eine Bevölkerungszunahme von rund 200 – 300 Einwohnenden bis 2038 / 2040 angestrebt (Gemeinde Weesen, Ortsplanungsrevision Planungsbericht, 2022).

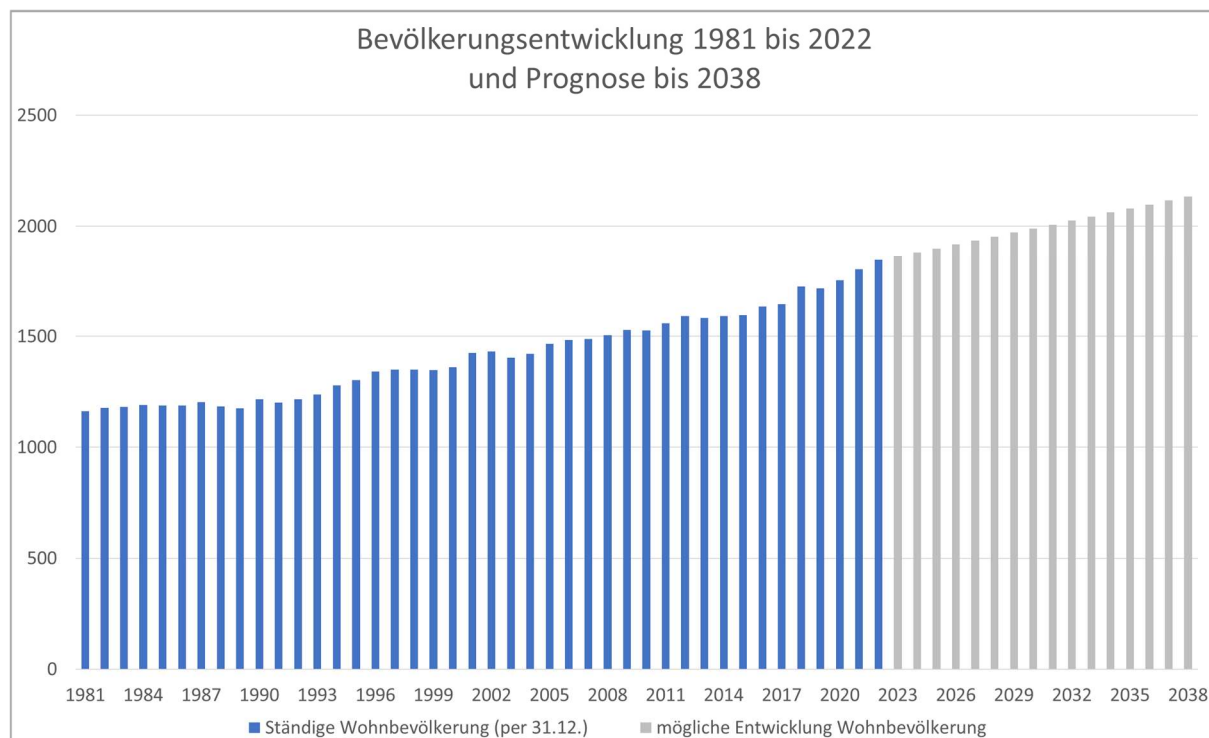


Abbildung 2: Entwicklung der ständigen Bevölkerungsentwicklung in Weesen von 1981 bis 2022 (Quellen: BFS, 1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP, ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP), sowie prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2038 gemäss Ortsplanung (grobe Abschätzung).

Auch die Gemeinde Amden hat in den letzten Jahrzehnten ein Wachstum verzeichnet. Die Gemeinde Amden wies per 31.12.2022 1'847 Einwohnende aus. Im Jahr 2020 wurden in der Gemeinde Amden 382 VZÄ gezählt. (Quelle: BFS, 2023)

3.2 Siedlungsentwicklung und planerische Absichten

Im Rahmen der Ortsplanung wurden zahlreiche Grundlagen aufgearbeitet (Quartiereinteilung, Gebäudealter, Gebäudestruktur und -nutzung, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Nutzungen, Einwohnerdichte, Beschäftigtendichte). Vgl. Analysepläne im Anhang (Suisseplan, 2019 / 2020). Basierend auf dem räumlichen Entwicklungskonzept werden der Gemeinderichtplan und die Nutzungsplanung überarbeitet.

Der Kanton Glarus und die Gemeinde Glarus Nord beabsichtigen, das Gebiet Biäsche (Glarus Nord) zu einem Arbeitsstandort für regional und kantonal bedeutsame Unternehmen zu entwickeln (ESP Biäsche). Im Jahr 2023 wurde dazu unter Einbezug der Gemeinde Weesen eine Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse der Testplanung bilden das Fundament für die weiteren Planungsschritte (z.B. Überbauungsplan und Perimeterverfahren zur Finanzierung der gemeinsamen Erschliessung). Gemäss den Empfehlungen im Schlussbericht sollen im Rahmen der weiteren Bearbeitung Geschossflächen und damit Vorgaben zu Arbeitsplätzen definiert werden. Als Grössenordnung werden 1'000 – 2'000 Arbeitsplätze genannt (vgl. Schlussbericht, S. 61).

3.3 Pendlerströme

Eine Auswertung der Pendlerströme im Jahr 2018 zeigt, dass Pendlerbeziehungen insbesondere mit den Nachbargemeinden, mit dem Kanton Glarus, der Region See-Gaster, dem Sarganserland, Graubünden und Zürich bestehen (Abbildung 3). Im Jahr 2018 waren 195 Binnenpendler (innerhalb der Gemeinde Weesen), 701 Wegpendler und 234 Zupendler erfasst. Aufgrund der geografischen Verteilung ist davon auszugehen, dass der MIV-Anteil an den Pendlerströmen relativ hoch liegt.

Pendlerströme Gemeinde Weesen

Weitere Schweiz: 13

Total: 1'081

davon Wegpendler 697

davon Zupendler 224

davon Binnenpendler 160

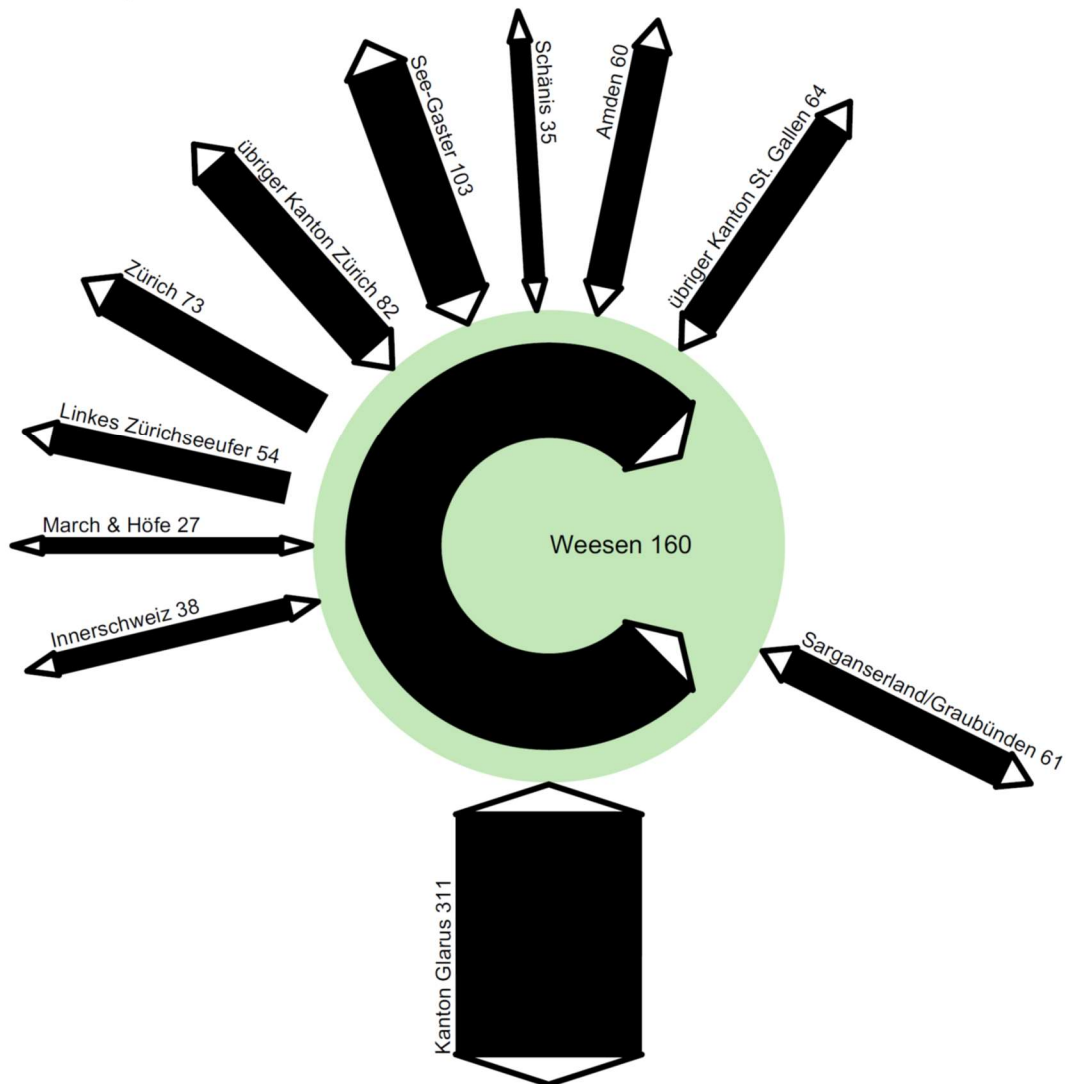


Abbildung 3: Pendlerströme der Gemeinde Weesen. Quelle: BFS, Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2020.

3.4 Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)

Der Motorisierungsgrad in der Gemeinde Weesen liegt relativ hoch (rund 680 Personenwagen / 1000 Einwohner; Quelle Energiemonitoring, 2023).

Eine Abschätzung des heutigen Modalsplits in Bezug auf die Anzahl Wege kann aufgrund der vorliegenden Daten annäherungsweise vorgenommen werden (Abbildung 4).

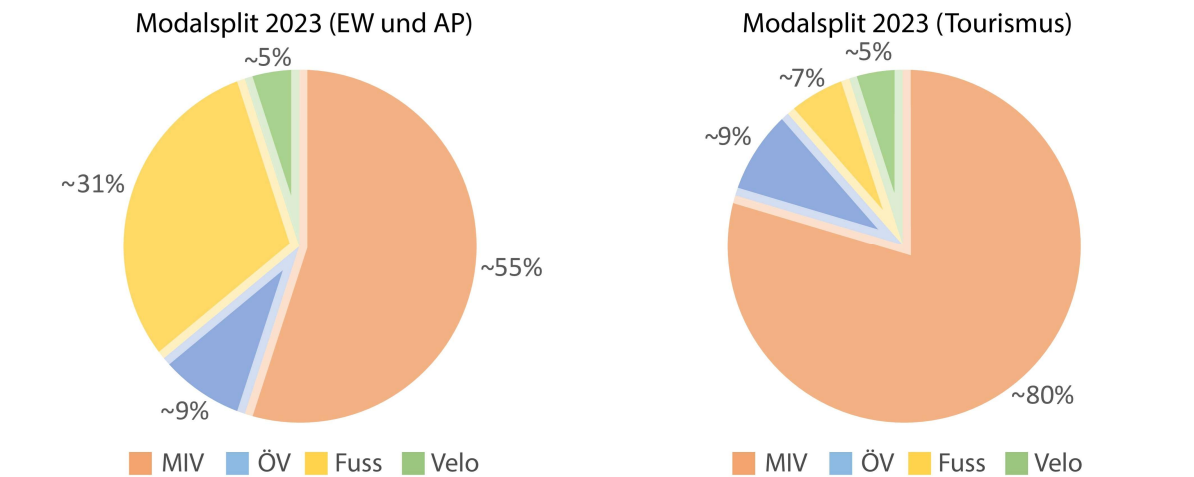


Abbildung 4: Abschätzung des heutigen Modalsplits für Einwohnende (EW), Arbeitsplätze (AP) sowie den Tourismus in der Gemeinde Weesen, bezogen auf die Anzahl Wege pro Tag. Eigene (grobe) Abschätzung aufgrund Grundlagedaten des BFS zur Bevölkerung, zu den Arbeitsplätzen und zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus).

3.5 Wegzwecke und Weglängen

Der Binnenverkehr nimmt am Gesamtverkehrsaufkommen einen bedeutenden Anteil ein. Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als 5 km; jede achte Autofahrt und rund 20 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sind kürzer als 1 km (gemäss Angaben Mikrozensus).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anteile der Wegzwecke, je im Verhältnis zur Distanz, zur Unterwegszeit oder gemessen pro Anzahl Wege. Gemäss Grafik dienen demnach z.B. 22% der pro Tag zurückgelegten Wege dem Einkauf (unterste Zeile, hellblauer Balken).

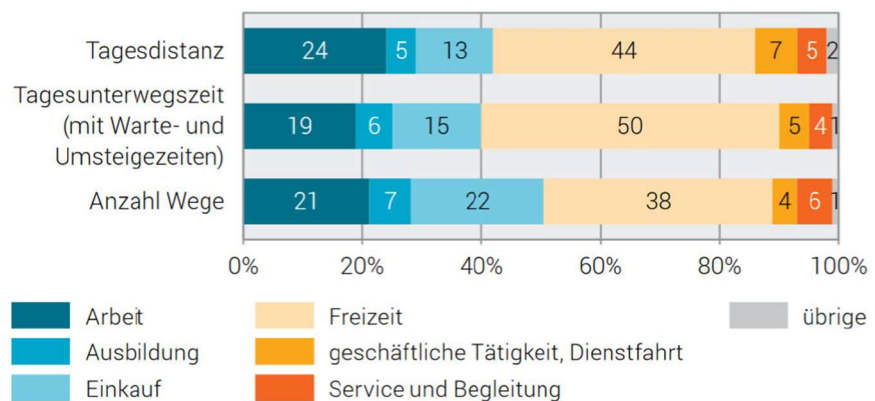
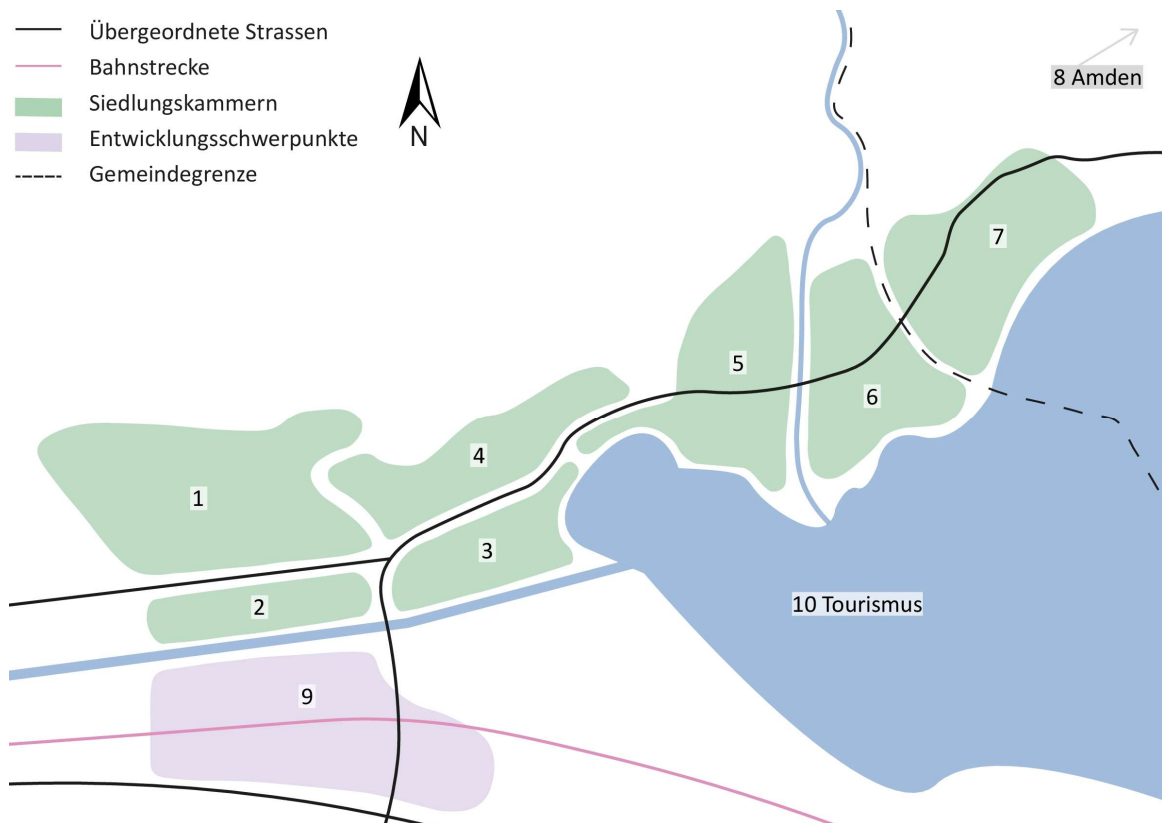


Abbildung 5: Anteile der Wegzwecke (Quelle: Mikrozensus).

3.6 Verkehrserzeugung

Die Verkehrserzeugung je Ortschaft lässt sich grob abschätzen. Auf Grund der Siedlungswachstumspotenziale können zudem absehbare Veränderungen abgeschätzt werden. Jede Person macht nach Mikrozensus pro Tag 1.4 Wegausgänge am Wohnort, jeder Mensch legt durchschnittlich 3 bis 3.5 Wege pro Tag zurück. Annäherungsweise kann pro Einwohnerin und Einwohner mit 3.25 Wegen pro Tag gerechnet werden. Je Arbeitsplatz werden 2.5 Wege abgeschätzt. Abbildung 6 und die Plandarstellung im Anhang zeigen eine Übersicht mit grober Abschätzung der aktuellen Verkehrserzeugung, sowie auf Grund des abgeschätzten Modal-Splits die erzeugten Fahrten und Wege.



