

Gesamtverkehrskonzept - Mitwirkungsbericht

Politische Gemeinde Weesen

29.04.2025

Auftragnehmer

Schneiter Verkehrsplanung AG
Aeugstenstrasse 5,
8755 Ennenda

schneiter-verkehrsplanung.ch

Martin Reich, Projektleiter
Marc Schneiter, Stv. Projektleiter /Experte
Nicole Grob, Sachbearbeitung

Auftraggeber

Politische Gemeinde Weesen
Hauptstrasse 15
8872 Weesen

Begleitgruppe

Marcel Benz, Gemeindepräsident
Alois Bamert, Vizepräsident
Huber Bruno Gemeinderat
Leuenberger Rita Gemeinderätin
Vidakovic Zoran, Gemeinderat
Ignaz Gmür, Gemeindeschreiber
Koni Bischofberger, Gemeinde Amden
Bruno Gallati, Gemeinde Glarus Nord
Myrta Giovanoli, Kommission Vision Weesen

Inhalt

Zusammenfassung	4
Thema Fussverkehr	5
Thema Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung	20
Thema Öffentlicher Verkehr	29
Thema Parkierung und Shared Mobility	36
Thema Veloverkehr	40
Thema Motorisierter Individualverkehr	45
Thema Analyse	47
Thema Zukunftsbild	49
Thema Abstimmung Siedlung und Verkehr	51
Thema Zielsetzungen	53
Thema Ausgangslage.....	54
Thema Rahmenbedingungen und Grundlagen.....	55
Thema Beurteilung der Auswirkungen	56

Zusammenfassung

Der Gemeinderat von Weesen hat Schneiter Verkehrsplanung AG im Juni 2023 beauftragt, das Gesamtverkehrskonzept zu überarbeiten. Die Überarbeitung des GVK wurde durch eine Arbeitsgruppe begleitet.

Am 16. Januar 2024 wurde bei einem Informationsanlass der Entwurf des überarbeiteten Gesamtverkehrskonzepts der Bevölkerung vorgestellt.

Nach der Infoveranstaltung erhielt die Bevölkerung die Gelegenheit, in einem Mitwirkungsverfahren vom 17.01.2024 bis zum 17.02.2024 zum Entwurf des GVK Stellung zu nehmen. Innert Frist gingen 23 Stellungnahmen mit 92 Anträgen ein.

In diesem Mitwirkungsbericht sind alle eingereichten Anträge in anonymisierter Form festgehalten. Am 8. April 2024 hat die Begleitgruppe die Änderungsanträge beraten und folgende Änderungen beschlossen:

Der GVK Entwurf wird auf Grund der Mitwirkung 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

Zum Zeitpunkt der Behandlung der Mitwirkungsanträge war die Rückmeldung aus der Vorprüfung bei den kantonalen Fachstellen noch pendent. Die Rückmeldung ging erst am 10. Juli 2024 ein.

Aus der Vorprüfung gab es noch eine Bereinigung einer Planlegende mit einem falschen Legendeneintrag im Plan Fussverkehr.

Das Gesamtverkehrskonzept wurde bereinigt per 31.10.2024 (Statusbericht). In Folge verschiedener personeller Wechsel blieb die Beantwortung der Mitwirkungsanträge und der Projektabschluss pendent. Die Projektverfasser bitten um Entschuldigung für dieses Versäumnis.

Thema Fussverkehr

Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier
ID Nr.	84612
Antrag	Auf einen öffentlichen Fussweg durch das Wohnquartier ist zu verzichten
Begründung	<p>Der geplante Weg führt mitten durch unseren Parkwendeplatz für Umzugslaster, Zubringer, Sanität, Feuerwehr, Handwerker, Spielplatz für unser Kinder (einzige Zufahrtsstrasse mit Wendeplatz).</p> <p>Sicherheitsaspekt!?!? Dieser schmale Fussweg führt direkt zwischen den Schlafzimmerfenstern und Hauseingangstüren durch sowie durch den kleinen Waldabschnitt (Naturschutz mit Wildpflanzen, Vögel, Fuchs, Dachs etc.) Das alles wird geopfert für leere Bierdosen am Boden, Hundekot und zusätzlichen Lärm. Es ist zu befürchten, dass einige "Fussgänger" sich in unserer privaten Badewiese mit Picknick niederlassen werden wie jetzt schon in der Hafan/Seeanlage. Wer kontrolliert und bezahlt das alles?</p> <p>Alles in allem erachten wir die Passage nicht für eine landschaftliche Aufwertung für den Fussgänger (kein Blick auf den See möglich).</p>
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Annahme: Der Weg im Gebiet Fliguet ist angesprochen.</p> <p>Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen.</p> <p>Die im GVK formulierten Standards sind inhaltlich begründet (Begegnungsfälle sind massgebend) und stützen sich auf die gängigen Normen und Fachpublikationen. Örtlich begründete Abweichungen sind möglich. Zudem wird eine zusätzliche Kategorie "Quartierfussweg" eingeführt, bei der geringere Anforderungen an den Ausbaustandard gestellt werden. Solche Fusswege können auch mit privatrechtlichen Vereinbarungen gesichert werden. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Gemäss den Planungsgrundsätzen im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 3 RPG) sollen die See- und Flussufer freigehalten und der öffentliche Zugang und die Begehung erleichtert werden. Zudem sollen Rad- und Fusswege erhalten bzw. geschaffen werden.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier Fliguet
ID Nr.	84763 und 84764
Antrag	Die unterzeichnenden Anwohner, die sich in einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen haben, verlangen die Entfernung des geplanten Quartier-/Wanderweges vom Flibach, via