Ist-Zustand (Datenstand 2020)	EW	AP	Gäste	Wege gesamt		Fahrten MIV	
				min	max	min	max
1 Moos - Wismet	310	100		1'100	1'420	630	760
2 Trottengüetli – Biäsche (Weesen)	200	10		590	770	340	410
3 Kurfürstenpark – Rosengarten	120	30		390	510	230	270
4 Städtli	470	70		1'490	1'930	860	1'030
5 Autis . Hof	320	30		970	1'270	560	670
6 Hirschengut - Fligut	280	70		950	1'230	550	650
7 Fli (Amden)	350	20		1'030	1'330	590	710
8 Amden	1'470	360		4'940	6'420	2'840	3'410
9 Biäsche (Glarus Nord)	20	50		170	230	100	120
10 Tourismus			200 – 1'500	200	2'200	200	1'400
Total	3'540	740	200 – 1'500	11'830	17'310	6'900	9'430

Abbildung 6: Abschätzung Verkehrserzeugung pro Tag, Ist-Zustand, Datenstand 2020. Tourismus: Die Gästezahlen können starke Schwankungen aufweisen (Saison, Wetter, Wochentag).

Ist-Zustand (Datenstand 2020)	EW	AP	Gäste	Wege gesamt		Fahrten MIV	
				min	max	min	max
Weesen	1'700	310		5'490	7'130	3'170	3'790
Amden	1'820	380		5'970	7'750	3'430	4'120
Biäsche (Glarus Nord)	20	50		170	230	100	120
Tourismus			200 – 1'500	200	2'200	200	1'400
Total	3'540	740	200 – 1'500	11'830	17'310	6'900	9'430

Abbildung 7: Abschätzung Verkehrserzeugung pro Tag in zusammengefasster Form, Datenstand 2020.

3.7 Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr

Anhand der vorhandenen Daten lassen sich die Anteile des Durchgangsverkehrs und des Quell- und Zielverkehrs grob abschätzen (Abbildung 8: Grobe Abschätzung des Durchgangsverkehrs sowie des Quell- und Zielverkehrs in Weesen. Abbildung 8). Zwei Drittel des Verkehrs entlang der Hauptstrasse in Weesen hat die Quelle oder das Ziel in Weesen. Einwohnende, Arbeitsplätze und Besuchende / Touristen tragen zu diesem Verkehr bei. Der Durchgangsverkehr von und nach Amden wird auf ungefähr einen Drittel geschätzt. Auf einen relativ grossen Anteil des Verkehrs kann also mit Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Weesen Einfluss genommen werden.

Mit der geplanten Entwicklung im ESP Biäsche (Glarus Nord) wird die Verkehrserzeugung in diesem Gebiet deutlich zunehmen. Mit geeigneten Massnahmen ist eine für die Gemeinde Weesen verträgliche Abwicklung sicherzustellen.

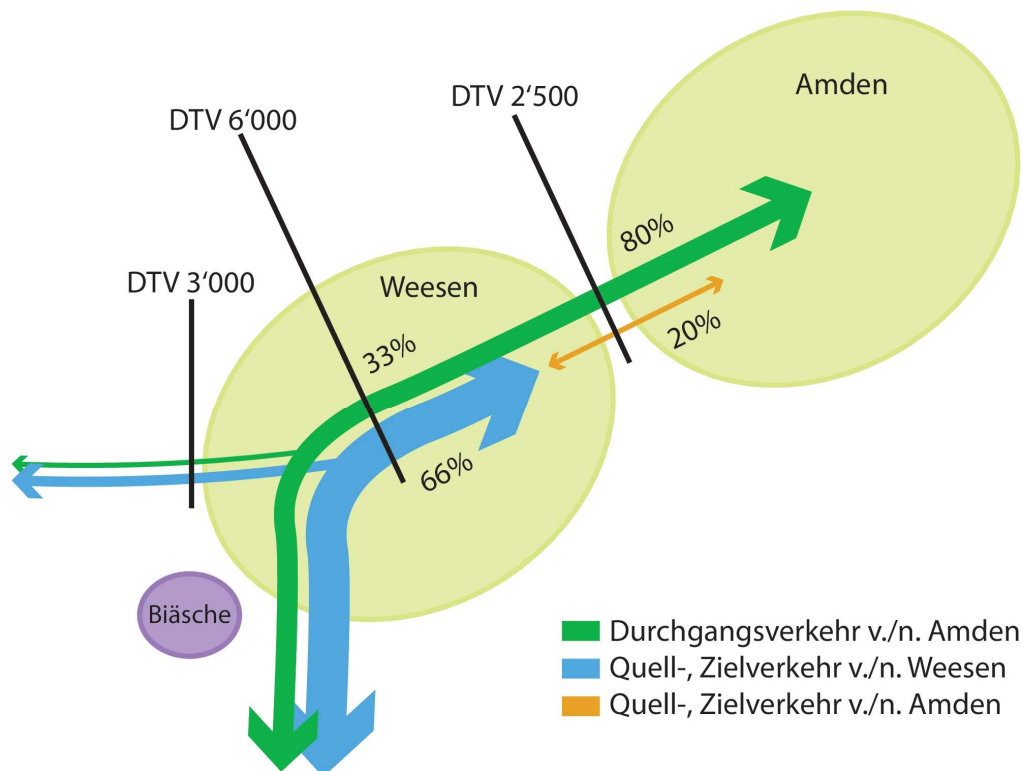


Abbildung 8: Grobe Abschätzung des Durchgangsverkehrs sowie des Quell- und Zielverkehrs in Weesen.

3.8 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Grundlagenplan zur ÖV-Erschliessung aus dem Jahr 2019 ist grundsätzlich noch aktuell (vgl. Anhang, Analyseplan MIV und ÖV, Ortsplanungsrevision Weesen, Suisseplan, 2019).

Die Linie 650 Ziegelbrücke – Weesen – Amden (zeitweise bis Arvenbühl) bedient die Haltestellen tagsüber im Halbstundentakt (abends im Stundentakt), daraus resultiert die ÖV-Gütekategorie D. Die Frequenzen an den Haltestellen können Abbildung 9 entnommen werden. Morgens und abends sind teilweise Beiwagen erforderlich.

Der Kostendeckungsgrad der Linie 650 liegt gemäss Bericht zum öffentlichen Verkehr (Amt für öffentlichen Verkehr AÖV, Kanton St. Gallen, August 2023) bei 59%.

Die Haltestellen Biäsche (Weesen) und Autis sind gemäss BGK neu gestaltet. Auf eine hohe Haltekante wurde verzichtet, da der Busbetrieb AWA nur Hochbodenbusse mit Hublift einsetzt.

Die Haltestelle Post erfüllt die Anforderungen nicht mehr, da der Bus in Richtung Amden die Strassenseite queren muss, um die Haltestelle anzufahren. Fahrgäste steigen demnach nahe der Fahrbahn aus. Die Lage der Haltestellen Post und Biäsche (Weesen) steht, u.a. in Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen im ESP Biäsche (Glarus Nord), zur Diskussion. Es soll eine neue Bushaltestelle beim Speerplatz geprüft werden.

Die Schiffsverbindung Weesen – Walenstadt ergänzt das ÖV-Angebot von April bis Oktober.

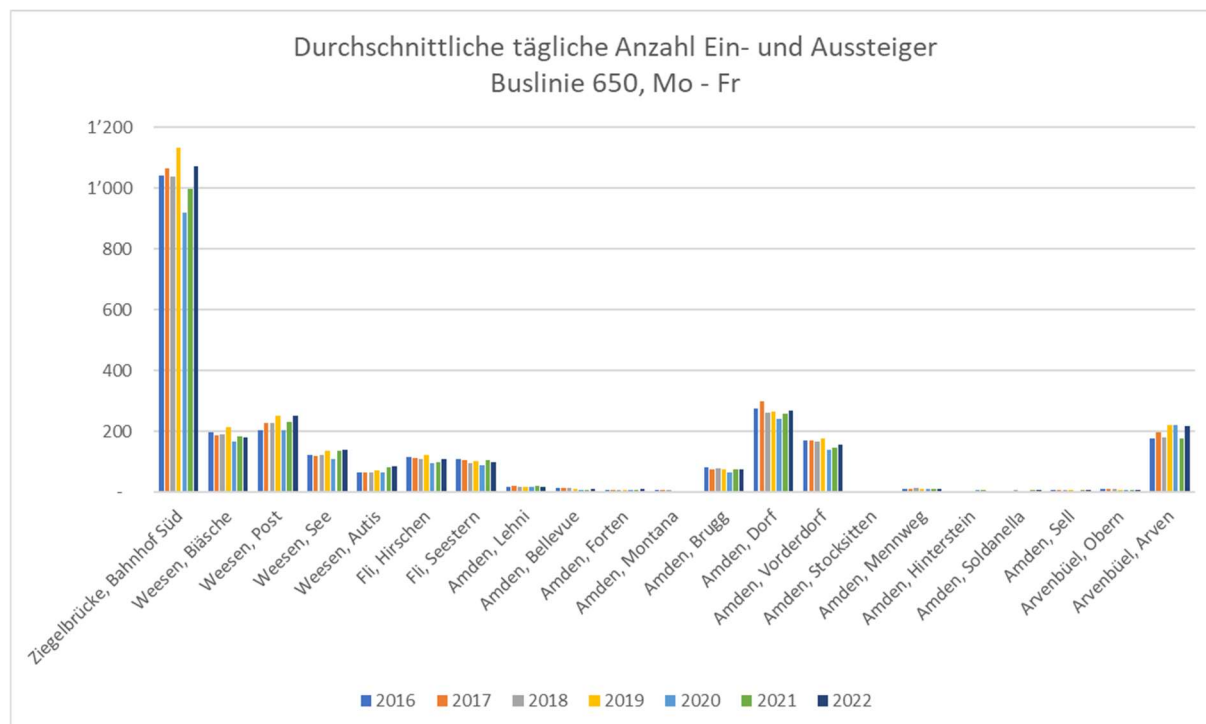


Abbildung 9: Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger, Montag bis Freitag. Eigene Darstellung auf Grundlage von Daten des Amtes für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen.

3.9 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Grundlagenplan zur MIV-Erschliessung aus dem Jahr 2019 ist grundsätzlich noch aktuell (vgl. Anhang, Analyseplan MIV und ÖV, Ortsplanungsrevision Weesen, Suisseplan, 2019).

An der kantonalen, automatischen Strassenverkehrszählung «Amden, Lehnirank» wurde im Jahr 2009 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 2'242 Fahrzeugen erhoben. Seither hat das Verkehrsaufkommen leicht zugenommen (DTV 2021: 2'416 Fahrzeuge; DWV 2021: 2'405 Fahrzeuge), vgl. Abbildung 11.

An der Hauptstrasse (Hausnummern 34/36) wurde im Jahr 2022 ein DTV von rund 4'600 und an der Ziegelbrückstrasse (Hausnummern 28/30) ein DTV von rund 2'600 Fahrzeugen erhoben (Quelle: Tiefbauamt Kanton St. Gallen, Lärmsanierungsprojekt Weesen, Abschnitt 43.1, 2023).

Verkehrsaufkommen auf Gemeindestrassen gemäss Erhebungen der Gemeinde, korrigiert mit Jahresganglinien gemäss VSS-Norm (vgl. Abbildung 10):

- Schwärzistrasse, Mo 28.11.2022 – Mi 07.12.2022, DTV ca. 700
- Linthstrasse, Haus Nr. 21, Di 31.05.2022 – Do 16.06.2022, DTV ca. 290
- Moosstrasse, beim Fussballplatz, Di 29.08.2023 – Di 12.09.2023, DTV ca. 480, erhöhtes Verkehrsaufkommen am Mittwoch und Samstag, Aufgrund Entsorgungspark und Fussballspielen
- Höfenstrasse¹, Haus Nr. 8, Di 26.09.2023 – Mi 11.10.2023, DTV ca. 550
- Höfenstrasse², Kurve Waid, Parz. Nr. 751, Di 17.10.2023 – Sa 04.11.2023, DTV ca. 220

Im Siedlungsgebiet Weesen ist derzeit erst eine Tempo-30-Zone installiert (Linthstrasse) und signalisiert (Herbst 2024). Weitere Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen sind weder installiert noch signalisiert.

Ziegelbrückstrasse: Ausnahmetransportroute, Routentyp II.B, Fahrbahnbreite 5, lichte Höhe 4.8.

¹ Schulferien 30.09.2023 – 22.10.2023

² Schulferien 30.09.2023 – 22.10.2023

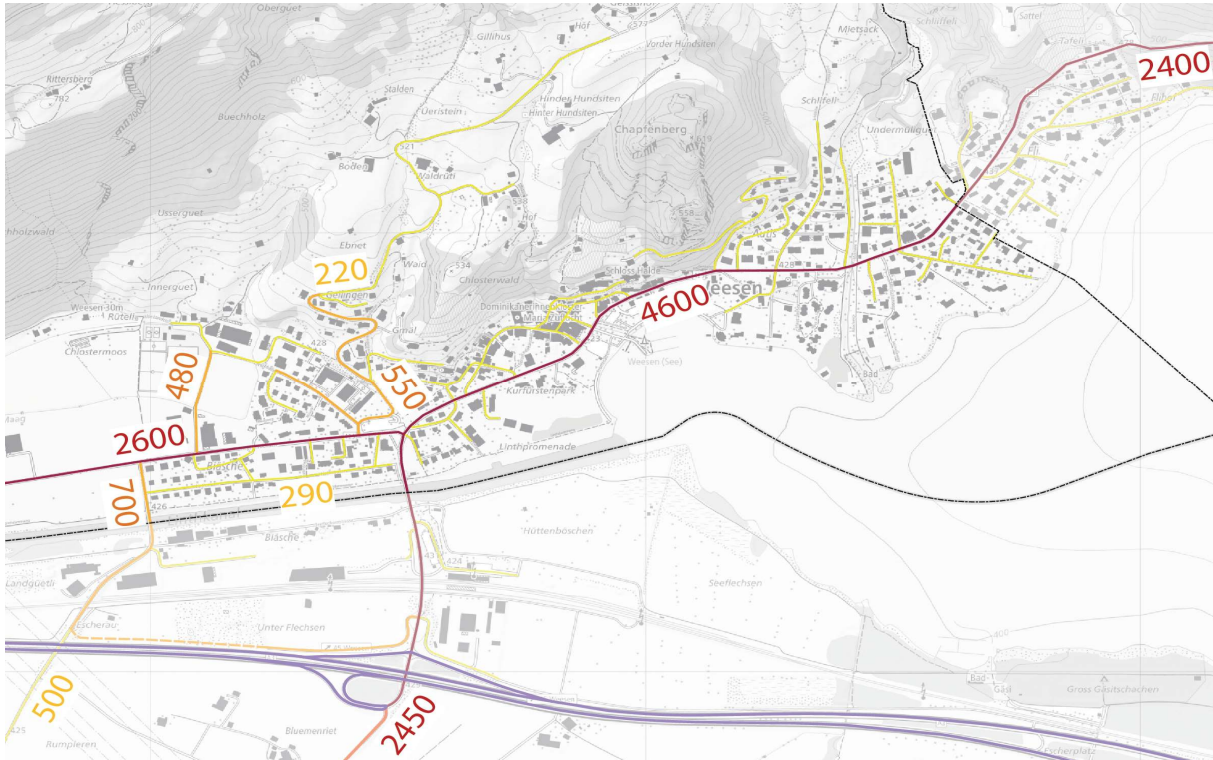


Abbildung 10: Verortung der erhobenen Verkehrsdaten aus Daten des Kantons SG und der Gemeinden Weesen und Glarus Nord. Die Werte geben Auskunft über das Verkehrsaufkommen während der jeweiligen Messperiode und sind gerundet.

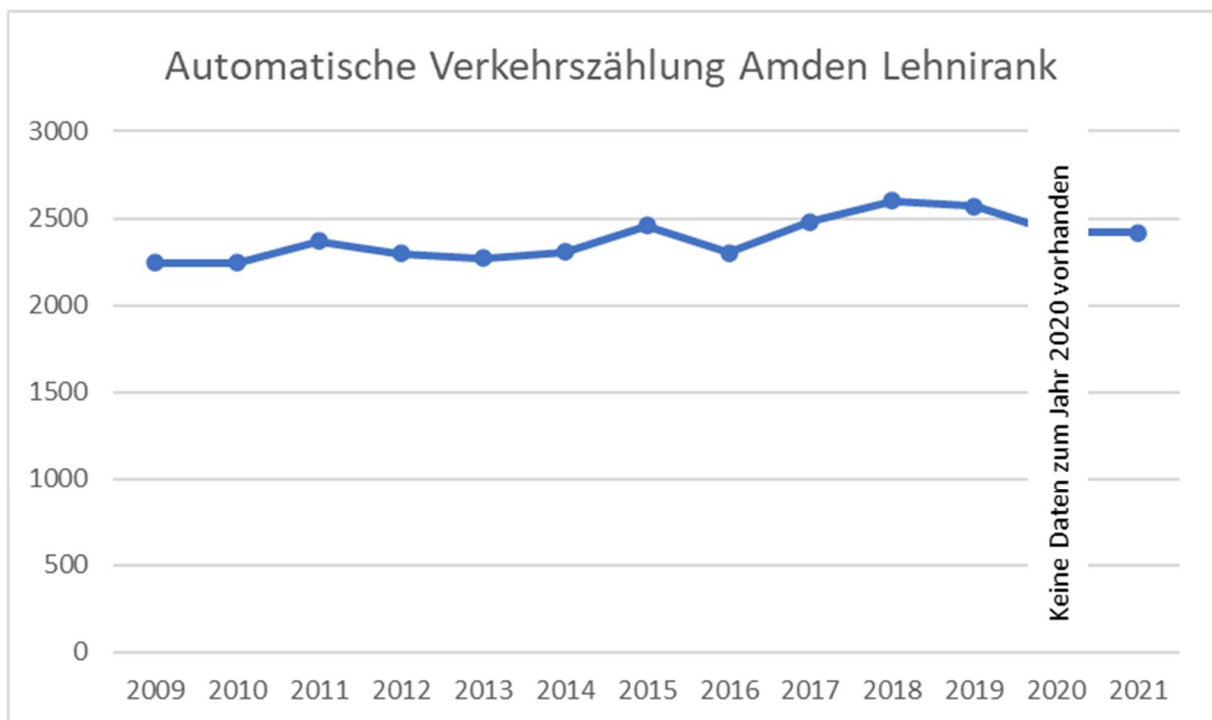


Abbildung 11: Automatische Verkehrszählung Amden Lehnirank. Eigene Darstellung anhand der Zählzeiten des Kantons St. Gallen, <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html>, Zugriff: Juli 2023.

3.10 Fussverkehr und Schulwege

Die Ausgangslage bezüglich Fussverkehr wurde im Jahr 2020 im Rahmen der Ortsplanungsrevision aufgearbeitet (vgl. Anhang, Analyseplan Fussverkehr, Ortsplanungsrevision Weesen, Suisseplan, 2020). Auch die im GVK 2011 genannten Schwachstellen sind weiterhin aktuell: Führung des Fussverkehrs entlang der Hauptachsen inkl. Querungsstellen, teilweise fehlende quartierinterne Fusswegverbindungen.

3.11 Veloverkehr

Die Ausgangslage bezüglich Veloverkehr wurde im Jahr 2020 im Rahmen der Ortsplanungsrevision aufgearbeitet (vgl. Anhang, Analyseplan Veloverkehr, Ortsplanungsrevision Weesen, Suisseplan, 2019).

Die im GVK 2011 thematisierte Thematik einer fehlenden rückwärtigen Veloverbindung abseits der Hauptstrasse (Schulweg) konnte noch nicht gelöst werden. Veränderungen ergaben sich zudem bei den touristischen Velo- und Mountainbikerouten. Aktuell existieren folgende Angebote (Abbildung 12):

- Veloroute SchweizMobil:
 - 9 Seen-Route, Montreux - Rorschach
- Mountainbikerouten SchweizMobil:
 - 2 Panorama-Bike (Rorschach – Montreux)
 - 472 Amden Bike (Weesen – Weesen)
 - 479 Churfürsten Panorama Bike (Walenstadt – Weesen)

Die Fuss-, Wander- und Radwege werden gemäss Art. 10 Strassengesetz im Strassenplan festgesetzt.

Der Kanton St. Gallen nimmt eine eigene Klassierung in kantonale, regionale und lokale Velo- und Mountainbikewege vor (gemäss Art. 10, Abs. 2 Strassengesetz, vgl. Auszug Geoportal, Stand 18.08.2023).

Seit dem Jahr 2015 wird beim Bahnhof Ziegelbrücke der Veloverkehr erhoben. Ab 2018 sind zudem Daten einer Zählstelle in Quarten verfügbar. In Quarten lässt sich eine stetige Zunahme beobachten, während der Veloverkehr in Ziegelbrücke Schwankungen unterliegt. Im Coronajahr 2020 stieg die Anzahl der Velofahrer:innen überdurchschnittlich an. 2021 wurde ein DTV von 235 in Ziegelbrücke und 205 in Quarten gemessen (DWV Ziegelbrücke: 199, Quarten: 195).

Im Jahr 2022 wurde in Ziegelbrücke ein DTV von 219 Fahrzeugen gemessen (DTV an Wochentagen: 190; DTV an Wochenenden: 189; meistfrequentierter Monat: Juli; am schwächsten frequentierter Monat: Dezember; Quelle: SchweizMobil).

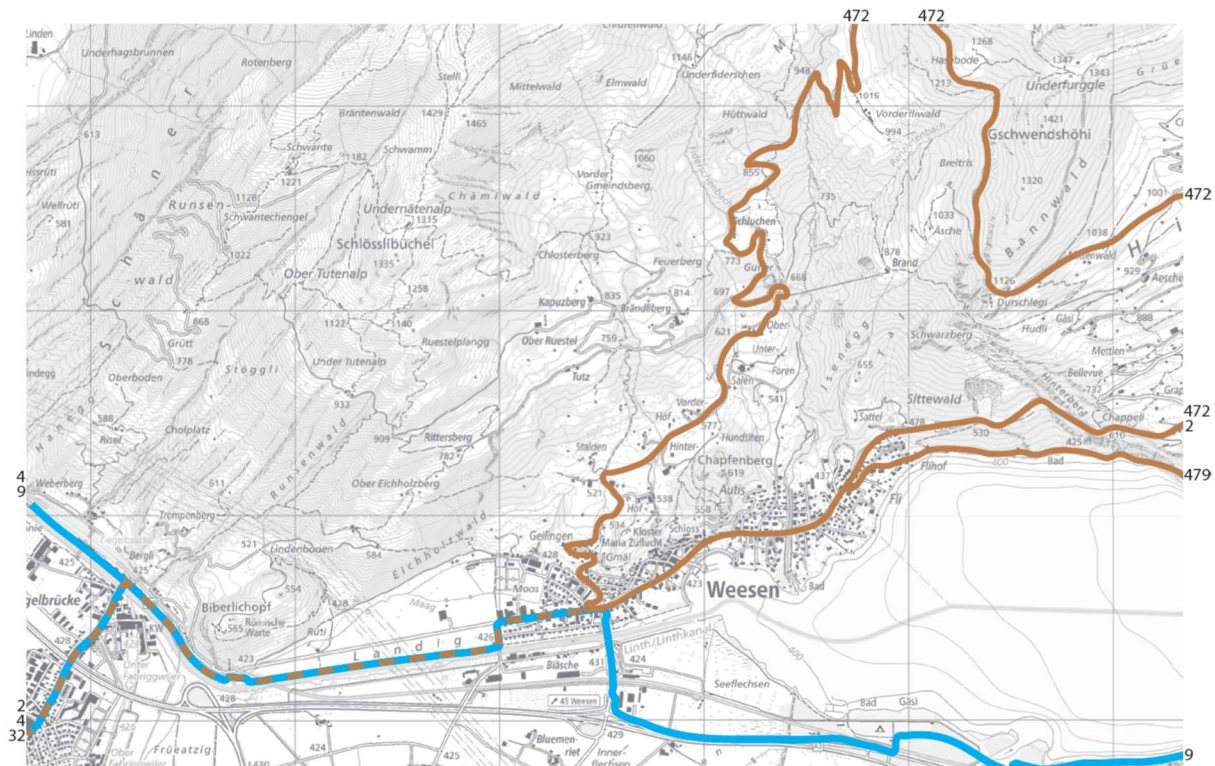


Abbildung 12: Velo- und Mountainbikerouten SchweizMobil mit Routennummern
(Quelle: SchweizMobil, Eigene Darstellung, 2023)

3.12 Parkierung

In der Gemeinde Weesen existieren vier öffentliche, bewirtschaftete Parkplatzstandorte^{3,4}:

- See 1+2: 104 Parkfelder
- Gemeindehaus: 11 Parkfelder
- Speerplatz: 54 Parkfelder und 3 Bus / Car
- Bahnhof: 115 Parkfelder (Kiesplatz und ums Bahnhofgebäude)

Beim Parkplatz See (1 + 2) darf tagsüber nur maximal 3 Stunden parkiert werden, die Parkgebühren sind aus regionaler Sicht relativ hoch. Bei den übrigen Standorten darf länger parkiert werden (in der Regel max. 48 Stunden).

Die Daten aus der Parkierungsbewirtschaftung zeigen, dass die Bedeutung der digitalen Bezahlkanäle stetig zunimmt. Die Anzahl Parkiervorgänge liegt beim Standort See am höchsten, gefolgt vom Parkplatz Bahnhof (Abbildung 13).

Herausforderungen in Bezug auf die Parkierung sind:

- Parkplätze am See sind schnell ausgelastet und so wird auf der Suche nach Parkplätzen das Städtli und vom Suchverkehr belastet (Suchverkehr durch Tagestourismus).

³ Die Parkfelder im Städtli sind nicht bewirtschaftet.

⁴ Die Standorte Betlis und Lago Mio befinden sich auf dem Gebiet der Gemeinde Amden.

- Besonders hohe Auslastung an schönen Wochenenden durch Tourismus am See und Schiffbesucher (vgl. Abbildung 14).
- Heute befinden sich Parkierungsflächen auch an bester Lage direkt am See. Es besteht das Bedürfnis, diese Flächen vermehrt als Begegnungsraum und für den Aufenthalt umzunutzen.
- Gastrobetriebe im Städtli und beim Hafen wollen bestehende Parkfelder behalten, ebenfalls wichtig für Handwerker/Lieferanten.
- Beim Bahnhof Weesen (Glarus Nord) befinden sich viele Parkmöglichkeiten und bei Anlässen werden zusätzlich beim Holzverlad und Kamm Baugeschäft Parkplätze bereitgestellt.

Die Kontrolle der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt durch die Gemeindepolizei der Gemeinde Weesen und durch Mandatierte der Gemeinde Amden (Lago Mio).

Verkehrslenkung: eine Informationstafel zu Parkplatzauslastung der Standorte Betlis und Lago Mio ist an der Linthbrücke zu finden, Betlis und Lago werden bei voller Belegung der Parkplätze mit Absperrungen geschlossen.

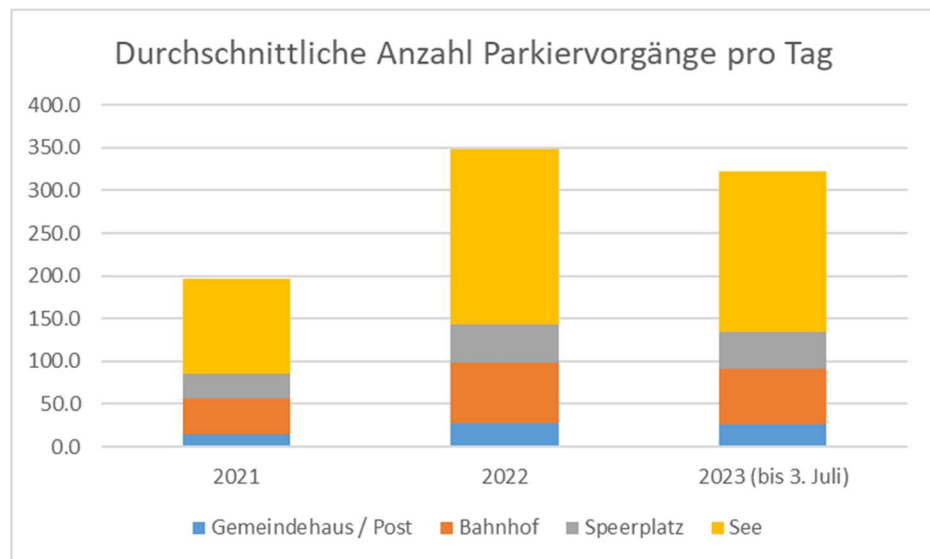


Abbildung 13: Durchschnittliche Anzahl Parkiervorgänge pro Tag. Erfasst werden ab 2021 die Eingaben an den Parkuhren sowie die Nutzung der digitalen Bezahlkanäle (Quelle Datengrundlage Parkingpay, eigene Auswertung).

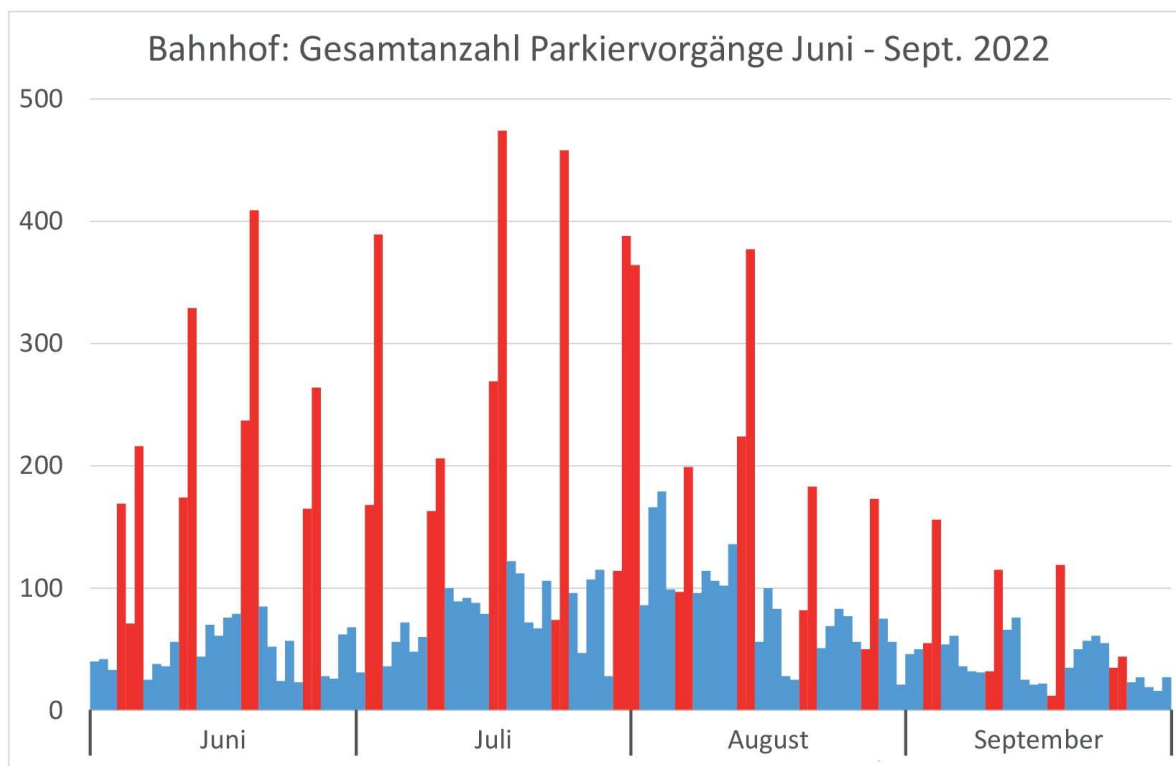


Abbildung 14: Anzahl Parkiervorgänge am Bahnhof Weesen, Juni – Sept. 2022. Rot dargestellt sind Wochenenden und Feiertage, blau Wochentage (Quelle: Datengrundlage Parkingpay, eigene Auswertung).

3.13 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement durch die öffentliche Hand wird derzeit nicht aktiv betrieben. Betriebliche Mobilitätsmanagements durch Unternehmen können auf freiwilliger Basis erfolgen, es liegen jedoch keine weiterführenden Angaben vor.

3.14 Shared Mobility-Angebote

Gemäss dem kommunalen Energiemonitoring nutzten im Jahr 2022 rund 35 Personen das Carsharing-Angebot von Mobility. In der Gemeinde ist kein Fahrzeug von Mobility stationiert (vgl. kommunales Energiemonitoring, S. 11). Auch andere Anbieter sind in der Gemeinde Weesen derzeit noch nicht präsent (vgl. map.geo.admin.ch).

3.15 Elektromobilität

Gemäss dem kommunalem Energiemonitoring lag der Anteil Elektrofahrzeuge im Frühling 2023 bei rund 3.7%. Zudem weist das kommunale Energiemonitoring drei Ladestationen resp. sieben Ladepunkte aus. Vgl. kommunales Energiemonitoring, S. 6 und 10.

3.16 Tourismus und Naherholung

In der Gemeinde Amden wurden im Jahr 2022 rund 60'200 Logiernächte und in der Gemeinde Weesen rund 4'200 Logiernächte verzeichnet (total rund 64'400). Während in der Gemeinde Amden seit 2018/2019 eine deutliche Zunahme zu verzeichnen ist, blieben die Logiernächten in Weesen stabil resp. waren tendenziell leicht rückläufig.

Die Zunahme für die Gemeinden Weesen und Amden geht ist zu einem grossen Teil auf zusätzliche Übernachtungen in bewirtschafteten Ferienwohnungen zurückzuführen (2016: rund 8'100 Logiernächte, 2022: rund 27'800 Logiernächte, Angaben für Weesen und Amden).

Die ausgeprägten Sommer- und Winterspitzen in Amden sind in der Gemeinde Weesen in abgeschwächter Form ebenfalls zu beobachten.

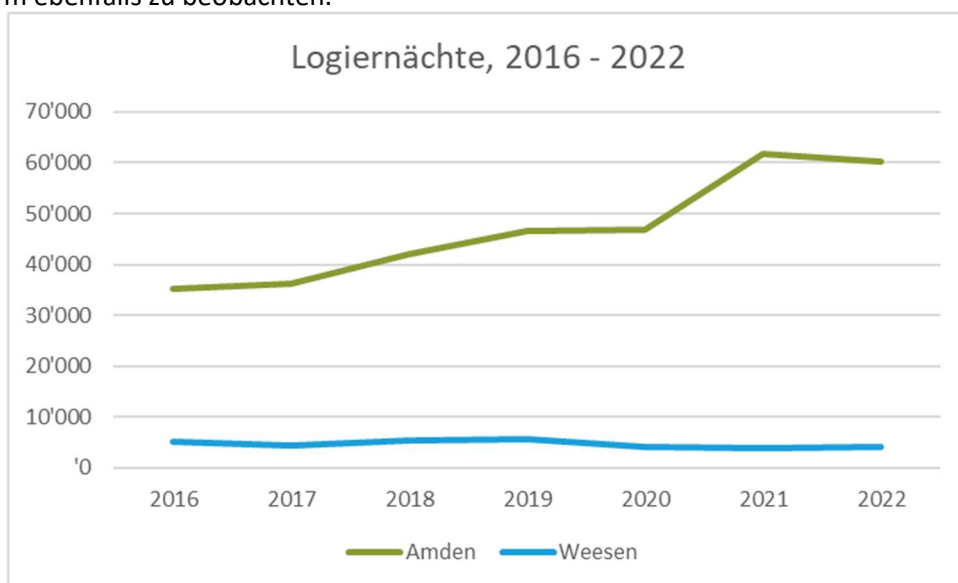


Abbildung 15: Entwicklung der Logiernächte in den Jahren 2016 bis 2022.
Quelle: Amden Weesen Tourismus, 2023.