Begründung	Mürtschenstrasse, Fliguetstrasse in den Fliweg Amden aus dem Gesamtverkehrskonzept.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Wir verweisen auf das beiliegende Schreiben. In diesem sind auch Namen und Adressen der Unterzeichner aufgeführt.</p> <p>Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen.</p> <p>Die im GVK formulierten Standards sind inhaltlich begründet (Begegnungsfälle sind massgebend) und stützen sich auf die gängigen Normen und Fachpublikationen. Örtlich begründete Abweichungen sind möglich. Zudem wird eine zusätzliche Kategorie "Quartierfussweg" eingeführt, bei der geringere Anforderungen an den Ausbaustandard gestellt werden. Solche Fusswege können auch mit privatrechtlichen Vereinbarungen gesichert werden. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Gemäss den Planungsgrundsätzen im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 3 RPG) sollen die See- und Flusssufer freigehalten und der öffentliche Zugang und die Begehung erleichtert werden. Zudem sollen Rad- und Fusswege erhalten bzw. geschaffen werden.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier, Grundsatz
ID Nr.	84668
Antrag	Die Wegführungen bei den Fuss- und Velowegvarianten müssen im Bereich der Privatgrundstücke überdacht und korrigiert werden. Auf eine Querung von Privatgrundstücken soll grundsätzlich verzichtet werden.
Begründung	<p>Auch wenn es sich bei diesem Gesamtverkehrskonzept "nur" um ein Konzept handelt, kann es nicht sein, dass Privatwege/-strassen und Privatgrundstücke ohne die vorherige Kontaktaufnahme mit den Besitzern derart verplant werden. Ein derartiges "Umfunktionieren" von Privateigentum würde eine Menge Verärgerung, Rechtsstreitigkeiten und Unmut gegenüber der öffentlichen Hand und Befürwortern, welche von solchen Eingriffen nicht getroffen sind, verursachen. Also lauter negative Auswirkungen in einer kleinen Gemeinde wie Weesen, wo sich viele Einwohner kennen. Das schlägt zu stark und für lange Zeit auf die Stimmung. Mitunter würde ein solches Eingreifen in den Privatbesitz schwer abschätzbare Kosten generieren, angefangen bei Grundstücksübernahmen, komplizierten Handänderungen bei Grundstücken an denen viele Besitzer beteiligt sind, Wertverminderungen von vielen Privathäusern/-wohnungen wie im Quartier Haus am See durch Unterbrechen von direktem Seezugang durch öffentlichen Weg, Folgekosten für bauliche Anpassungen durch Zäune, Tore, Hecken etc. Hier stellt sich dann auch die Frage, mit</p>

welchen Geldern solche Kosten gedeckt werden. Es kann ja nicht sein, dass diese am Ende auf Steuergelder zurückzuführen sind, welche direkt Betroffene bezahlt haben und somit am Ende die Betroffenen ihr eigenes Privateigentum ein weiteres Mal bezahlen müssen, um dieses zu verlieren.

Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen.</p> <p>Die im GVK formulierten Standards sind inhaltlich begründet (Begegnungsfälle sind massgebend) und stützen sich auf die gängigen Normen und Fachpublikationen. Örtlich begründete Abweichungen sind möglich. Zudem wird eine zusätzliche Kategorie "Quartierfussweg" eingeführt, bei der geringere Anforderungen an den Ausbaustandard gestellt werden. Solche Fusswege können auch mit privatrechtlichen Vereinbarungen gesichert werden. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Gemäss den Planungsgrundsätzen im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 3 RPG) sollen die See- und Flussufer freigehalten und der öffentliche Zugang und die Begehung erleichtert werden. Zudem sollen Rad- und Fusswege erhalten bzw. geschaffen werden.</p>

Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier, Grundsatz
ID Nr.	84460
Antrag	Fussnetz so gestalten, dass es zu keinen Konflikten kommt.
Begründung	Privatgrund und öffentliche Wegrechte müssen klar abgegrenzt sein. Betroffene Anwohner frühzeitig informieren.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). In verschiedenen Gebieten in der Ortschaft Weesen ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Ein Einbezug privater Wegverbindungen ist deshalb zweckmässig. Für die konkrete Umsetzung werden mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer konkrete Lösungen erarbeitet.</p>

Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier; Parz. Nrn. 701 und 702
ID Nr.	84346
Antrag	auf südwestliche Fusswegverbindung verzichten (Parz. Nrn. 701 und 702)

Begründung	<p>Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Gemeinderätin, sehr geehrte Herren Gemeinderäte</p> <p>Wie Sie der beiliegenden Kopie entnehmen können, hat mich das Ehepaar mit seiner Interessenwahrung bezüglich des angedachten öffentlichen Fusswegs auf Parz. Nr. 702 (und 701), beide GB Weesen, beauftragt.</p> <p>Im Gesamtverkehrskonzept ist ein öffentlicher Fussweg über die Privatliegenschaft Nr. 702 meiner Klientschaft geplant, wobei dieser Weg auch die ebenfalls meiner Klientschaft gehörende Liegenschaft Nr. 701 tangieren dürfte. Meine Klientschaft erachtet es nicht als sinnvoll, dass auf beiden Seiten der Liegenschaft Mariasee eine Verbindung zwischen der Seepromenade und der Hauptstrasse bestehen soll. Da die Verbindung nordöstlich der Liegenschaft Mariasee sicherlich bestehen bleibt, soll auf diejenige südwestlich verzichtet werden - dies im Interesse des Erhalts der Privatsphäre meiner Klientschaft.</p> <p>Ich verbleibe mit der höflichen Bitte um Kenntnisnahme sowie mit freundlichen Grüssen</p>
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Antrag gutheissen
Unterteilung Thema	Fussweg in Wohnquartier; Parz. Nrn. 701 und 702
ID Nr.	84344
Antrag	Auf südwestliche Fusswegverbindung verzichten (Parz. Nrn. 701 und 702)
Begründung	<p>Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Gemeinderätin, sehr geehrte Herren Gemeinderäte</p> <p>Wie Sie der beiliegenden Kopie entnehmen können, hat mich Frau mit ihrer Interessenwahrung bezüglich des angedachten öffentlichen Fusswegs auf PaE. Nr.702 (und 701), beide GB Weesen, beauftragt.</p> <p>Im Gesamtverkehrskonzept ist ein öffentlicher Fussweg über die Privatliegenschaft Nr. 702 meiner Klientin geplant, wobei dieser Weg auch die ebenfalls meiner Klientin gehörende Liegenschaft Nr. 701 tangieren dürfte. Meine Klientin erachtet es nicht als sinnvoll, dass auf beiden Seiten der Liegenschaft Mariasee eine Verbindung zwischen der Seepromenade und der Hauptstrasse bestehen soll. Da die Verbindung nordöstlich der Liegenschaft Mariasee sicherlich bestehen bleibt, soll auf diejenige südwestlich verzichtet werden - dies im Interesse des Erhalts der Privatsphäre meiner Klientin.</p> <p>Ich verbleibe mit der höflichen Bitte um Kenntnisnahme sowie mit freundlichen Grüssen</p>
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Antrag gutheissen
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84237
Antrag	Der Fussweg auf Parz. Nr. 228 durch das Quartier Haus am See muss an die Seeuferzone verlegt werden.
Begründung	Dies wurde seinerzeit beim Überbauungsplan Haus am See so bestimmt und es wurde extra ein Streifen Land für den Fussweg freigehalten. Es