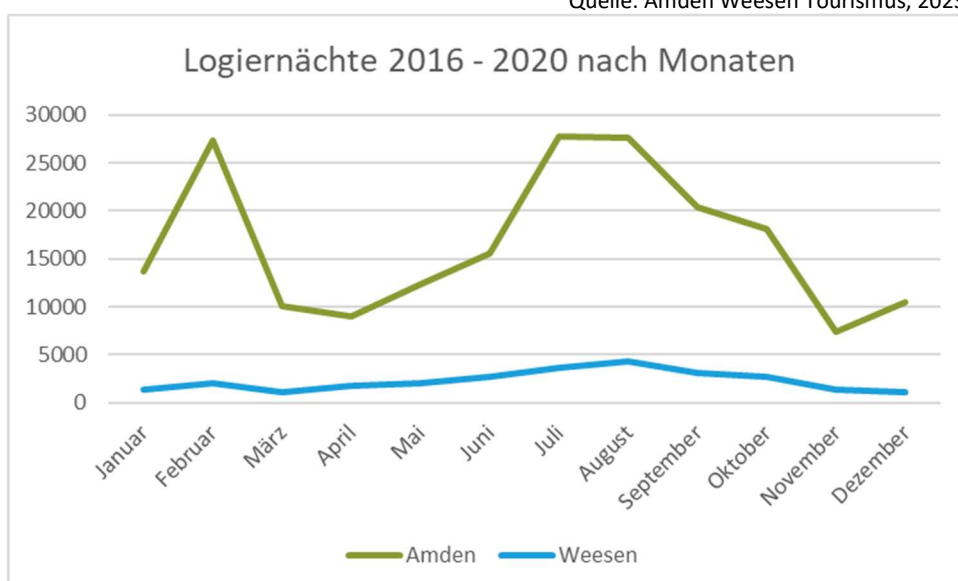


Abbildung 16: Logiernächte 2016 bis 2020 nach Monaten. Im Sommer und Winter sind insbesondere in Amden ausgeprägte Spitzen festzustellen.
Quelle: Amden Weesen Tourismus, 2023.

3.17 Unfälle, Verkehrssicherheit

Im GVK 2011 sind die Unfälle in der Zeitperiode 2004 – 2009 ausgewiesen. Damals wurden 35 Unfälle erfasst, davon 21 entlang der Hauptstrasse und der Ziegelbrückstrasse. Dieses Bild hat sich nicht wesentlich verändert (Abbildung 17). Die meisten Unfälle sind nach wie vor entlang der beiden Hauptachsen verzeichnet, insbesondere auch die Fussgängerunfälle.

Liste mit Konfliktstellen resp. als unsicher wahrgenommenen Stellen:

- Überholen bei den Bushaltestellen (Biäsche Weesen und Autis);
- Einzelne Knoten auf Quartierstrasse, z.B. Höfenstrasse, Spittelstrasse, Linthstrasse;
- Einbahn Spittelstrasse wird teilweise missachtet.
- (Erwachsene) Velofahrer auf Trottoir entlang der Hauptstrasse (Konflikt mit Schulweg) wie der Seepromenade (Konflikt mit Spaziergängern).

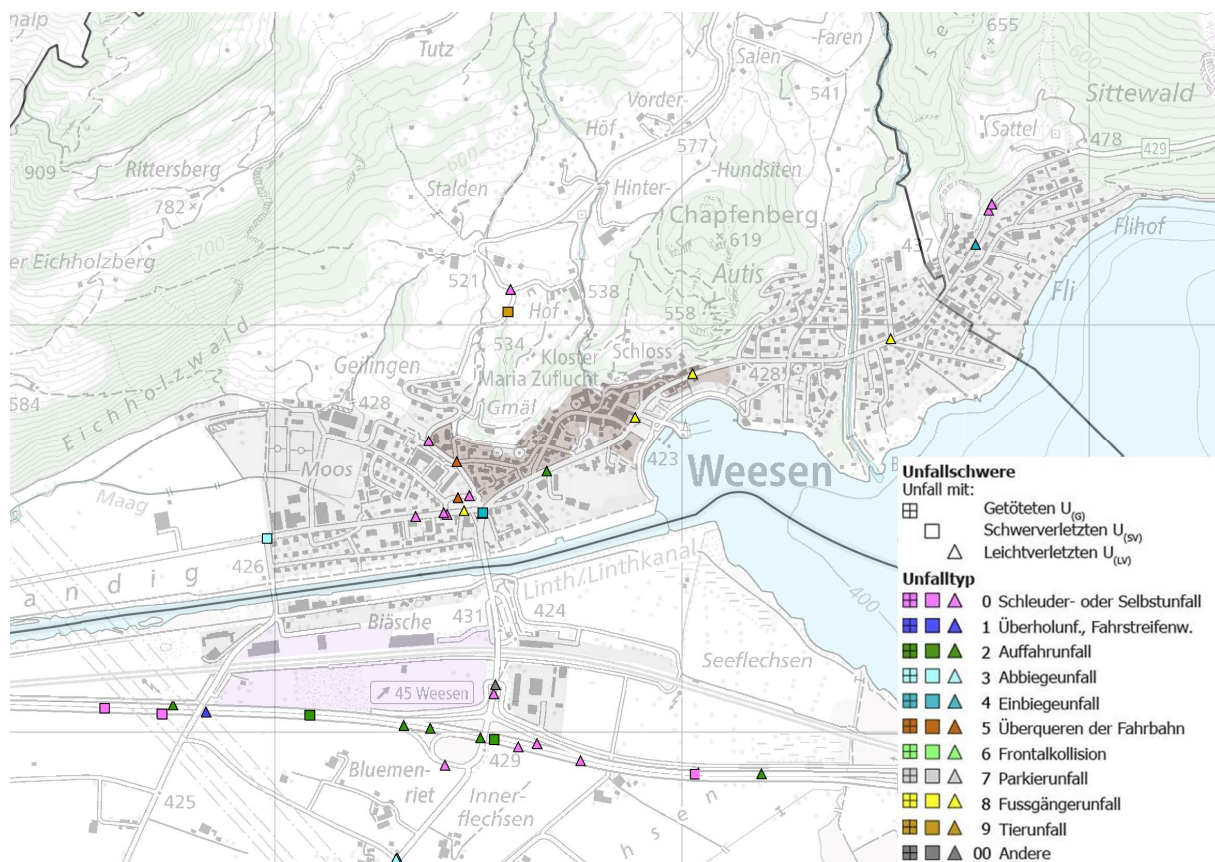


Abbildung 17: Unfälle mit Personenschaden, 2011 – 2023, map.geo.admin.ch (Zugriff Juli 2023, Datenstand 27.02.2023). Die Fussgängerunfälle sind gelb gekennzeichnet.

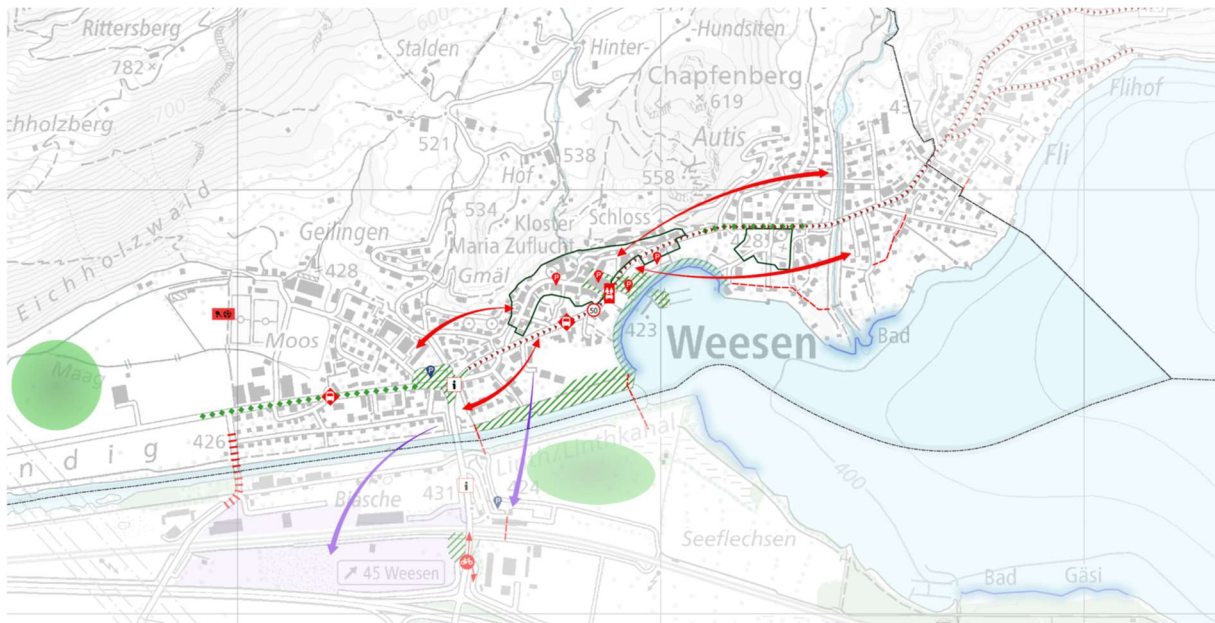
3.18 Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft

Der Verkehr zeigt verschiedene Auswirkungen auf Umfeld und die Umwelt. Zu nennen sind beispielsweise die Belastungen durch den Strassenverkehrsverkehrslärm. Weitere Auswirkungen des Verkehrs betreffend den Ausstoss von Treibhausgasen, die Luftqualität (z.B. Feinstaubbelastung), der Flächenverbrauch, die Versiegelung oder die Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen.








3.19 SWOT-Analyse

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ort mit hoher Charakteristik und Identifikation – Seeanstoss – Vorhandene multimodale, leistungsfähige Infrastrukturen – Raum mit Entwicklungsabsichten und -perspektiven 	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> – RPG, Innenentwicklung, Erhöhung der Interaktionsdichte – Digitalisierung und Trend zu Sharing / Multimodalität – Potenziale ÖV (Taktichte, Betriebszeiten, Anbindung) – Potenziale Veloverkehr (Velogesetz, E-Bike) – Potenziale Fussverkehr – Potenziale Schiffsverkehr (Shuttle) – Sport- / Bewegungsförderung – Integrierte Planung (Verkehrs- und Siedlungsprojekte mit landschaftlichen Ansprüchen untereinander abgestimmt) – Synergien mit Planungen und Projekten der Nachbargemeinden (ESP Biäsche [Glarus Nord], Amden)
<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Unfälle, Sicherheit, insb. entlang der Hauptachsen – Schulwegsicherheit – teilweise beengte Platzverhältnisse, Nutzungskonflikte MIV/Velo/Fussverkehr – Autoabhängigkeit – Parkierung, Parksuchverkehr 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fehlende Koordination zwischen den Akteuren (z.B. mit den Nachbargemeinden) – Verschiedene Stossrichtungen der Akteure, Abwehrhaltungen, Verzichtsdebatten statt positiver Ansätze – Hohe Folgekosten (z.B. Werterhalt der Infrastrukturen)

3.20 Werte / Qualitäten und Konflikte / Herausforderungen



Werte / Qualitäten

-  Potenzial zentrale Parkierung
-  Wertvolle Bausubstanz gem. ISOS Ortsbilder
-  Potenzial Flanierzone
-  Potenzial Naherholung
-  Lage am See / Seezugang
-  Umgesetztes BGK
-  Gemeinsame Entwicklungsmöglichkeiten

Konflikte / Herausforderungen

-  Durchgangsverkehr Amden und Bettlis
-  Erschliessung Biäsche über Schwärzistrasse
-  Fehlende Fussverbindungen
-  Fehlende rückwärtige Veloverbindung
-  Sport- und Freizeitnutzung > Verkehrserzeugung
-  Lage der Haltestelle
-  Mangelnde Verkehrssicherheit
-  Begrenzte Parkierung verursacht Suchverkehr
-  SchweizMobil über Autobahnanschluss
-  Hohes Geschwindigkeitsniveau, Tempo 50
-  Fehlende Verkehrslenkung Parkierung

Abbildung 18: Darstellung der Werte / Qualitäten und der Konflikte und Herausforderungen (vgl. auch A3 im Anhang)

3.21 Fazit, Handlungsbedarf

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

- Es gibt störende Auswirkungen des Verkehrs in den zentralen Lagen der Gemeinde. Der Durchgangsverkehr in Richtung Amden sowie die Parkierung und der damit verbundene Suchverkehr stellen insbesondere in den touristischen Spitzenzeiten Herausforderungen dar.
- Es besteht Optimierungsbedarf beim Fusswegnetz, bei den Haltestellen des ÖV, bei der rückwärtigen Veloführung abseits der Hauptstrassen.
- In der Gemeinde Weesen wird eine (moderate) Bevölkerungs-Entwicklung angestrebt. In unmittelbarer Nachbarschaft soll der Arbeitsstandort Biäsche (Glarus Nord) entwickelt werden (Entwicklungsschwerpunkt ESP). Das angestrebte Wachstum geht einher mit einer grösseren Nachfrage nach Mobilität. Der Entwicklungsschwerpunkt ist derzeit noch nicht genügend erschlossen (z.B. mit ÖV).
- Die bisherige Entwicklung war autoorientiert. Die künftige Raumplanung / neue Entwicklungen müssen besser mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt werden.
- Die vorhandenen, historisch gewachsenen, identitätsstiftenden und damit wertvollen Siedlungsstrukturen haben ein grosses Potenzial zur qualitätvollen Innenentwicklung. Ortsspezifische Qualitäten nutzen und stärken (historisch gewachsene Siedlungsstrukturen, Seezugang, etc.)
- Bisher ungenutzte Potenziale in der gemeinde- und kantonsübergreifenden Zusammenarbeit können sinnvoll genutzt werden, z.B. zur Lösung der Fragestellungen im Bereich Parkierung und Verkehrslenkung.
- Der von der Gemeinde Glarus Nord und dem Kanton Glarus angestrebte Entwicklungsschwerpunkt Biäsche muss planerisch gut mit den Ansprüchen der Gemeinde Weesen abgestimmt werden.

4 Zielsetzungen

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

Ziele	Beschrieb	Indikatoren
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Das revidierte Raumplanungsrecht (RPG 1) verlangt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Im kantonalen Richtplan und in der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist die Abstimmung zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verankert. Das Verkehrssystem ist auf die angestrebte räumliche Entwicklung abzustimmen.	<ul style="list-style-type: none"> – Modalsplit (vgl. Modalsplit-Ziel) – Motorisierungsgrad – Eckwerte aus Parkplatzbewirtschaftung, z.B. Anzahl Parkvorgänge
Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität; Verkehrssicherheit	Weesen bietet in den zentralen Lagen der Ortschaft eine hohe Aufenthaltsqualität; Strassenräume als öffentliche Räume mit Siedlungs- und Begegnungsfunktion. Der Mensch steht im Mittelpunkt, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist gewährleistet.	<ul style="list-style-type: none"> – Verfügbarkeit Gewerbe und Dienstleistungen an zentralen Lagen – Unfalldaten
Nachhaltige, ressourcenschonende und klimaverträgliche Mobilität	Die übergeordneten Nachhaltigkeits- und Klimaziele (Netto-Null Emissionen bis 2050) erfordern Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Die Mobilität in Weesen wird in den nächsten 15 Jahren nachhaltig ausgestaltet, leistungsstarke und flächeneffiziente Verkehrsarten übernehmen zusätzliche Anteile. Der Ressourcenverbrauch ist zu vermindern und die Belastung von Mensch und Umwelt wird gesenkt (Emissionen, Lärm, etc.).	<ul style="list-style-type: none"> – Umwelt- und Lärmbelastung, Luftqualität, CO₂-Ausstoss – Anteil E-Autos am Bestand
Veränderungen ermöglichen und neue Technologien nutzen	Der Mobilitätssektor ist derzeit sehr dynamisch (Digitalisierung, neue Mobilitätsformen, Sharing). Sich ändernde Nachfragebedürfnisse sollen aktiv genutzt werden, indem neue Angebote bereitgestellt, resp. zugänglich gemacht werden.	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Nutzungen von Sharing-Angeboten
Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Investitionen sind zielgerichtet und ressourcenbewusst vorzunehmen.	<ul style="list-style-type: none"> – Effizienz der eingesetzten Mittel – Kostendeckungsgrade – Steuerfuss
Entwicklungsabsicht Biäsche (Glarus Nord)	Kanton Glarus und Gemeinde Glarus Nord beabsichtigen, das Areal Biäsche als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt zu entwickeln; diese planerische Absicht ist mit den Ansprüchen der Gemeinde Weesen gut zu koordinieren.	<ul style="list-style-type: none"> – Angesiedelte Nutzungen – Verkehrserhebungen

Tabelle 1: Zielsetzungen GVK

4.1 Modalsplit-Ziel

Aufgrund der in Leitbild und Zukunftsbild hinterlegten Stossrichtungen soll die Verkehrsmittelnutzung (Modalsplit) zu Gunsten ressourceneffizienter Verkehrsmittel verändert werden. Wichtigste Eckwerte (vgl. Abbildung 19):

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

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

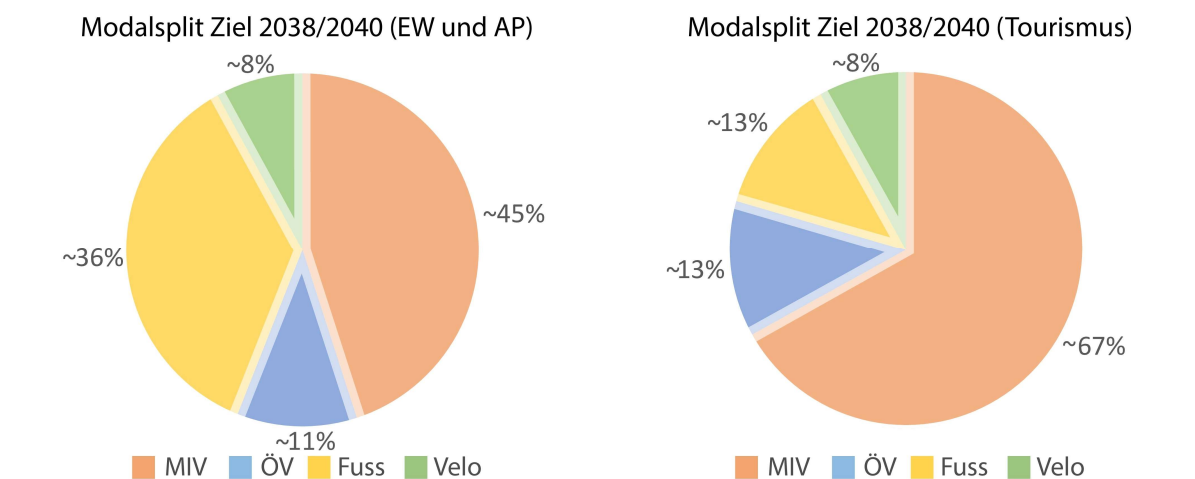
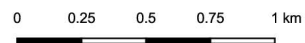


Abbildung 19: Angestrebte Veränderung des Modalsplits (wegebezogen).

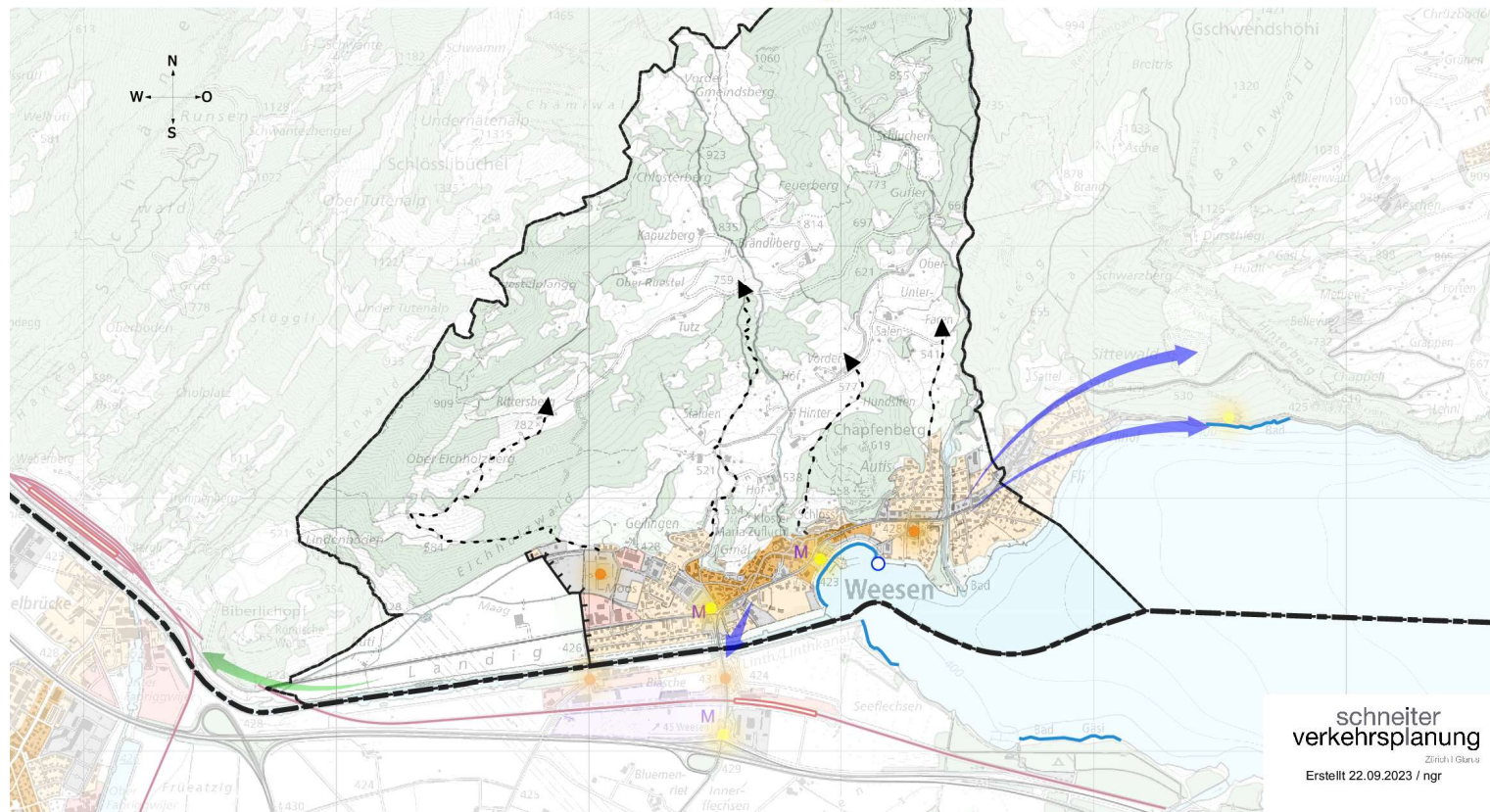
5 Zukunftsbild

Zukunftsbild Weesen



Legende

- | | | | | | |
|---|---------------------------------------|--|---------------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Kerngebiete |  | Begegnungsbereich regionale Bedeutung |  | Veloverbindung Ziegelbrücke |
|  | Wohngebiete |  | Begegnungsbereich lokale Bedeutung |  | Ergänzendes Netz |
|  | Arbeitsgebiete |  | Bahnstrecke |  | Basisnetz |
|  | Weitere Bauzonen |  | Siedlungsgrenze gem. kant. Richtplan |  | Zugänge in die Bergwelt |
|  | Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Biäsche |  | Zugängliches Seeufer |  | Zusammenarbeit Gemeinden |
|  | Wald |  | Schiffanlegestelle |  | Mobilitätshub |



schneiter
verkehrsplanung
Zürich/Glarus
Erstellt 22.09.2023 / ngr

6 Konzeption

6.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen

Die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach Innen ist ein Planungsauftrag, welcher durch das übergeordnete Raumplanungsrecht vorgegeben wird. Das angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist also vorwiegend in den bestehenden Bauzonen zu realisieren. Begegnungsbereiche an zentralen Lagen in den Ortschaften tragen wesentlich zur Siedlungsqualität bei. Insbesondere in den zentralen Lagen der Dörfer sollen künftig der Fuss- und Veloverkehr einen hohen Stellenwert aufweisen, weil in dichten Siedlungsgebieten flächeneffiziente Verkehrsarten (Fussverkehr, öV, Velo) bevorzugt werden. Der Zugang zum ÖV erfolgt ebenfalls an den zentralen Lagen der Ortschaften, am Dorfplatz.

Die Entwicklung des ESP Biäsche (Glarus Nord) wird sich stark auf die Gemeinde Weesen auswirken. Die Chancen zur Nutzung von Synergien, beispielsweise in der gemeinsamen Parkierung und in einer besseren Vernetzung mit dem öV und für den Fuss- und Veloverkehr, sollen konsequent genutzt werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass negative Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Weesen minimiert werden. Die Erschliessung für den MIV und insbesondere für den Schwerverkehr muss konsequent und ausschliesslich über Glarner Territorium erfolgen. Die Voraussetzungen dazu sind mit dem Autobahnschluss Weesen gegeben.

Der Tourismus bleibt für die Gemeinde Weesen ein wichtiges Standbein und ist durch starke (saisonale, bzw. wochentag- und wetterabhängige) Schwankungen geprägt. Die Nutzung von Synergien mit der Entwicklung in der Biäsche (Glarus Nord) soll dazu beitragen, die negativen Auswirkungen (Parksuchverkehr, etc.) zu minimieren und in geordnete Bahnen zu lenken.

6.2 Fussverkehr

Weesen bietet gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Die Wege innerhalb der Ortschaft sind kurz und können in vielen Fällen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Davon profitiert insbesondere auch das noch vorhandene Geschäfts- und Dienstleistungsangebot im Ortskern.

An den zentralen Lagen der Gemeinde werden Begegnungsbereiche bezeichnet. Begegnungsbereiche sind wichtige Bestandteile im Fussverkehrsnetz und ermöglichen gleichzeitig auch das Begegnen und Verweilen. Zugunsten der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden die Geschwindigkeitsniveaus angeglichen, wobei der Fussverkehr Priorität geniessen soll. Begegnungsbereiche sollen eine attraktive, belebte Atmosphäre aufweisen. Nutzungen entlang der Begegnungsbereiche spielen eine entscheidende Rolle für die Belebung dieser Orte. Die ortsspezifischen Qualitäten sollen gefördert werden.

Das Fusswegnetz in den Ortschaften soll möglichst dicht sein. Direkte Wegverbindungen ohne Umwege und Zugänge zum ÖV sollen ermöglicht werden.

6.2.1 Fussverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept

Die Fussverkehrsnetze werden folgendermassen differenziert:

- Begegnungsbereiche / Flanierbereiche
- Hauptfusswege
- Fusswege
- Quartierfussweg
- Wanderwege (kantonale Grundlage)
- Querungsstellen

Bei der Erarbeitung wurden folgende Grundsätze verfolgt:

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

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

6.2.2 Anzustrebende Standards

Die anzustrebende Ausbaustandards orientieren sich an der Schweizer Norm SN 640 070. Die anzustrebende Wegbreite ist abhängig vom Fussgängeraufkommen und den massgebenden Begegnungsfällen. Dabei ist zu beachten, dass Personen in vielen Fällen erweiterte Lichtraumprofile aufweisen können (Gepäck, Taschen, Schirm, Kinderwagen, Rollstuhl, etc.). Zudem sind Personen oft zu zweit oder in Gruppen unterwegs (zusätzliche Anforderungen bezüglich Nebeneinandergehen und Begegnen). Zusätzlichen Anforderungen entstehen durch Wartebereiche bei ÖV-Haltestellen, Geschäftsnutzung, Aufenthaltsfunktion usw.⁵ Fusswege und deren Wegränder sollen attraktiv gestaltet werden, teilweise beschattet und begrünt sein. Zudem gehören genügend Ruhemöglichkeiten wie bspw. Sitzbänke dazu. Für Quartierbewohner und Schüler sollen geeignete Quartierfusswege als sichere, direkte und situativ ausgebaute Verbindungswege (Quartier/Quartier) abseits der Haupt-/Kantonsstrasse angestrebt werden.

⁵ Vgl. Fussverkehr Schweiz, Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, 2019.

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

Tabelle 2: Anzustrebende Standards Fusswegnetz

6.3 Veloverkehr

Die topografischen Gegebenheiten in Weesen bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Es gibt vorhandene Wegenetze, die von unterschiedlichen Nutzergruppen auch bereits genutzt werden. Durch das Aufkommen von E-Bikes können auch längere Distanzen zurückgelegt und grössere Steigungen leichter überwunden werden.

Das Velowegenetz ist aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden differenziert auszugestalten. Für Geübte und E-Biker soll entlang der Hauptachse ein verträgliches Angebot entwickelt werden; abseits der Kantonsstrasse sollen «Komfortrouten» angeboten werden, wo weniger Geübte oder auch die Schülerinnen und Schüler ein Angebot abseits des MIV-Verkehrs finden, mit sicheren Querungsstellen über die Kantonsstrassen.

Durch das neue Veloweggesetz (Inkrafttreten 1. Januar 2023) müssen die Kantone Velowegnetze bezeichnen. Zudem werden höhere Anforderungen an die Velowege formuliert. Wo möglich und angebracht, soll der Veloverkehr getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden. Ist dies beispielsweise in Ortschaften nicht möglich, ist die Angleichung der Geschwindigkeiten von MIV und Veloverkehr ein möglicher Lösungsansatz (z.B. Tempo-30).

Die vorliegende Vorprojektstudie für die Hauptstrasse ist auf die neuen Anforderungen für den Veloverkehr zu überprüfen und zu aktualisieren.

6.3.1 Veloverkehrsnetze im Gesamtverkehrskonzept

Die Veloverkehrsnetze werden folgendermassen differenziert:

- Kantonale Routen von kantonaler, regionaler und lokaler Bedeutung (signalisiert)
- Kommunale Routen abseits der Hauptstrasse (signalisiert)
- Strecken mit Erschliessungsfunktion Velo
- Freizeitrouten (signalisiert)
- Strecken mit Handlungsbedarf
- Hauptstrassen (i.d.R. Kantonsstrassen, Strecken mit Velo befahrbar)

Für die Netzkonzeption wurden folgende Grundsätze verfolgt:

- Routen von übergeordneter Bedeutung
 - Gemäss Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord wird angestrebt, die übergeordnete Veloroute (SchweizMobil) über die Biäschenbrücke entlang Glarner Territorium zu führen und damit Konflikte zwischen Velo und MIV auf der Hauptstrasse in Weesen resp. der Flechsenstrasse in Glarus Nord (Autobahnanschluss) zu vermeiden. Der Gemeinderat Weesen unterstützt diesen konzeptionellen Ansatz.
 - Die Hauptstrasse und die Ziegelbrückstrasse stellen wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr und weisen eine Bedeutung als kantonale Routen auf.
- Signalisierte, kommunale Routen, welche sichere Verbindungen abseits der Hauptstrassen gewährleisten:
 - Verbindung Sportanlage Moos – Oberstufenschulhaus – Speerplatz – Städtli
 - Städtli – Seeufer – Autis
 - Anbindung Primarschule
 - Linthsteg, Anbindung Bahnhof Ziegelbrücke / Biäsche (Weesen und Glarus Nord)
- Strecken mit Erschliessungsfunktion Velo: Die Quartiere müssen eine sichere Veloerschliessung aufweisen. Das Strassen- und Wegenetz übernimmt deshalb eine wichtige Erschliessungsfunktion auch für den Veloverkehr. Entlang von wenig stark befahrenen Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie weiteren mit dem Velo befahrbaren Wegen gibt es wenig Handlungsbedarf.
- Freizeitrouten sind signalisierte Routen, die primär für Freizeitzwecke genutzt werden.

Strecken mit Handlungsbedarf und geplante Elemente sind in den Konzeptplänen rot dargestellt. Somit sind die wichtigsten Netzlücken und Schwachstellen in den Konzeptplänen ersichtlich.

6.3.2 Anzustrebende Standards

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

Die Dimensionierung von kommunale Velorouten und Freizeitrouten richtet sich nach Begegnungs- und Überholvorgängen und deren Häufigkeit. Für Hauptrouten werden höhere Qualitätsstandards angestrebt. Die Dimensionierung von Hauptrouten soll auch das Überholen und Nebeneinander fahren ermöglichen und breite Fahrzeuge wie Velos mit Anhängern und Cargobikes besser berücksichtigen. Für Hauptrouten ist bei Zweirichtungsverkehr der Begegnungsfall von zwei plus einem Velofahrenden massgebend.

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

Tabelle 3: Anzustrebende Standards Velonetz

6.3.3 Veloabstellplätze

Das rechtskräftige Baureglement macht wenig Vorgaben zu Fahrradabstellplätzen. Im revidierten Baureglement wird für Veloabstellplätze bei Mehrfamilienhäusern ab sechs Wohnungen auf die VSS-Norm und das Merkblatt des Kantons (Veloparkierung für Wohnbauten, 2015) verwiesen.

Bezüglich Veloparkierung wird unterschieden in offene Anlagen (Kurzzeitparkplätze) und überdachte, evtl. abschliessbare Anlagen (Langzeitparkplätze). Es ist zu beachten, dass immer häufiger auch E-Bikes, Spezialvelos (Lastenfahrräder, Veloanhänger, etc.) abgestellt werden. Ein wesentliches Element in der Förderung des Veloverkehrs ist neben der genügenden Anzahl Abstellplätze auch die gute Zugänglichkeit der Veloabstellplätze: Stufenlos und möglichst ohne Türen.

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

6.4 Öffentlicher Verkehr

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

Die ÖV-Planung ist eine langfristige und rollende Verbundaufgabe. Grundsätzlich liegt im Kanton St. Gallen die Zuständigkeit zur Entwicklung des ÖV beim Kanton. Die Gemeinde bringt die Grundsätze

der ÖV-Konzeption des GVKs in die Planung ein und will so einen Mehrwert für den Kanton und die Gemeinde erreichen.

Dem heute gut funktionierenden ÖV-Angebot soll Sorge getragen werden. Optimierungen werden insbesondere am Abend angestrebt.

6.4.1 Zugänge zum ÖV optimieren

Das System ÖV soll dort weiterentwickelt werden, wo es viele Nutzungen gibt und damit viele Raumnutzende vorhanden sind. Die wichtigen Zugänge zum ÖV liegen an den zentralen Orten in der Ortschaft, bei Entwicklungsschwerpunkten und bei Mobilitätshubs.