	<p>kann nicht sein, dass ein öffentlicher Fussweg durch ein privates Quartier geführt wird, für dessen Unterhalt die Eigentümer Haus am See aufkommen müssen.</p> <p>Verschmutzung durch Abfall der einfach weggeschmissen wird oder Hundekot der liegen bleibt, müssen wir im angrenzenden Privat-Wald bereits jetzt selber entsorgen.</p>
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	<p>Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist. Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84844
Antrag	<p>Konzeption Fussverkehr</p> <p>Vom alternativen Verlauf durch das Gelände Haus am See ist abzusehen.</p>
Begründung	<p>Er stört in unzumutbarer Weise die Privatsphäre vieler Bewohner, denn die Häuser sind eng aneinander gebaut und die vorgelagerten Wiesen sind ungeschützt einsehbar.</p>
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	<p>Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist. Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	85708

Antrag	Auf der Folie 9 der Präsentation des Gesamtkonzepts (16.01.24) ist eine Karte ersichtlich, auf der „mögliche Fusswege“ eingezeichnet sind. Dazu möchte ich anmerken, dass ich mit einem Fussweg quer durch das Quartier „Haus am See“ nicht einverstanden bin und im Falle einer Umsetzung Einsprache dagegen erheben werde.
Begründung	keine
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	<p>Diese Grafik stammt aus der Ortsplanung.</p> <p>Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden.</p> <p>Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84682
Antrag	Auf Umsetzung des Seeuferwegs durch das Wohngebiet Haus am See ist zu verzichten.
Begründung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der geplante Weg führt ausschliesslich durch private Grundstücke. 2. Die Platzverhältnisse zwischen den Gebäuden sind sehr eng und ungeeignet für eine stark frequentierte Begehung. 3. Eine Durchmischung von Besuchern mit den Bewohnern führt zu Konflikten, da der Weg durch den ebenfalls privaten Badeplatz führen würde. 4. Aus den bis heute gemachten Erfahrungen ist anzunehmen, dass die "Touristen" sich auch innerhalb der sehr offenen, nicht umfriedeten Anlage bewegen, da diese zum Flanieren einlädt. 5. Die Gehwege werden von Kindern unter anderem als Velospielplatz verwendet. 6. Das Kreuzen von Kinderwagen oä. ist innerhalb der Anlage nur bedingt möglich. 7. Die Zugänge der Anlage sind mit entsprechenden verbindlichen Hinweisschildern versehen, welche bereits heute nicht befolgt werden.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden.

Die Fusswegverbindung ist somit als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen.

Die im GVK formulierten Standards sind inhaltlich begründet (Begegnungsfälle sind massgebend) und stützen sich auf die gängigen Normen und Fachpublikationen. Örtlich begründete Abweichungen sind möglich. Zudem wird eine zusätzliche Kategorie "Quartierfussweg" eingeführt, bei der geringere Anforderungen an den Ausbaustandard gestellt werden. Solche Fusswege können auch mit privatrechtlichen Vereinbarungen gesichert werden. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.

Gemäss den Planungsgrundsätzen im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 3 RPG) sollen die See- und Flussufer freigehalten und der öffentliche Zugang und die Begehung erleichtert werden. Zudem sollen Rad- und Fusswege erhalten bzw. geschaffen werden.

Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84234
Antrag	Der Fussweg auf Parz. Nr. 228 durch das Quartier Haus am See muss an die Seeuferzone verlegt werden.
Begründung	<p>Dies wurde seinerzeit beim Überbauungsplan Haus am See so bestimmt und es wurde extra ein Streifen Land für den Fussweg freigehalten. Es kann nicht sein, dass ein öffentlicher Fussweg durch ein privates Quartier geführt wird, für dessen Unterhalt die Eigentümer Haus am See aufkommen müssen.</p> <p>Verschmutzung durch Abfall der einfach weggeschmissen wird oder Hundekot der liegen bleibt, menschliche Fäkalien, müssen wir im angrenzenden Privat-Wald bereits jetzt selber entsorgen/ in Kauf nehmen.</p>
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	<p>Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden.</p> <p>Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84173

Antrag	Der Fussweg auf Parz. Nr. 228 durch das Quartier Haus am See muss an die Seeuferzone verlegt werden.
Begründung	Dies wurde seinerzeit beim Überbauungsplan Haus am See so bestimmt und es wurde extra ein Streifen Land für den Fussweg freigehalten. Es kann nicht sein, dass ein öffentlicher Fussweg mitten durch ein privates Quartier geführt wird.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist. Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84280
Antrag	Der Fussweg auf Parz. Nr. 228 durch das Quartier Haus am See muss an die Seeuferzone verlegt werden.
Begründung	Dies wurde seinerzeit beim Überbauungsplan Haus am See so bestimmt und es wurde extra ein Streifen Land für den Fussweg freigehalten. Es kann nicht sein, dass ein öffentlicher Fussweg durch ein privates Quartier geführt wird, für dessen Unterhalt die Eigentümer Haus am See aufkommen müssen. Verschmutzung durch Abfall der einfach weggeschmissen wird oder Hundekot der liegen bleibt, müssen wir im angrenzenden Privat-Wald bereits jetzt selber entsorgen.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.

Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.

Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	84613
Antrag	Der geplante Fussweg von der Fischbrutanstalt zum Flihorn ist ersatzlos zu streichen.
Begründung	<p>Der geplante Fussweg von der Fischbrutanstalt zum Flihorn ist ersatzlos zu streichen, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weg ist als Schulweg völlig ungeeignet (führt entlang Gewässer, was nicht nur bei Hochwasser gefährlich ist; ist unbeleuchtet resp. kann nur mit grossem Aufwand sicher ausgestaltet werden; führt durch Wald, was insbesondere für KiGa- und US-Schüler/innen unzumutbar ist, und wenn sie älter sind, wollen sie mit Scootern oder Velos zur Schule fahren, womit dieser Weg wieder ausser Betracht fällt.) - Wohnqualität im Quartier Haus am See wieder über Gebühr verschlechtert. - Touristenströme werden zum Flihorn geführt, das ein Rückzugsgebiet für Weesner/innen gilt.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen.</p> <p>Die im GVK formulierten Standards sind inhaltlich begründet (Begegnungsfälle sind massgebend) und stützen sich auf die gängigen Normen und Fachpublikationen. Örtlich begründete Abweichungen sind möglich. Zudem wird eine zusätzliche Kategorie "Quartierfussweg" eingeführt, bei der geringere Anforderungen an den Ausbaustandard gestellt werden. Solche Fusswege können auch mit privatrechtlichen Vereinbarungen gesichert werden. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist.</p> <p>Gemäss den Planungsgrundsätzen im Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 3 RPG) sollen die See- und Flussufer freigehalten und der öffentliche Zugang und die Begehung erleichtert werden. Zudem sollen Rad- und Fusswege erhalten bzw. geschaffen werden.</p>
Unterteilung Thema	Fussweg, Parz. 228, Haus am See
ID Nr.	85564
Antrag	Fussweg durch das Grundstück GB 672 und 228 streichen, resp. Verlauf anpassen
Begründung	Als Verwaltung der Parküberbauung „Haus am See“ Weesen, mit den Grundstücken GB 672 und 228, wurden wir von verschiedenen Eigentümern in Bezug auf das

Gesamtverkehrskonzept/Mitwirkungsverfahren aufmerksam gemacht. Innert Frist nehmen wir in dieser Eigenschaft wie folgt Stellung:
In Ihrem Gesamtverkehrskonzept ist die Erschliessung des Seeuferweges durch das Grundstück GB 672 und weiter über GB 228 zwischen den Grundstücken GB 679, 680 und 681 (nordöstlich) und GB 677,678,682,683 und 684 (südwestlich) durchgehend geplant. Es kann nicht sein, dass ein öffentlicher Fussweg durch ein privates Quartier geführt wird, für dessen Unterhalt die Eigentümer der Parküberbauung Haus am See aufkommen müssen. Ganz abgesehen von der zu erwartenden Belästigungen der Bewohner der Liegenschaften GB 673, 679,680 und 681 in ihrer Privatsphäre durch die Einblicke der Spaziergänger auf diesem Privat-Weg ist auch die vorhersehbare Verunreinigung dieses schmalen Weges mit Abfällen, Hundekot etc. für die erwähnten Bewohner unzumutbar. Die Eigentümer des Grundstücks 672 werden einem solchen Vorgehen, welches nicht abgemacht war, niemals zustimmen und auch alle rechtlichen Massnahmen dagegen ergreifen.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens hat die Gemeinde Weesen diesen Fussweg als Auflage an der im beiliegenden Plan rot eingezeichneten Stelle festgelegt, weshalb bei der Realisierung der Überbauungsplan extra ein Streifen Land dafür freigehalten wurde. Die betroffenen Eigentümer der Liegenschaften GB 677, 678, 682, 683 und 684 sind beim seinerzeitigen Kauf von der Bauherrschaft auch auf diese Tatsache hingewiesen worden, weshalb sie diesen Weg an der vorgesehenen Stelle auch tolerieren müssen. Deshalb sind wir der Auffassung, dass der Fussweg beim Quartier Haus am See auf dem vorgesehenen Streifen der Parzelle 228 (im Plan rot) ausgeführt werden muss. Wir erwarten, dass wir vor weiteren Schritten in Kenntnis gesetzt werden.

Entscheid
Begründung

tw. berücksichtigen
Der Wegverlauf wird gemäss der bereits bestehenden Dienstbarkeit angepasst, Führung im Bereich "Haus am See" entlang der Seeuferzone. Gemäss Modalsplit-Ziel im GVK soll der Anteil des Fussverkehrs erhöht werden. Dies kann erreicht werden, wenn mehr Wege in der Ortschaft zu Fuss zurückgelegt werden. Dafür ist ein dichtes Fusswegnetz erforderlich (Maschenweite ca. 100 x 100 m). Im Gebiet Fliguet ist die Durchwegung heute nicht in ausreichendem Masse vorhanden. Die Fusswegverbindung ist als Ergänzung zur Verbindung über die Hauptstrasse zu verstehen und soll als Verbindung für die einheimische Bevölkerung und als sicherer Schulweg dienen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, z.B. in Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten der jeweiligen Grundeigentümer. Der Gemeinde ist bewusst, dass in diesem Zusammenhang auch der Wegunterhalt zu regeln ist. Die private Wegverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Flibachs wird in der Richtplankarte nicht mehr dargestellt.

Unterteilung Thema
ID Nr.