Eine ÖV-Haltestelle soll optimal in das Fusswegnetz einer Gemeinde eingebunden, gut auffindbar und mit einer angemessenen Infrastruktur ausgestattet sein. Weitere relevante Gesichtspunkte sind die Linienführung des ÖV, der Haltestellenabstand, die Erschliessungswirkung der Haltestelle und die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

In Weesen ist die Verschiebung oder Ergänzung der Haltestelle Post in Richtung Speerplatz (Begegnungsbereich) nach den obengenannten Gesichtspunkten zu prüfen. Aus ortsplanerischer Sicht ist eine Entwicklung am Speerplatz mit öffentlichen Nutzungen erwünscht. Andererseits ist zu klären, ob und wie der ESP Biäsche (Glarus Nord) resp. ein Mobilitätshub beim Bahnhof Weesen in das ÖV-Angebot integriert werden kann. Im GVK werden das künftige ÖV-Angebot resp. die exakten Linienführungen nicht abschliessend definiert. Folgende Varianten können weiter vertieft werden:

- V1: Verschiebung Haltestellen Post und Biäsche (Weesen), bessere fussläufige Anbindung der Biäsche
- V2: Anbindung Biäsche (Glarus Nord) mit zusätzlicher Haltestelle auf Glarner Territorium (Stichfahrt von Weesen). Die zusätzliche Bedienung des Gebiets Biäsche (Glarus Nord) könnte dabei entgegen der Hauptlastrichtung erfolgen, d.h. am Morgen von Ziegelbrücke via Biäsche nach Weesen und am Abend von Weesen via Biäsche nach Ziegelbrücke. Somit wären die meisten Pendler und Pendlerinnen nicht von der Fahrzeitverlängerung betroffen.
- V3: Anbindung Biäsche (Glarus Nord) mit separater ÖV-Erschliessung von Ziegelbrücke mit Shuttle-Bus oder einer Regionalbuslinie weiter nach z.B. Mühlehorn?
- V4: längerfristig allenfalls Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Weesen prüfen

Aufgrund der obenstehenden Überlegungen werden zusätzlich zu den aktuell bestehenden Haltestellen weitere neue, mögliche Haltestellen bezeichnet (Speerplatz, Biäsche [Glarus Nord]). Je nach ÖV-Angebot wird die Lage der Haltestellen im Detail festzulegen sein. Es ist auf einen angemessenen Haltestellenabstand zu achten.

Für den Tourismusverkehr (Verbindung Mobilitätshub Biäsche [Glarus Nord] – Hafenbecken) können weitere alternative, ergänzende Lösungen (separater Ortsbus, autonomer Shuttle, Lido-Bus, Touristenzüglein) verfolgt werden.

6.4.2 Ziegelbrücke; Reisezeiten optimieren mit kurzen Umsteigezeiten

Die wichtigste Schnittstelle des ÖV aus kommunaler Sicht zum übergeordneten Netz ist der Bahnhof Ziegelbrücke. Hier treffen alle regional bedeutenden Fern- und Nahverkehrslinien (IR/RX, S-Bahnen und Buslinien) aufeinander.

Bei Anschlussknoten sind kurze Umsteigezeiten wichtig, um die Reisezeiten möglichst kurz zu halten. Aktuell und ziemlich sicher auch zukünftig kreuzen sich die Interregio-Züge zur Symmetriezeit .00 in Ziegelbrücke. Dies ermöglicht kurze Umsteigezeiten in und aus allen Richtungen. Optimierungen zur Minute .30 sowie zur Minute .15 und .45 sind möglich, dazu ist aber längerfristig der

Doppelspurausbau im Tiefenwinkel (Mühlehorn/Glarus Nord) notwendig, weil kurz nach diesem bis heute eingleisigen Streckenabschnitt die IC- und IR Züge kreuzen. Dieser Doppelspurausbau soll in den nationalen Eisenbahn-Ausbauprogrammen forciert gefordert werden, weil nur damit die Reisezeiten in der Region optimiert und verkürzt werden können.

6.4.3 Schiffsverkehr

Ein saisonaler Shuttleverkehr (mögliche Linienführung Linthkanal – Hafen – Lago Mio – Gäsi (Hafen) – Linthkanal) als Ergänzung des aktuellen Schiffsbetriebs wird geprüft. Der Start- und Endpunkt altes Strandbad Gäsi beim Walenseeausfluss zum Linthkanal.

Eine Verschiebung der Schiffsanlagestelle der Kursschiffe in Kombination mit einer Umnutzung des Fischereizentrums ist langfristig denkbar. Dieser Ansatz wird deshalb als Konzeptidee ins GVK aufgenommen.

6.5 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt, welches leistungsfähig ausgestaltet ist. Die Quartiere sollen von quartierfremdem Verkehr freigehalten werden (Achsen-Kammer-Prinzip).

Neben der verkehrlichen Funktion sind Strassen auch immer öffentliche Räume und haben deshalb auch eine soziale Funktion zu erfüllen. Die Typisierung der Strassen soll das Bedürfnis zur Erhaltung oder Schaffung von Begegnungsorten berücksichtigen.

Der Kanton St. Gallen kennt das Instrument der Gemeindestrassenpläne (vgl. Art. 7ff des Strassengesetzes). Darin werden die Strassen und Wege in Kategorien eingeteilt. Der Strassenplan der Gemeinde Weesen wurde im Jahr 2022 überarbeitet.

Erschliessungsstrasse

Sammelstrasse

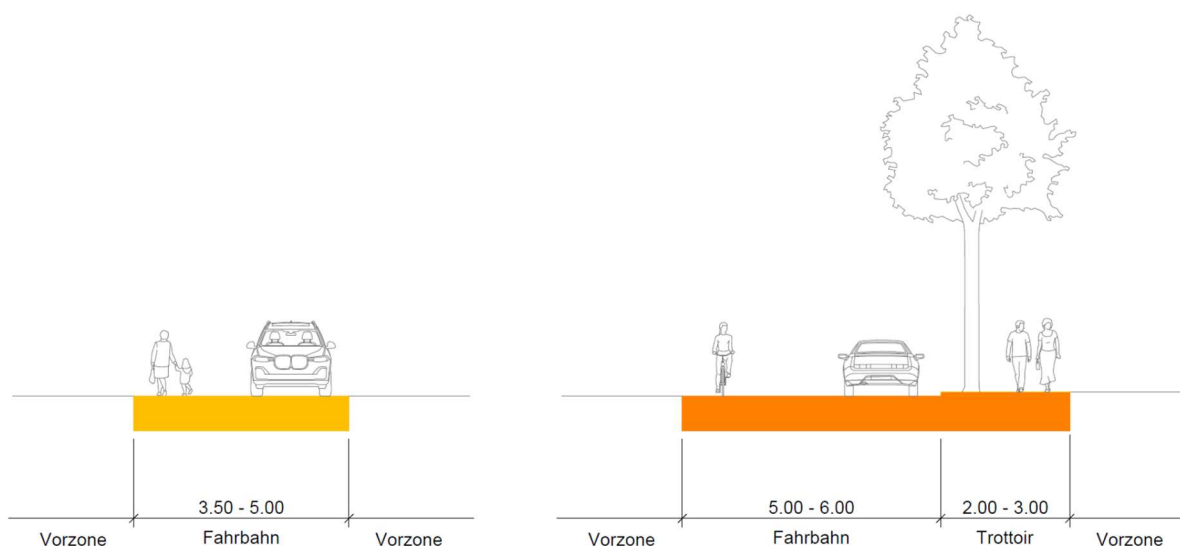


Abbildung 20: Typische Strassenquerschnitte Erschliessungsstrasse und Sammelstrasse. Sammelstrassen verfügen in der Regel mindestens über ein einseitiges Trottoir und können auch städtebaulich begründet werden, z.B. mit einer Baumreihe.

Neben der rechtlichen Klassierung kann das Strassennetz auch nach der Strassenfunktion hierarchisiert werden. Die Funktion der Sammelstrassen ist das Sammeln und Zuleiten auf das übergeordnete Netz. Sammelstrassen sollen eine ordnende Funktion erhalten. Sammelstrassen können oder sollen auch städtebaulich eingesetzt werden und z.B. die Orientierung in einer Ortschaft erleichtern (Abbildung 20). Der Kategorie der Sammelstrasse werden folgende Strassen zugeordnet: Schwärzistrasse, Moosstrasse, Wismetstrasse, Höfenstrasse.

Die Erschliessung des ESP Bäsche (Glarus Nord) soll über Glarner Territorium erfolgen, insbesondere die Erschliessung mit dem Schwerverkehr.

6.6 Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung

Eine klare Strassenhierarchie erleichtert es, nachvollziehbare Geschwindigkeitsregimes zu definieren. Verkehrsberuhigte Zonen mit niedrigen Geschwindigkeiten tragen dazu bei, die Verträglichkeit zwischen MIV und dem Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Die Reduktion der Geschwindigkeiten des MIV ist ein wichtiger Beitrag an die Steigerung der Siedlungsqualität, der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes.

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

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

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

- Bei Begegnungsbereichen und in historisch gewachsenen Kerngebieten;
- Bei Schulhäusern und Kindergärten;
- Auf Antrag von Einwohnerinnen und Einwohnern einzelner Quartiere.

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

Tabelle 4: Strassenhierarchie und Geschwindigkeitsregimes

6.7 Parkierung und Shared Mobility-Angebote

Das Gesamtverkehrskonzept umfasst sowohl Aussagen zur Parkierung auf öffentlichem Grund als auch über die Vorgaben zur Parkierung auf Privatgrundstücken. Die Verfügbarkeit und der Preis von Parkplätzen hat einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

6.7.1 Öffentliche Parkplätze, Mobilitätshubs und Quartierparking

Die öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde Weesen werden bereits heute bewirtschaftet. Heute befinden sich Parkierungsflächen auch an bester Lage direkt am See. Es besteht einerseits das Bedürfnis, diese Flächen vermehrt als Begegnungsraum, für den Aufenthalt oder temporäre

Nutzungen (Veranstaltungen, Märkte, etc.) zu nutzen. Andererseits sollen für die Restaurants, das Gewerbe und Handwerker weiterhin Parkplätze angeboten werden.

An zentralen Lagen soll das Parkraumangebot deshalb aus dem öffentlichen Raum heraus in Sammelparkierungsanlagen verlegt werden (in den Plänen als Quartierparkierung / Sammelparkierung eintragen). Während die Kurzzeitparkierung weiterhin (teilweise) oberirdisch angeboten werden kann, soll die Langzeitparkierung unterirdisch resp. in Gebäudevolumen angelegt werden.

Die bestehenden Parkierungsanlagen Speerplatz und Bahnhof Weesen (Glarus Nord) / Biäsche (Glarus Nord) sowie weitere Anlagen sind zu Mobilitätshubs weiterzuentwickeln. In den Mobilitätshubs können neben der konventionellen Parkierung auch Shared Mobility-Angebote, E-Mobilität, eine Anbindung an den ÖV, Nebennutzungen wie Abholstationen („Salübox“) oder weitere Ver- und Entsorgungsdienste angeboten werden. Durch den Mehrfachnutzungseffekt können die Anlagen insgesamt kleiner dimensioniert werden, als wenn jedes Parkfeld einer Person direkt zugewiesen ist.

Für die Anbindung der Mobilitätshubs sollen die Flanierbereiche erweitert und noch attraktiver (freiräumlich, ergänzende Nutzungen) gestaltet werden. Hier ist das grosse Potenzial eines Flanierbereiches im Umfeld des Linthkanals zu thematisieren, der eine erweiterte Parkierungsanlage beim Bahnhof Weesen (Glarus Nord) miteinbinden kann.

Der touristische Verkehr nach Weesen soll verträglich und effizient abgewickelt / gelenkt werden. Der Grossteil des Verkehrs soll in Parkierungsanlagen / Mobilitätshubs in der Biäsche (Glarus Nord) und beim Speerplatz gelenkt werden. In der ESP Biäsche (Glarus Nord) bestehen Synergien zwischen der Parkierung für die Arbeitsnutzungen (hauptsächlich Wochentage) und der Parkierung für Besucher / Touristen (hauptsächlich Wochenende). Das Parkleitsystem soll in Abstimmung mit den Nachbargemeinden Amden und Glarus Nord erweitert werden, um den Suchverkehr zu minimieren.

Reisecars

Sowohl beim Speerplatz als auch beim See können Halteplätze für das Ein- und Aussteigen definiert werden. Das längere Abstellen der Reisecars soll ausserhalb der zentralen Lagen erfolgen (z.B. Biäsche [Glarus Nord]) und Speerparkplatz.

6.7.2 Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht

An zentralen, mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen sollen auch Siedlungen mit einer reduzierten Stellplatzzahl umgesetzt werden können. Im geltenden und im revidierten Baureglement (Stand: Mitwirkung) ist dies noch nicht vorgesehen. Die rechtlichen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht sollen dahingehend ergänzt werden, dass an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen reduziert werden kann (gestützt auf Art. 69 PBG). Die Reduktionsmöglichkeiten können in Abhängigkeit der angestrebten ÖV-Güteklassen definiert werden. Eine parzellenscharfe Abgrenzung der Reduktionsmöglichkeiten ist anzustreben. In Mobilitätskonzepten kann festgehalten werden, dass wer von der Reduktionspflicht profitieren will, keine Dauerparkkarte für öffentliche Parkflächen erhält.

6.7.3 Shared Mobility

Shared Mobility-Angebote stellen - in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden – einen interessanten Ansatz dar. Gemäss Leitbild 2020 sucht die Gemeinde Partner, um Teil einer Pilotregion für vernetzte Mobilität und neue Mobilitätsformen zu werden.

Die Entwicklung der Mobilität ist derzeit sehr dynamisch. Die Digitalisierung, neue Mobilitätsformen und Sharing-Angebote ermöglichen es, neue Angebote zugänglich zu machen und miteinander zu verknüpfen. Veränderungen im Mobilitätsverhalten sollen ermöglicht, auch gefördert, aber nicht

vorgeschrieben werden. Bedürfnisse jüngerer Generationen unterscheiden sich von jenen der älteren.

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

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

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

Es ist absehbar, dass diese Anbieter auch Angebote in Weesen platzieren werden. Das GVK setzt die Rahmenbedingungen für eine geordnete Entwicklung. Bei Bike- und Scootersharing-Systemen sollen stationenbasierte Systeme anstatt free-floating-Systeme bevorzugt werden. Die Skalierung der Stationsdichte kann entsprechend dem Platzverbrauch der angebotenen Dienste angepasst werden.

6.7.4 E-Mobilität

Das kommunale Energiemonitoring wird weitergeführt.

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

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

6.8 Querschnittsthemen

6.8.1 Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse und BGK Ziegelbrückstrasse

Die Teilprojektstudien Hauptstrasse und Ziegelbrücke aus den Jahren 2011 / 2015 wurde abschnittsweise konkretisiert und umgesetzt. Die Neugestaltung der Ziegelbrückstrasse ist grösstenteils abgeschlossen. Die Hauptstrasse (Abschnitt Speerplatz / Rosengarten bis Rebbergstrasse) wird seit Herbst 2023 bis Herbst 2025 etappenweise saniert.

Aspekte, welche in der künftigen Strassenraumgestaltung und im Betrieb zu berücksichtigen sind:

- Verstärkter Einbezug der halbprivaten und privaten Vorzonen (Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade)
- Temporeduktion, mind. im zentralen Bereich (Begegnungsbereich Städtli / Seezugang)
- BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen, ggf. Verschiebung der Haltestellen
- Veloführung
- Steigerung der Qualität der Fussgängerführung, insbesondere im östlichen Abschnitt, da rückwärtige Verbindungen dort fehlen
- Baumpflanzungen
- Verminderung der Trennwirkung

6.8.2 Güterverkehr, Ver- und Entsorgung

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

6.9 Kommunikation und Zusammenarbeit

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

Unter Mobilitätsmanagement werden Tätigkeiten und Massnahmen verstanden, die auf einen effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehr abzielen und auf Information, Beratung Kommunikation, Organisation und Koordination basieren. Sie sollen den modernen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden, Mobilitätsangebote erweitern und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen reduzieren. Das Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, die Ziele bezüglich Modalsplit zu erreichen (vgl. Kapitel 4.1, Förderung Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV).

Mobilitätsmanagement und Mobilitäts-Beratung sind Zielgruppen-spezifisch zu definieren. Unternehmen, Schulen und Vereine sind geeignete Zielgruppen. Gewohnheiten werden geändert, wenn Alltagsroutinen verändert werden; z.B. bei Umzügen oder Stellenwechseln. Bei neuen und zusätzlichen Nutzungen ist die Verkehrserzeugung bereits in der Projektentwicklung aktiv zu thematisieren. Insbesondere bei grösseren Projekten und Vorhaben ist die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten anzustreben resp. einzufordern. Weitere Möglichkeiten sind Öffentlichkeitsarbeit, Aktionstage, die Beteiligung an Aktionen wie z.B. Cyclomania, etc.

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

7 Massnahmen

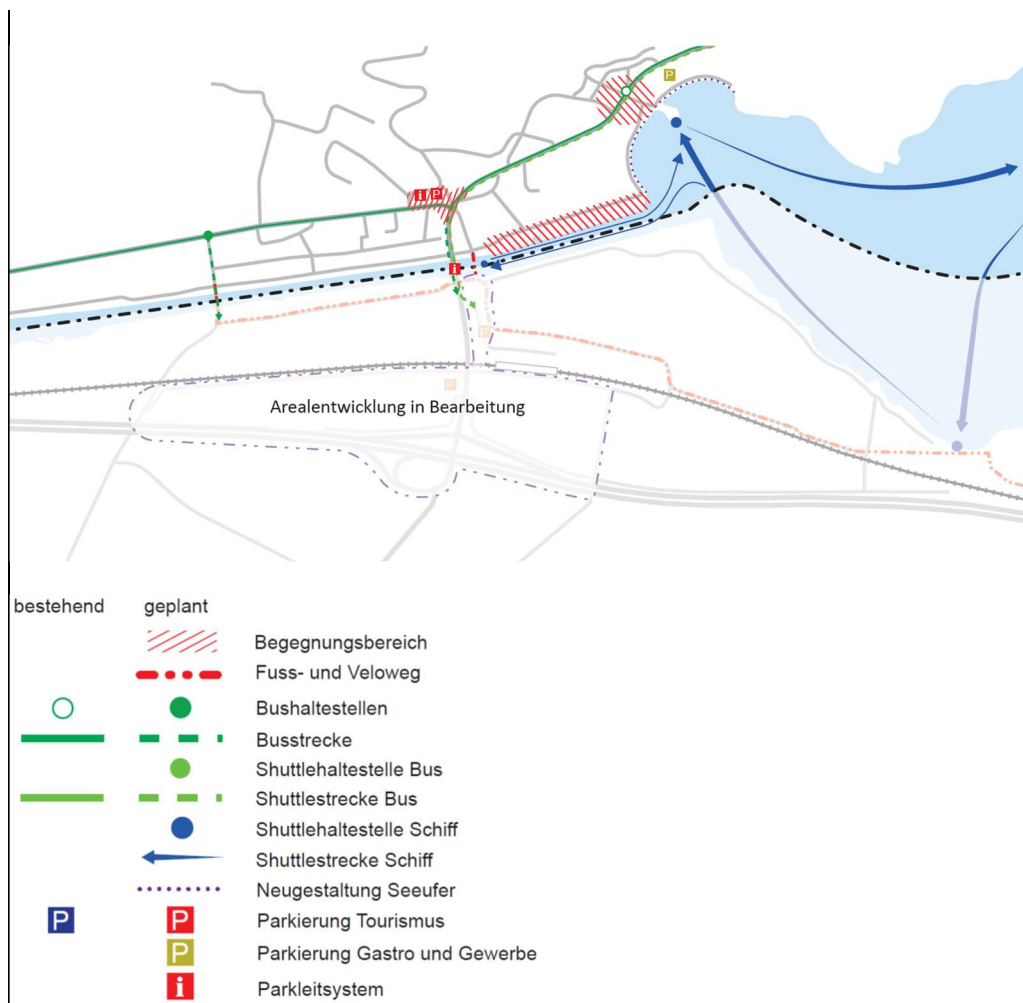
7.1 ESP Biäsche (Glarus Nord)

<p>Planausschnitt</p>	
<p>Kurzbeschreibung / Ziele</p>	<p>Mit der geplanten Entwicklung im ESP Biäsche wird die Verkehrserzeugung in diesem Gebiet deutlich zunehmen. Mit geeigneten Massnahmen ist eine für die Gemeinde Weesen verträgliche Abwicklung sicherzustellen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden Glarus Nord und Weesen ist deshalb in allen Verfahrensstufen sicherzustellen.</p> <p>Wichtigste Elemente der Entwicklung ESP Biäsche (Glarus Nord) aus Sicht der Gemeinde Weesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der MIV-Erschliessung und insbesondere der Erschliessung des Schwerverkehrs über Glarner Territorium (neue lastwagentaugliche Sammelstrasse ab Flechsenstrasse bis Schwärzistrasse) – Erweiterung der Parkierung / Entwicklung eines Mobilitätshubs in der Biäsche (Glarus Nord), Synergien zwischen touristischen Nutzungen und Arbeitsplatznutzungen anstreben – Gute Anbindung der Gemeinde Weesen an den ESP sicherstellen (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) – Veränderte Linienführung der SchweizMobil-Route (nicht mehr über den Autobahnanschluss)
<p>Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Absichtserklärung / Letter of Intent (LOI), Zuständigkeiten und Zeithorizonte für einzelne Teilprojekte regeln – Überbauungsplan und Perimeterverfahren zur Finanzierung der gemeinsamen Erschliessung (Lead Glarus Nord), Einbezug der Gemeinde Weesen regeln – Projekt Schwärzistrasse überprüfen (kurzfristiges Ziel: Anwohnerschutz, verkehrliche Funktionen in Abhängigkeit des Erschliessungskonzepts Biäsche [Glarus Nord]) – ÖV-Angebot: Einbindung der ÖV-Erschliessung Biäsche (Glarus Nord) klären

	<ul style="list-style-type: none"> - Bushaltestelle Biäsche in den Knoten Ziegelbrückstrasse / Schwärzistrasse verschieben - Bushaltestelle Post zum Speerplatz verschieben - Linthsteg (für Fuss- und Veloverkehr): Machbarkeitsstudie - Mobilitätshub: siehe Massnahme 7.5 			
Realisierung	Priorisierung <input checked="" type="checkbox"/> Priorität A <input type="checkbox"/> Priorität B <input type="checkbox"/> Priorität C	Umsetzungshorizont <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Zuständigkeit (Lead) Gemeinde Weesen	Weitere Beteiligte Gemeinde Glarus Nord, Gemeinde Amden, Kanton GL, Kanton SG, Linthverwaltung, Amt für öffentlichen Verkehr Kt. SG, Fachstelle ÖV Kt. GL, AWA, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kt. SG, Fachstelle Radrouten Kt. GL, Grundeigentümer
Kosten	Für einzelne Teilprojekte zu klären			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	7.2 Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr; 7.3 Anpassung Velorouten 7.5 Shared Mobility / Mobilitätshub			

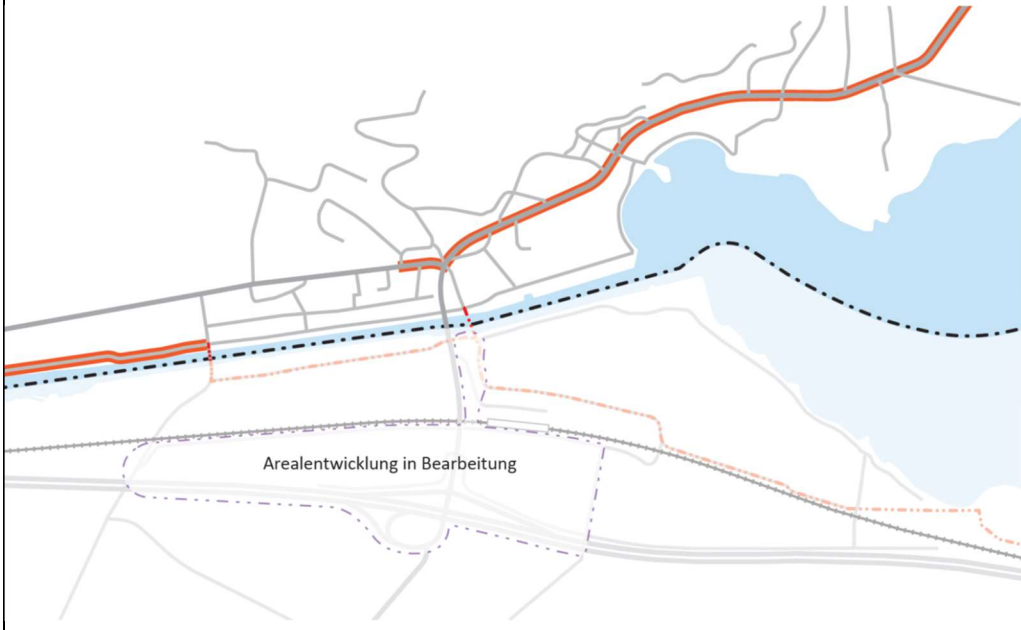
7.2 Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr

Planausschnitt



Kurzbeschreibung / Ziele	Der touristische Verkehr nach Weesen soll verträglich und effizient abgewickelt / gelenkt werden. Der Grossteil des Verkehrs soll in Parkierungsanlagen / Mobilitätshubs in der Biäsche (Glarus Nord) und beim Speerplatz gelenkt werden. Es braucht am See jedoch auch künftig ein Angebot für die Kurzzeitparkierung, für die Gastronomie und das Gewerbe. Die oberirdische Parkierung soll jedoch mindestens teilweise in eine Sammelparkierungsanlage verlegt werden. Ziel ist es, insbesondere den Standort See I für andere Nutzungen freizuspielen (mindestens temporär in der Hauptsaison oder bei Anlässen).			
Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätshubs am Speerplatz konkretisieren (Machbarkeitsstudie) – Optionen für Shuttleangebot (Schiff, Bus) vertiefen – Attraktivität der fussläufigen Zugänge von den Parkierungsstandorten zum See steigern (Flanierbereiche / Themenweg) – Parkleitsystem ergänzen / vollständig digitalisieren (dynamisches Leitsystem und / oder via App) – Parkplatzangebot am See / Wüeri schrittweise neu organisieren, Neugestaltung Seezugang – Parkplatzbewirtschaftung: siehe Massnahme 7.5 – Kommunikationsmassnahmen 			
Realisierung	Priorisierung <input type="checkbox"/> Priorität A <input checked="" type="checkbox"/> Priorität B <input type="checkbox"/> Priorität C	Umsetzungshorizont <input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Zuständigkeit (Lead) Gemeinde Weesen	Weitere Beteiligte Gemeinde Amden, Amden Weesen Tourismus, Schiffsbetrieb
Kosten	Für einzelne Teilprojekte zu klären			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	7.1 ESP Biäsche (Glarus Nord) 7.4 Schwachstellenerhebung und -bearbeitung Fuss- und Veloverkehr 7.5 Shared Mobility / Mobilitätshub 7.6 Zentrumsaufwertung			

7.3 Anpassungen Velorouten

<p>Planausschnitt</p>	 <p>--- Fuss- und Veloweg — Handlungsbedarf</p>			
<p>Kurzbeschreibung / Ziele</p>	<p>Zur Steigerung der Attraktivität des Wegnetzes für den Veloverkehr sind gezielte Massnahmen anzugehen. Schlüsselmassnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veränderte Linienführung der SchweizMobil-Route am Südufer des Linthkanals entlang (nicht mehr über Ziegelbrückstrasse in Weesen und über den Autobahnanschluss) – Veloverbindung Weesen – Ziegelbrücke: Schaffung attraktiver Bedingungen für den Veloverkehr, insbesondere auch für den Alltagsverkehr. Klären der Linienführung und der anzustrebenden Standards (Ausbaustandard, Belag, Beleuchtung, Entflechtung Fuss- und Veloverkehr, etc.) – Auf dem übergeordneten Strassennetz wird innerhalb der Ortschaft auf verschiedenen Abschnitten Handlungsbedarf zur Verbesserung der Attraktivität für den Veloverkehr erkannt. In Zusammenarbeit mit dem Strasseneigentümer (Kanton) schrittweise die Attraktivität für den Veloverkehr steigern. 			
<p>Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verlegung Übergeordnete Route / SchweizMobil-Route: Gespräch mit den beteiligten Akteuren suchen, insbesondere mit dem Kanton. Anmerkung. Die Abklärungen mit den privaten Grundeigentümern entlang der Seeflechtenstrasse obliegen in erster Linie der Gemeinde Glarus Nord. – Veloverbindung Weesen – Ziegelbrücke: Austausch mit Kanton und weiteren beteiligten Akteuren anstossen, Zuständigkeit / Lead bei Kanton, Handlungsbedarf aufgrund des neuen Veloweggesetzes gegeben. – Handlungsbedarf auf dem übergeordneten Strassennetz: Auslegeordnung mit Kanton, Berücksichtigung in der Weiterentwicklung des BGK Hauptstrasse. 			
<p>Realisierung</p>	<p>Priorisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Priorität A</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität B</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität C</p>	<p>Umsetzungshorizont</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Zuständigkeit (Lead)</p> <p>Kanton SG, Gemeinde Weesen</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Gemeinde Weesen, Gemeinde Glarus Nord, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kt. SG; SchweizMobil; Grundeigentümer; Linthverwaltung; Kanton Glarus</p>
<p>Kosten</p>	<p>Zuständigkeit grundsätzlich bei Kanton</p>			
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</p>	<p>7.1 ESP Biäsch (Glarus Nord)e</p> <p>7.4 Schwachstellenerhebung und -bearbeitung Fuss- und Veloverkehr</p> <p>7.6 Zentrumsaufwertung</p> <p>7.7 Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse</p>			

7.4 Schwachstellenerhebung und -bearbeitung Fuss- und Veloverkehr (laufend)

Kurzbeschreibung / Ziele	Die vorhandenen Fusswegnetze und Velowegnetze sollen gepflegt, Schwachstellen erkannt und behoben werden. Schwachstellenanalyse durchführen resp. systematisch vervollständigen, laufende Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen.			
Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen	Projekt Schwachstellenanalyse starten Tool zum laufenden Erfassen von Schwachstellen im Fusswegnetz evaluieren und in Betrieb nehmen, auf bestehende Systeme wie z.B. bikeable.ch aufbauen, Synergien mit Nachbargemeinden prüfen Koordination mit Infrastrukturmanagement / Sanierungsprojekten Schwachstellen schrittweise beheben / sanieren			
Realisierung	Priorisierung <input checked="" type="checkbox"/> Priorität A <input type="checkbox"/> Priorität B <input type="checkbox"/> Priorität C	Umsetzungshorizont <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Zuständigkeit (Lead) Gemeinde Weesen	Weitere Beteiligte Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kt. SG, Gemeinde Glarus Nord, Gemeinde Amden, Weitere (projektabhängig)
Kosten	Projekt Schwachstellenanalyse: 30'000 CHF Evaluation Erfassungstool: 5'000 CHF Laufende Behebung der Schwachstellen: Ca. 50'000 CHF jährlich budgetieren			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	7.1 ESP Biäsche (Glarus Nord) 7.2 Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr 7.3 Anpassung Velorouten 7.7. Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse			

7.5 Parkierung / Shared Mobility / Mobilitätshub

Planausschnitt



Kurzbeschreibung / Ziele	<p>Die Gemeinde organisiert ihre Parkungsanlagen zunehmend als Mobilitätshubs. CarSharing, Cargo-Bike-Sharing und weitere Ver- und Entsorgungseinrichtungen werden in den Mobilitäts-Hubs angeboten, wo in der Regel auch der Zugang zum öV vorhanden ist. Weitere Stationen von Bike-Sharing und Mikro-Scooter-Sharing sind möglich. Prioritär sollen folgende Anlagen als Mobilitätshub entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Speerplatz – Seezugang / Wüeri – Biäsche (Lead Gemeinde Glarus Nord) <p>Alle öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde Weesen werden bewirtschaftet.</p>			
Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätshub: Machbarkeitsstudie, Klärung Anforderungen und künftiger Betrieb – Pilotprojekt entwickeln, einführen und testen – Abklärung bezüglich Shared Mobility-Angebote angehen (in Kooperation mit Nachbargemeinden), Sondierungen mit möglichen Anbietern – Parkplatzbewirtschaftung: auf alle Parkplatzstandorte der Gemeinde ausdehnen (Städtli, Sportplatz, etc.) 			
Realisierung	<p>Priorisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Priorität A</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität B</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität C</p>	<p>Umsetzungshorizont</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Zuständigkeit (Lead)</p> <p>Gemeinde Weesen</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Gemeinde Glarus Nord, Gemeinde Amden, Anbieter Shared Mobility, Tourismus, Gewerbe</p>
Kosten	Für einzelne Teilprojekte zu klären			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<p>7.1 ESP Biäsche (Glarus Nord)</p> <p>7.2 Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr</p> <p>7.6 Zentrumsaufwertung</p>			

7.6 Zentrumsaufwertung

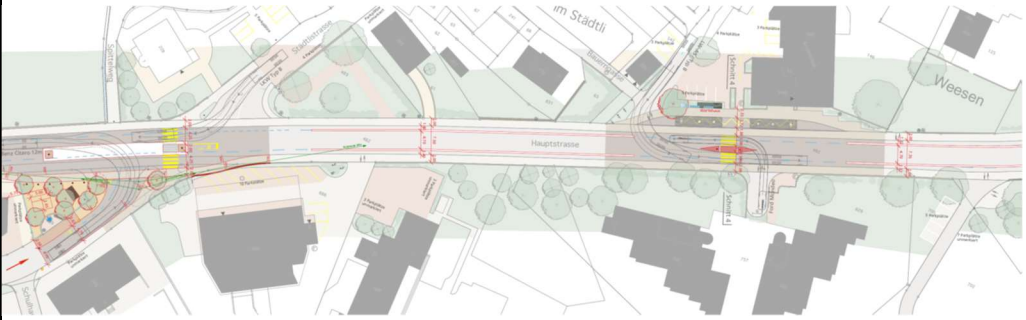
Planausschnitt



Auszug Konzeptpläne Fussverkehr und Verkehrsberuhigung. Der Raum zwischen Städtli und See soll als zusammenhängender Raum gedacht und geplant werden.