Hauptfusswege
Keine

Antrag	Die Mehrheit der Hauptfusswege sind entlang der Hauptstrassen, was absolut nicht attraktiv ist. Das zu Fuss gehen entlang der Hauptstrassen ist für mich ein Muss, wenn es keine andere Alternative dazu gibt, es macht keinen Spass. Auch ohne Hund bewege ich mich im Alltag viel lieber auf den untergeordneten Strassen oder entlang der Promenaden, auch wenn ich dafür 2 bis 3 Minuten. Im Sommer sind die kaum beschatteten Hauptstrassen unangenehm heiss. Im westlichen Teil der Ziegelbrückstrasse führt der Hauptfussweg gar zwischen der Strasse und den Vorplätzen für den Materialumschlag der Gewerbebetriebe durch.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die übergeordneten Strassen (Hauptstrassen, Sammelstrassen) haben in der Siedlung auch die Funktion der Orientierung. Hier kommen die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammen. Die Bushaltestellen befinden sich an diesen Achsen. Entsprechend ist es richtig, Hauptfusswege auch an den übergeordneten Strassen zu bezeichnen. Es ist aber anzustreben, zudem rückwärtige (Haupt-)Verbindungen zu bezeichnen.
Unterteilung Thema	Hauptfusswege
ID Nr.	Keine
Antrag	Vom Zentrum aus Richtung Westen fehlt ein rückwertiger Hauptfussweg als Alternative zu Hauptstrasse und Ziegelbrückstrasse (z.B. Kruggasse - Städtli - Spittelstrasse - Wismetpark - Wismet- und Maagweg). Im Gegensatz zum Osten existieren die dazu benötigten Fusswege mehrheitlich und werden nicht bekämpft. Mancherorts stellen sie eine kürzere Verbindung als die Trottoirs entlang der Hauptstrasse. Ziel soll deshalb sein, diese Fussgänger Verbindung in ihrer Bedeutung zu erhalten und bei Bedarf zu stärken. Im Hinblick auf die Verschiebung der Bushaltestelle müsste man sich auch Gedanken machen, wo ein attraktiver Fussweg zwischen dem Wohnquartier Wismet und der neuen Bushaltestelle verlaufen könnte. Und vielleicht wäre auch eine einfachere Verbindung zwischen Wismet- und Maagweg möglich als der heutige Haken über die Maagstrasse.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Weitere Hauptfusswege bezeichnen: _ Wismetstrasse, Werkhofweg, Moosstrasse; Spittelstrasse _ Rosengartenstrasse (Anbindung Biäsche)
Unterteilung Thema	Hauptfusswege
ID Nr.	Keine
Antrag	Ein weiterer Hauptfussweg sollte von der Linthpromenade zu den Parkplätzen in der Biäsche Glarus Nord führen. Dieser diene nicht nur den Touristen auf dem Weg von den Parkplätzen zum Hafen, sondern auch der Erschliessung der Arbeitsplätze vor der Haustüre. Jeder Tourist, der vom Parkplatz beim Bahnhof zu Fuss nach Weesen kommt, kostet weniger (oder hat mehr Geld für andere Konsumationen) und verursacht weniger Immissionen als wenn er mit Shuttlebus nach Weesen gefahren wird.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Rosengartenstrasse und Linthquerung als Hauptfussweg klassieren

Unterteilung Thema	Hauptfusswege, Standards
ID Nr.	keine
Antrag	Gemäss Fussverkehr Schweiz sind zur Förderung des Fussverkehrs attraktive, abwechslungs- und erlebnisreiche Fusswege entscheidend (https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2015/06/Fusswegnetzplanung_d.pdf). Die Trottoirs entlang der Hauptstrassen sind schon fast das Gegenteil davon. Ein Verbreiterung von heute 2.0 m auf 2.50 m wie für Hauptfusswege in hoher Priorität gefordert, wird in den nächsten Jahren nicht realistisch sein, dürfte zu Einsparungen und vielleicht sogar Enteignungen führen. In Kürze sind zudem alle Trottoirs frisch saniert. Am meisten bräuchte eine Verbreiterung des Trottoirs zwischen Flikirche und Gemeindegrenze. Sie sollen 2026 saniert werden. Doch ist die Zeit dazu wohl bereits zu kurz und die Umsetzung dürfte auch wegen des erforderlichen Landerwerbs kaum möglich sein.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Es ist richtig, dass insbesondere bei Sanierungsprojekten frühzeitig geprüft werden soll, wie die angestrebten Standards erreicht werden können. Die nächste Sanierungsetappe 2026 soll genutzt werden, um die Situation für den Fussverkehr aufzuwerten. D.h. jetzt aktiv werden und die Interessen beim Kanton einbringen. Aus Sicht GVK besteht auf der Hauptstrasse insbesondere auch im Abschnitt Kirchgasse - Flikirche Handlungsbedarf (vgl. Begegnungsbereich / Flanierbereich), da dort (heute) die rückwärtigen Fusswege (noch) fehlen.
Unterteilung Thema	Linthquerung
ID Nr.	84981
Antrag	Fussgängersteg über die Linth nicht notwendig, unmittelbar neben der besth. Linthbrücke.
Begründung	2 Brücken nebeneinander machen keinen Sinn
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen: _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil) _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche Die geplante Querung ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr). Das Anhängen eines Stegs an die bestehende Strassenbrücke wäre gemäss bereits früher getätigten Abklärungen mit hohen Kosten verbunden resp. aus statischen Gründe nicht möglich. Auch die Verbreiterung des Trottoirs der bestehenden Strassenbrücke ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Ein saisonaler Shuttleverkehr mit Einbindung des Linthkanals als Ergänzung des aktuellen Schiffsbetriebs wird geprüft. Evtl. entstehen dabei Synergien mit der geplanten Linthquerung.

Unterteilung Thema	Linthquerung
ID Nr.	85363
Antrag	Auf den Fussweg (Steg) beim Seeausgang ist zu verzichten.
Begründung	<p>Der Souverän hat anlässlich einer Gemeindeversammlung diesem Projekt eine klare Absage erteilt. Bin der Meinung - habe dies bereits an Infoanlässen mitgeteilt - dass dieser Entscheid zu akzeptieren bzw. zu respektieren ist.</p> <p>Diese Verbindung elöst einen zusätzlichen Personenstrom in das Naturschutzgebiet aus, was diesem nicht förderlich ist. Liegemöglichkeiten sind vom Schutzgebiet klar sichtbar abzugrenzen. Kontrollen sind unerlässlich um dessen Einhaltung sicherzustellen. Es stehen nicht ausreichend sanitäre Anlagen wie Toiletten, Duschen etc. in Strandnähe zur Verfügung. Es ist ein aktives Abfallmanagement zu etablieren inklusive tägliche Reinigung der Wege, sanitäre Anlagen und des Badestrandes (vor allem im Sommer). Sollten Besucherinnen ein Interesse haben, ins Gäsi oder zum Badestrand zu gehen, ist die Brücke via Bahnhofstrasse zu benützen.</p>
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil) _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche <p>Die geplante Querung stellt somit ein neues Vorhaben dar und ist weiter vom Seeausgang entfernt als frühere Projekte. Sie ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr). Ein saisonaler Shuttleverkehr mit Einbindung des Linthkanals als Ergänzung des aktuellen Schiffsbetriebs wird geprüft. Evtl. entstehen dabei Synergien mit der geplanten Linthquerung.</p>

Unterteilung Thema	Linthquerung
ID Nr.	84615
Antrag	Linthsteg ist Richtung Osten zu verschieben.
Begründung	<p>Ein Steg unmittelbar neben der Hauptstrassen-Brücke steht in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis.</p> <p>Der Wegvorschlag über den an diesem Ort geplanten Steg führt nicht zu einer Attraktivitätssteigerung einer Parkierung an der Gemeindegrenze. Der Wegvorschlag wird insbesondere von Touristen / Wanderern kaum genutzt werden, weil er nicht attraktiv ist, und ist er nicht attraktiv, erlangt er keine Wirkung. (Zur Richtigstellung: logischerweise wird der Steg von der Mehrheit der Parkierenden gewählt anstelle der Hauptstrassenbrücke, weil das Höhengefälle zur Hauptstrassenbrücke und die unattraktive Strassenbrücke vermieden werden können; aber es</p>

<p>Entscheid</p> <p>Begründung</p>	<p>wird kaum eine/r mehr beim Bahnhof parkieren, weil dort neu ein Steg über die Linth führt.) Zudem wird mit der geplanten Wegführung der Druck auf die Liegenschaften entlang der Linthpromenade nicht gemildert, weil der Wegvorschlag die Touristen weiterhin zu den Wohnhäusern der Weesner/innen an der Linth hinführt . Ein Linthsteg weiter im Osten würde das Publikum eher motivieren, das Auto beim Bahnhof oder im ESP Biäsche abzustellen, weil der Weg entlang dem Linthkanal und die Querung beim Linthspitz attraktiv sind. Dadurch entsteht eine Kanalisierung und eine Entlastung entlang der Linthpromenade auf Weesner Seite.</p> <p>Ablehnen</p> <p>Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen: _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil) _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche</p> <p>Die geplante Querung ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr). Bei einer Anordnung weiter im Osten könnte die Linthquerung diese Funktionen nicht im gleichen Masse erfüllen. Zudem wäre die gewünschte Trennung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich Seepromenade schwieriger umzusetzen. Ein saisonaler Shuttleverkehr mit Einbindung des Linthkanals als Ergänzung des aktuellen Schiffsbetriebs wird geprüft. Evtl. entstehen dabei Synergien mit der geplanten Linthquerung.</p>
<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p> <p>Entscheid</p> <p>Begründung</p>	<p>Lückenschluss Gebiet Moos</p> <p>Keine</p> <p>Im Westen ist die gepunktete Verbindung quer über die Wiese nicht realistisch. Eine Idee von Seite Ortsgemeinde ist die Wegführung beim alten Eisenbahndamm mit Brücke beim Armbrustschützenstand als Verbindung zur alten Landstrasse.</p> <p>Berücksichtigen</p> <p>Verbindung des Gebiets Moos mit den angrenzenden Landschaftsräumen ist wichtig. Der Fusswegplan wird im Sinne des Antrages angepasst</p>
<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p>	<p>Speerplatz</p> <p>Keine</p> <p>Der Speerplatz wird als Flanierzone bezeichnet. Ein neues Element dieses Verkehrskonzeptes. Wie kann man sich dieses vorstellen? Heute ist er Parkplatz, könnte mit Einbezug der Höfenstrasse und optimierter Anordnung rund 20 Autos mehr Platz bieten. Der Gemeinderat hat ihn schon als Standort für einen neuen Laden eines Grossisten gesehen. Neu soll die Bushaltestelle vom Gemeindehaus auf den Speerplatz verlegt werden. Die 3 Carparkplätze wurden lange kaum genutzt, mit steigender</p>

	Tendenz. Eine Zukunftsbild wäre interessant. Neuer „Bahnhof“ für Weesen?
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	konkrete Ausgestaltung Begegnungsbereich / Flanierzone in nachfolgenden Projektschritten zu klären.
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	Keine
Antrag	Die Flanierzone im Städtli würde ich bis zum Parkplatz beim Pöstli ergänzen. Damit könnten die Gastrobetriebe eingebunden werden. Es entspricht auch der Vision zur Belebung des Städtli in diesem Bereich.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Im GVK wird präzisiert, dass in historisch gewachsenen Kerngebieten Begegnungszonen (Tempo 20) angestrebt werden sollen (vgl. Tabelle in Kap. 6.6). Die Abgrenzung des Begegnungs- und Flanierbereichs bleibt jedoch unverändert.</p>

Thema Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung

Unterteilung Thema	Kantonsstrasse
ID Nr.	85742
Antrag	Tempo 30 auf dem gesamten Teilabschnitt einführen, auf dem alle drei Verkehrsteilnehmergruppen (Velo, Fussgänger, Autofahrer) nebeneinander und miteinander den Strassenraum teilen müssen. (Speerplatz bis nach dem Schlössli)
Begründung	Der Strassenraum kann auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht verbreitert werden. Ein langfristig erfolgreiches Miteinander erfordert die Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmern, vor allem aber auch von Seiten der Autofahrer. Zusätzlich wird vor dem Marktplatz und dem Hafen die Situation entschläunigt und auch die Überquerung und Verbindung zwischen dem Städtli und dem See wird durch die Temporeduktion unterstützt. (Reaktivierung Städtli)
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Gemäss GVK wird eine Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen in den zentralen Bereichen der Ortschaft angestrebt. Dazu ist die Koordination mit dem Kanton erforderlich. Es ist der Gemeinde ein Anliegen, dass im GVK realisierbare Massnahmen definiert werden, auf deren Umsetzung konsequent hingearbeitet werden kann.
Unterteilung Thema	Kantonsstrasse
ID Nr.	Keine
Antrag	Hauptstrasse: eine generelle Temporeduktion ist aktuell ja nicht spruchreif, aber nach wie vor wünschenswert und für die Zukunft dem schönen Klima von Weesen auch sehr zuträglich.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Gemäss GVK wird eine Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen in den zentralen Bereichen der Ortschaft angestrebt. Dazu ist die Koordination mit dem Kanton erforderlich. Es ist der Gemeinde ein Anliegen, dass im GVK realisierbare Massnahmen definiert werden, auf deren Umsetzung konsequent hingearbeitet werden kann.
Unterteilung Thema	Kantonsstrasse
ID Nr.	Keine
Antrag	Signalisation: Generelles Überholverbot auf der Hauptstrasse prüfen ob realisierbar (zumindest LKW-Überholverbot!). Schriftliches Begehren an Kanton für Strassenbauprogramm nötig? Oder nur mit Kantonspolizei zu besprechen?
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Zuständigkeit für Signalisation auf Kantonsstrassen liegt beim Kanton. Überholverbot innerorts ist nicht zielführend, sondern möglichst siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung anstreben (Verkehrsberuhigung, Temporeduktion, keine Mittellinie markieren, etc.).
Unterteilung Thema	Kantonsstrasse

ID Nr. Keine
 Antrag Stellungnahme zur Verkehrsberuhigung in den zentralen Bereichen der Ortschaften auf den Hauptstrassen
 Begründung beste, billigste Massnahme, Lärm zu dämpfen und Verkehrssicherheit zu erhöhen im Abschnitt Speer-PP bis Hst Autis
 Entscheid Kenntnissnahme
 Begründung Deckt sich mit den Stossrichtungen des GVK

Unterteilung Thema

Städtli

ID Nr.

85465

Antrag

Das gesamte Städtli ist als Begegnungsbereich zu definieren und zielführende Massnahmen einzuführen.
 Einführung einer Tempo30-Zone, verbunden mit einem Fahrverbot "Zubringer" gestattet.
 Als weitere Massnahme die Installation einer AVF-Kamera, welche die Autonummer erfasst und mit einer Datenbank abgleicht, um fehlbare Lenker zu büssen.

Begründung

Vor allem externe Automobilisten fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit, ohne Rücksichtnahme auf die Fussgänger, durchs enge Städtchen, um wenige Minuten später auf der Hauptstrasse wieder in Richtung Süden zu fahren. Diesen "Corso" gilt es zu unterbinden, damit Fussgänger ungefährdet flanieren können und die Bewohner vom völlig unnötigen Motorenlärm verschont bleiben. Mit dem "Zubringer" bleibt das Städtchen für Bewohner und Kunden des Gewerbes ohne Einschränkungen befahrbar. Sollten die beiden erstgenannten Massnahmen nicht greifen, so können die fehlbaren Lenker mit einer AVF-Kamera erfasst und gehandelt werden.

Entscheid

tw. berücksichtigen

Begründung

Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.
 Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.
 Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise.
 Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.

Unterteilung Thema

Städtli

ID Nr.

84009

Antrag

Das Ziel ist, das Städtli verkehrsfrei zu machen und den Zugang ausschliesslich Anwohnern sowie Liefer- und Handwerkerfahrzeugen zu ermöglichen. Hierfür sollen Sender-betriebene Poller installiert werden.

Begründung	<p>Anwohner erhalten individuelle Sender, während andere Personen ihre Sender bei der Gemeinde abholen müssen.</p> <p>Eine verkehrsfreie Fußgängerzone lädt zum Flanieren ein und schafft eine angenehme Atmosphäre. Wir sind der Ansicht, dass Restaurant- oder Barbesucher erwarten können, dass diese Lokalitäten ausschließlich zu Fuß erreichbar sind. Die Aufwertung der Fußgängerzone wäre deutlich spürbar. Ein ähnliches Szenario spielte sich einst in der St. Moritzer Fußgängerzone ab, als Betriebe ähnliche Bedenken hatten. Die Befürchtungen erwiesen sich als unbegründet, denn die Fußgängerzone zog mehr Besucher an und lud zum Flanieren ein</p>
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	85753
Antrag	<p>Einführung einer Tempo-30-, allenfalls sogar Tempo-20-Zone im Städtli. Fahrverbot mit Ausnahme "Zubringer" gestattet.</p> <p>Alternativ Poller am Eingang Städtli West und Ost, freigegeben für Anwohner.</p>
Begründung	<p>Automobilisten fahren viel zu oft zu schnell durchs enge Städtli, die Geschwindigkeit wird den Gegebenheiten nicht angepasst. Im Städtli leben Familien mit (Klein-)Kindern, die um vernünftige Fahrweise dankbar sind.</p> <p>Im Sommer häufig Parksuchverkehr, der sinnlos durchs Städtli fährt. Das Städtli soll prinzipiell für Fussgänger passierbar sein, nicht für motorisierten Verkehr. Durch ein Fahrverbot, ausgenommen Zubringer, würde die Lebensqualität für Anwohner massiv gesteigert. Auch flanierende Touristen - und die will man ja offenbar anlocken - würden das Quartier so geniessen können, wie man es sich eigentlich vorstellt. Falschparkerei im Städtli: ein grosses Thema, das von der Behörde schlicht ignoriert wird. Kontrollen finden so gut wie nie statt. Mit einem Fahrverbot (allenfalls Pollern) hätte man dieses Problem ziemlich rasch im Griff. Ebenso die ständigen Verletzungen der Einbahnstrassen im Bereich Städtli Ost.</p>
Entscheid	tw. berücksichtigen

Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	85537
Antrag	<p>Das Städtli und die Spittelstrasse dienen primär dem Fuss- und Veloverkehr. Daher ist es ausschliesslich den Anwohnern und Zubringern gestattet, diese Verkehrswege mit dem Auto zu befahren. Die Geschwindigkeit ist dabei konsequent auf 20 oder 30 km/h zu beschränken. Der übrige Verkehr ist über die Hauptstrasse führen.</p>
Begründung	<p>Das Städtli und die Spittelstrasse sollen primär dem Fuss- und Veloverkehr dienen. Nur durch Beschränkung des Autoverkehrs auf Anwohner und Zubringer können lebendige Begegnungsbereiche entstehen, welche zur erwünschten Siedlungsqualität beitragen.</p>
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	85754
Antrag	<p>Das Städtli und die Spittelstrasse sollen hauptsächlich durch Velofahrer und Fussgänger genutzt werden. Lediglich Anwohner und Kurzzeit-Zubringer sollen diese Verkehrswege mit dem Auto nutzen dürfen. Die zulässige Geschwindigkeit ist in jedem Fall zu reduzieren.</p>
Begründung	<p>Die geforderte Wohn- oder Siedlungsqualität ("Begegnungszone") ist mitunter nur durch die Verbannung überflüssigen Verkehrs und der</p>

Entscheid	strikten Sanktionierung fehlbaren automobilistischen Verhaltens zu erreichen.
Begründung	<p>tw. berücksichtigen</p> <p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise.</p> <p>Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	84010
Antrag	Tempo 20 im Städtli Bereich
Begründung	Tempo 20 im Städtli-Bereich, falls der Antrag auf eine verkehrsfreie Fussgängerzone nicht realisiert werden kann.
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise.</p> <p>Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	84761
Antrag	<p>gut soweit. Völlig unzureichend hinsichtlich der Zielsetzungen sind die Vorschläge für das Städtli. DAS GANZE STÄDTLI IST EINE, JA DIE WICHTIGSTE UND NATÜRLICHE UND HISTORISCH GEWACHSENE BEGEGNUNGSZONE. Sie ist deshalb als ganzer Erlebnisraum gegen MIV zugunsten der Lebensqualität aller - Einwohner und Besucher - und Sicherheit gegen nicht gerechtfertigten PP-Suchverkehr und Plauschfahrten mit physischen Hindernissen zu sichern. Gebote und Verbote nützen nichts, da sie mit vertretbarem Aufwand nicht durchgesetzt werden können. Also sind sie nicht verhältnismässig.</p>

Begründung	siehe oben, bzw. in der Beilage
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	Keine
Antrag	<p>wochentags ist MIV im Städtli ertragbar (auch wenn viele Gewerbler gesetzeswidrig parkieren). In der warmen Jahreszeit würde Fahrverbot ab 17 Uhr die Attraktivität stark steigern.</p> <p>an Wochenenden MUSS das Städtli zwingend gesperrt werde für MIV mittels Pollern / Barrieren. Zugang für berechtigte Anwohner mittels zB Chip-Kartern ermöglichen. Ohne baulich technische Sperren sind PP-Suchende und Beizenbesucher nicht abzuhalten</p>
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	Keine
Antrag	Begegnungszone Städtli: Städtli von Abzweigung Kantonsstrasse gegenüber SPAR bis Einmünder beim Schwert + Krug- und Marktgasse
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen /

Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.

Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.

Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.

Unterteilung Thema	Städtli, Massnahmenblatt Zentrumsaufwertung
ID Nr.	Keine
Antrag	Der Raum des ganzen Städtli mit Zugang zum See soll als ...
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>
Unterteilung Thema	Städtli; Massnahmenblatt Mobilitätsmanagement / Tourismusverkehr
ID Nr.	Keine
Antrag	das ganze Städtli ist eine Begegnungszone, also muss sie so festgelegt werden. MIV an Wochenenden + Abenden ab 17 Uhr mit Pollern sperren bei Bauerngasse/Spittelstrasse (Aus- und Einfahrt offen), Einmünder beim Schwert (oft rechtswidrige Einfahrten ins Städtli), Abzweiger Kruggasse von Mariahaldenstrasse beim Museum
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der</p>

Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.

Unterteilung Thema	Strassenraumgestaltung
ID Nr.	85747
Antrag	Die Verzahnung des öffentlichen Raums mit den halböffentlichen und privaten Flächen soll unbedingt angestrebt und umgesetzt werden.
Begründung	Der Strassenraumquerschnitt wird dadurch deutlich aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung wird erhöht.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Verzahnung des öffentlichen Raums mit den halböffentlichen und privaten Flächen ist in Massnahmenblatt 7.7 thematisiert.
Unterteilung Thema	T30
ID Nr.	84717
Antrag	Tempo 30 auf Hauptstrasse durch ganz Weesen Nebenstrassen nur für Anwohner, Zubringerdienst gestattet
Begründung	Um den Velo und den übrigen Langsamverkehr besser zu synchronisieren
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Gemäss GVK wird eine Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen in den zentralen Bereichen der Ortschaft angestrebt. Dazu ist die Koordination mit dem Kanton erforderlich. Es ist der Gemeinde ein Anliegen, dass im GVK realisierbare Massnahmen definiert werden, auf deren Umsetzung konsequent hingearbeitet werden kann.
Unterteilung Thema	T30
ID Nr.	84622
Antrag	Auf dem Streckenabschnitt Einfahrt Schulhausstrasse West (Höhe Parz. Nr. 605) bis Einfahrt Autisstrasse (Höhe Parz. Nr. 385) ist das Tempo auf 30km/h zu senken.
Begründung	Mit der Temporeduktion auf diesem Streckenabschnitt können die Schulwegübergänge Autis und Schulhausstrasse ebenso sicherer gestaltet werden wie der Übergang Städtli / Hafenaerial. Weiter kann die Sicherheit für den Langsam-Längsverkehr verbessert werden, sei es als Fussgänger/in auf den schmalen Trottoirs im Bereich Strandboden, sei es als Velofahrer/in im Bereich Lochbrunnen. Auch die Wohnhäuser in diesen Bereichen profitieren enorm von einem Geschwindigkeitsregime.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Gemäss GVK wird eine Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen in den zentralen Bereichen der Ortschaft angestrebt. Dazu ist die Koordination mit dem Kanton erforderlich. Es ist der Gemeinde ein Anliegen, dass im GVK realisierbare Massnahmen definiert werden, auf deren Umsetzung konsequent hingearbeitet werden kann.
Unterteilung Thema	T30

ID Nr.	84621
Antrag	<p>Die Erschliessungsstrassen der Wohnquartiere sind in Tempo-30-Zonen umzuwandeln und deren Eingänge mit baulichen Massnahmen ("Torbildungen") zu versehen und zwar insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wismetstrasse wegen OSZ und APH- Städtchen wegen Ortsbildschutz, engen Verhältnissen, Wohnungszugängen direkt an Strasse, Gewerbe, Tourismus- Schulhausstrasse wegen Schulhaus- Hirschenguet wegen Feuerwehr und Josefsheim- Fliguetstrasse wegen engen Verhältnissen, Schulweg
Begründung	<p>Die genannten Strassen sind aufgrund der veränderten Bestimmungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen mit den obgenannten