Kurzbeschreibung / Ziele	<p>Ein attraktiver Zugang vom Städtli zum See ist für die Attraktivität der Ortschaft Weesen von zentraler Bedeutung. Der Bereich soll als ein zusammenhängender Raum erlebbar werden. Die Hauptstrasse in Richtung Amden soll in die Gestaltung und Verkehrsberuhigung einbezogen werden. Durch eine Temporeduktion im diesem zentralen Begegnungsbereich kann eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs sichergestellt werden.</p> <p>Es braucht am See auch künftig ein Angebot für die Kurzzeitparkierung, für die Gastronomie und das Gewerbe. Die oberirdische Parkierung soll jedoch mindestens teilweise in eine Sammelparkierungsanlage verlegt werden. Ziel ist es, insbesondere den Standort See I für andere Nutzungen freizuspielen (mindestens temporär in der Hauptsaison oder bei Anlässen).</p> <p>Die Etablierung eines Mobilitätshubs fasst verschiedene Angebote im Bereich Verkehr zusammen. Ein ähnliches Vorgehen kann auch im Bereich des Speerplatzes angewendet werden.</p>			
Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Zielsetzungen definieren, Pflichtenheft festhalten. Erste Projektansätze werden in der Kommission Vision Weesen – Riviera am Walensee bereits bearbeitet. – Konkurrenzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) anstreben 			
Realisierung	<p>Priorisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Priorität A</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität B</p> <p><input type="checkbox"/> Priorität C</p>	<p>Umsetzungshorizont</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Langfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Zuständigkeit (Lead)</p> <p>Gemeinde Weesen</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Kanton SG, Gewerbe, Grundeigentümer / Anstösser, Amden Weesen Tourismus, weitere</p>
Kosten	Konkurrenzverfahren: 500'000 CHF			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<p>7.2 Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr</p> <p>7.3 Anpassung Velorouten</p> <p>7.7 Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse</p>			

7.7 Weiterentwicklung BGK Hauptstrasse

Planausschnitt				
	Auszug aus der Vorprojektstudie Hauptstrasse 2015			
Kurzbeschreibung / Ziele	<p>Die Vorprojektstudie Hauptstrasse (2015) wurde bereits abschnittsweise umgesetzt. In den Jahren 2023 – 2025 werden weitere Abschnitte der Hauptstrasse saniert und die Neugestaltung des Strassenraums vorangetrieben.</p> <p>Mittelfristig ist ein verstärkter Einbezug der an den Strassenraum angrenzenden Grundstücke anzustreben (von Fassade zu Fassade). Verzahnung des öffentlichen Raums mit den halböffentlichen und privaten Flächen, qualitative Aufwertung des Strassenraums, Schaffung attraktiver Platzsituationen, Bepflanzung, etc. Wo die Gemeinde über Grundeigentum verfügt, verfügt sie über zusätzliche Handlungsspielräume zur Aufwertung des Strassenraums. Wo Privateigentum berührt ist, können insbesondere Handänderungen oder Bauvorhaben mögliche Anknüpfungspunkte sein.</p>			
Nächste Schritte / Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenraumgestaltung weiterentwickeln, Einbezug der angrenzenden Räume / Grundstücke, Verkehrsberuhigung im zentralen Bereich (Städtli / Seezugang / Wüeri), Querschnitte definieren – Klärung der künftigen Lage der Bushaltestellen, BehiG-Ausbau – Frühzeitiges Einbringen der Bedürfnisse der Gemeinde für die nächste Sanierungsetappe (ab 2026), besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs 			
Realisierung	Priorisierung <input type="checkbox"/> Priorität A <input type="checkbox"/> Priorität B <input checked="" type="checkbox"/> Priorität C	Umsetzungshorizont <input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Zuständigkeit (Lead) Gemeinde, Kanton SG	Weitere Beteiligte Grundeigentümer, AWA
Kosten	Für einzelne Teilprojekte zu klären			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	7.1 ESP Biäsche (Glarus Nord) (z.B. bezüglich Bushaltestellen) 7.3 Anpassung Velorouten 7.4 Schwachstellenerhebung und -bearbeitung 7.6 Zentrumsaufwertung			

8 Beurteilung der Auswirkungen

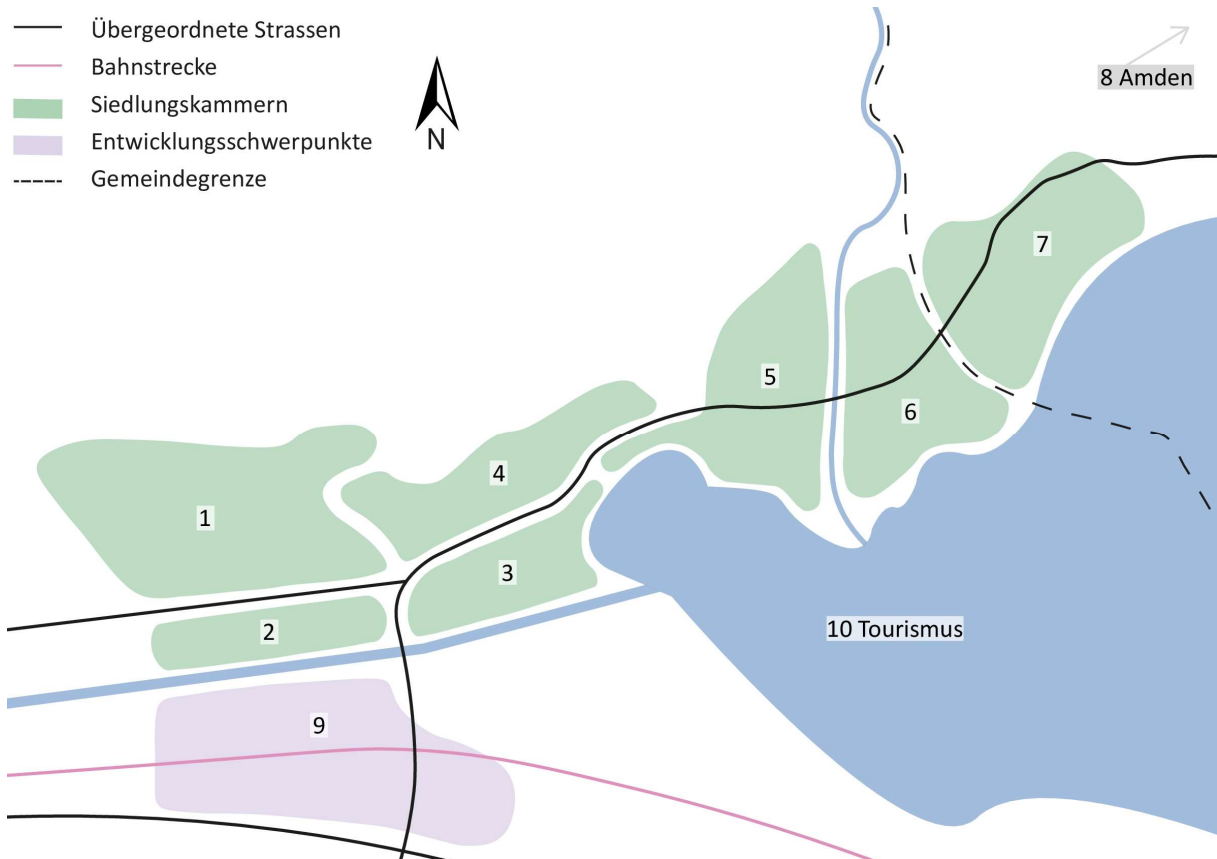
Gemäss den Zielsetzungen in der aktuellen Ortsplanungsrevision strebt die Gemeinde Weesen ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum an. Der Kanton Glarus und die Gemeinde Glarus Nord beabsichtigen zudem, das Gebiet Biäsche als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt zu entwickeln. Der Mehrverkehr, welcher durch dieses Wachstum entsteht, muss für die Gemeinde Weesen verträglich abgewickelt werden. Trotz der guten MIV-Erschliessung (Autobahnanschluss) soll und muss ein erheblicher Teil des Mehrverkehrs durch den ÖV, den Velo- und Fussverkehr sowie mit Shared Mobility abgedeckt werden. Es ist also eine Veränderung bezüglich der Verkehrsmittelwahl anzustreben (vgl. Kapitel 4.1).

Auch den Einwohner:innen und Arbeitnehmenden in Weesen soll mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem GVK ermöglicht werden, sich nachhaltiger, ressourcenschonender und klimaverträglich zu bewegen (vgl. auch Zielsetzungen in Kapitel 4). Die künftige Verkehrserzeugung mit den angestrebten Modalsplit lässt sich grob abschätzen (Abbildung 21). Die Anzahl Einwohner:innen und Arbeitsplätze wird in fast allen Teilgebieten der Gemeinde Weesen leicht zunehmen (Siedlungsentwicklung nach innen), insbesondere im Gebiet Moos. Entsprechend nimmt auch die Anzahl der Wege zu, welche jeden Tag zurückgelegt werden. Die Massnahmen im vorliegenden GVK können dazu beitragen, die Zielsetzungen bezüglich Modalsplit (Kapitel 4.1) zu erreichen. In diesem Fall können die Anzahl MIV-Fahrten in der Gemeinde Weesen im Idealfall insgesamt stabil gehalten werden.

Wichtige Elemente für das Erreichen der Zielsetzungen sind die konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, die ÖV-Anbindung der Biäsche sowie die Massnahmen im Bereich Parkierung und des Managements des touristischen Verkehrs.

Gemäss einer groben Abschätzung liegt der Anteil des Quell- und Zielverkehrs entlang der Hauptstrasse in Weesen bei rund zwei Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens, lediglich ein Drittel ist Durchgangsverkehr von / nach Amden. Beim Quell- und Zielverkehr von / nach Weesen und beim Binnenverkehr innerhalb der Ortschaft muss angesetzt werden, um eine verträglichere Verkehrssituation in der Gemeinde zu erreichen. Hierzu ist die Mitwirkung aller Beteiligten erforderlich. Insbesondere ist auch bei privaten Bauprojekten darauf zu achten, dass diese gezielt auf eine nachhaltige Mobilität ausgerichtet werden.

Die Entwicklung im Gebiet Biäsche (Glarus Nord) liegt in erster Linie in der Verantwortung der Gemeinde Glarus Nord und des Kantons Glarus. Die Gemeinde Weesen muss sich aktiv und frühzeitig positionieren und einbringen, damit ihre Anliegen in die Entwicklung des Standortes Biäsche einfließen.



Jahr 2038/40	EW	AP	Gäste	Wege gesamt		Fahrten MIV		Entwicklung
				min	max	min	max	
1 Moos - Wismet	410	135		1'420	1'920	670	840	leichte Zunahme
2 Trottengüetli- Biäsche (Weesen)	210	15		610	830	290	360	leichte Abnahme
3 Kurfürstenpark - Rosengarten	120	35		420	560	200	250	leichte Abnahme
4 Städtli	490	80		1'530	2'070	720	900	leichte Abnahme
5 Autis - Hof	380	35		1'110	1'510	520	660	leichte Abnahme
6 Hirschengut- Fligut	350	75		1'120	1'520	530	660	leichte Abnahme
7 Fli (Amden)	350	25		1'020	1'380	480	600	leichte Abnahme
8 Amden	1'500	380		4'960	6'700	2'330	2'920	leichte Abnahme
9 Biäsche (Glarus Nord)	30	200-400		520	1250	240	550	deutl. Zunahme
10 Tagestourismus*			300-1'600	360	2'560	210	1'280	stabil
Total	3'840	980-1'180	300-1'600	13'070	20'300	6'190	9'020	

Abbildung 21: Abschätzung Verkehrserzeugung für den Zeithorizont 2038/40. Die Entwicklung im Gebiet ESP ist stark davon abhängig, welche Art von Nutzungen angesiedelt werden (Arbeitsplatzdichte?). Tourismus: Die Gästezahlen können auch in Zukunft starke Schwankungen aufweisen (Saison, Wetter, Wochentag).

9 Umsetzung und Controlling

Die definierten Massnahmen werden die Gemeinde und die beteiligten Akteure in der Umsetzung stark fordern. Nicht alles lässt sich gleichzeitig und sofort realisieren; das Gesamtverkehrskonzept nimmt deshalb eine Priorisierung vor.

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

Das Controlling kann auf Daten aufbauen, welche in anderem Zusammenhang bereits erhoben werden (z.B. Motorisierungsgrad, Zählraten zum Verkehrsaufkommen, Raumbewachung des Kantons, etc.).

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

Zielsetzung	Indikatoren / Kenngrössen	Zielwert / -trend	Datenquellen	Vorschlag Zuständigkeit	Zeitintervall
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Modalsplit z.B. Tagesdistanz und wegebezogen	Zielwerte gemäss GVK	Verdichtung Mikrozensus	Bund (BFS)	5 bis 10 Jahre
	Motorisierungsgrad	stabil oder sinkend	Verdichtung Mikrozensus Motorfahrzeugkontrolle	Bund (BFS) Kanton	5 bis 10 Jahre jährlich
	Eckwerte aus Parkplatzbewirtschaftung, z.B. Parkvorgänge	Parkvorgänge am See sinkend	Eigene Erhebung aufgrund Parkplatzbewirtschaftung	Gemeinde	jährlich
Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit	Verfügbarkeit Gewerbe und Dienstleistungen in Ortskernen	Angebot in Anzahl und Diversität steigend	Statistik Beschäftigte und Unternehmensstruktur Daten Gemeinde	Bund (BFS) Gemeinde	jährlich
	Unfalldaten	Anzahl Unfälle sinkend	Unfallstatistik	Bund (ASTRA)	jährlich
Nachhaltige, ressourcenschonende und klimaverträgliche Mobilität	Umwelt- und Lärmbelastung, Luftqualität, CO2-Ausstoss	Belastung sinkend	Monitoring Umweltdaten	Kanton	jährlich
	Anteil E-Autos am Bestand	Anteil E-Autos steigend	Verdichtung Mikrozensus Motorfahrzeugkontrolle Energiemonitoring	Bund (BFS) Kanton	5 bis 10 Jahre jährlich jährlich
Veränderungen ermöglichen und neue Technologien nutzen	Anzahl Nutzungen von Sharing-Angeboten	Anzahl Nutzungen steigend	Anbieter Shared Mobility	Gemeinde	jährlich
Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	Effizienz der eingesetzten Mittel	Steigende Effizienz	Gemeinde (Bauvorhaben, etc.)	Gemeinde	Jährlich
	Kostendeckungsgrade	Kostendeckungsgrad ÖV steigend	Kanton (AöV)	Kanton	jährlich
	Steuerfuss	Stabil resp. sinkend	Gemeinde	Gemeinde	jährlich
Entwicklungsabsicht Bläsche	Angesiedelte Nutzungen	Steigend	Gemeinde Glarus Nord	Gemeinde Glarus Nord, Kanton Glarus	jährlich
	Verkehrserhebungen	MIV: definierte Schwellenwerte nicht übersteigend	Gemeinde Glarus Nord, Kanton Glarus	Gemeinde Glarus Nord, Kanton Glarus	jährlich

10 Mitwirkung

Am 16. Januar 2024 fand in Weesen eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, wo über den Entwurf des GVKs informiert wurde.

Die Mitwirkung war Online möglich vom 17.01.2024 bis zum 17.02.2024.

Innert Frist gingen 23 Stellungnahmen mit 92 Anträgen ein.

Auf Grund der Mitwirkung wurde der GVK Entwurf angepasst:

- Mit einer zusätzlichen Kategorie «Quartierfusswege», d.h. Fusswege, die nicht unbedingt öffentlich sein müssen, aber für Bewohnerinnen und Bewohner sowie insbesondere für Schulkinder alternative Verbindungen abseits von Strassen ermöglichen.
- Der Wegverlauf beim Haus am See wurde angepasst
- Ein Fussweg beim Kurfürstenpark wurde aus dem Kartenentwurf entfernt
- Neue Argumente für eine Linthquerung sind dazugekommen:
 - Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen
 - Anbindung der Ortschaft Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil)
 - Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche
- Zusätzliche Hauptfusswege wurden definiert
 - Wismetstrasse, Werkhofweg, Moosstrasse, Spittelstrasse
 - Rosengartenstrasse (Anbindung Biäsche)
- ein zusätzlicher Begegnungsbereich beim Sportplatz wurde bezeichnet
- Die Tabelle im Kapitel Verkehrsberuhigung wurde präzisiert, im Städtli soll eine Begegnungszone angestrebt werden

11 Vorprüfung

Im März 2024 wurde das Gesamtverkehrskonzept dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Die Darlegung der Ausgangslage sowie die Analyse der Verkehrssituation sind aus Sicht AREG vollständig, umfassend und nachvollziehbar beschrieben. Der Handlungsbedarf im Kapitel 3.2.1 Fazit ist dabei eine gute Zusammenfassung. Die vorgesehenen Eckwerte für den Modalsplit 2040 für die Einwohnenden, Arbeitsplätze und Tourismus gemäss Kapitel 4.1 sind realistisch und werden begrüsst.

Die Konzeption Fussverkehr mit den geplanten Flanierbereichen sowie Fusswegverbindungen (geplante Netzstruktur auch abseits der Hauptstrasse sowie kantons- und gemeindeübergreifend) ist aus ortsplanerischer Sicht nachvollziehbar.

Die Konzeption Veloverkehr ist aus ortsplanerischer Sicht nachvollziehbar.

Aus raumplanerischer Sicht sind die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und der beiden Strassenraumgestaltungen nachvollziehbar. Sowohl die Stärkung der Verbindung zwischen dem Städtli und der Seepromenade inkl. Verkehrs- und Gestaltungsmassnahmen auf der Kantonsstrasse als auch die Verbesserung der Kreuzungssituation beim Speerplatz am Ortseingang zum Städtli wird aus ortsplanerischer Sicht unterstützt. Auch die Schaffung von Tempo 30-Zonen sowie Begegnungszonen / Flanierbereiche in den Quartieren als auch auf Teilstücken der Hauptstrasse wird aus Sicht AREG begrüsst.

Die Abteilung Verkehrstechnik bei der Kantonspolizei weist darauf hin, dass es sich bei den Kantonsstrassen in Weesen um «verkehrsorientierte Strassen» und um Durchgangsstrassen gemäss der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes handelt. Der Knoten Haupt-/Ziegelbrückstrasse liegt zudem im ASTRA-Perimeter. Begehren für Geschwindigkeitsreduktionen und Strassenraumgestaltungen auf Kantonstrassen haben über den Strasseneigentümer zu erfolgen.

Die Überlegungen, welche die Kantonsstrassen betreffen, sind mit dem Kanton als Strasseneigentümer durchzuführen. Das Strasseninspektorat ist Vertreterin des Strasseneigentümers und deshalb als erstes zur Stellungnahme abzuholen. Ferner sind die geplanten Strassenprojekte des Tiefbauamtes in der weiteren Planung zu berücksichtigen (2.8. Projekt "B43.3.017.067 Fussgängerübergänge Mietsackstrasse (= Moosackerstrasse?) und Feuerwehrdepot).

Für die Verkehrsplanung steht die Abteilung Mobilität und Planung zur Verfügung. Da im 18. Strassenbauprogramm keine Projekte angemeldet sind, entfallen für die nächsten 5 Jahre weitere Aktivitäten seitens des Tiefbauamts. Das Gesamtverkehrskonzept ist mit der Verkehrsplanung sowie der Abteilung Mobilität und Planung abzusprechen.

Zusammenfassend wird das Gesamtverkehrskonzept aus raumplanerischer Sicht begrüsst. Die Ausgangslage mit Analyse, Zielsetzung (Veränderung bezüglich Verkehrsmittelwahl) sowie die wichtigsten 7 Massnahmen sind nachvollziehbar dargelegt und gut aufgezeigt. Insbesondere sind auch die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und der beiden Strassenraumgestaltungen nachvollziehbar und aus ortsplanerischer Sicht weiterzuverfolgen. Für die Weiterbearbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes ist dabei unbedingt die Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen zu suchen.

Planbeilagen

Werte- und Konfliktekarte

Zukunftsbild

Teilkonzept Fussverkehr

Teilkonzept Veloverkehr

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Teilkonzept Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung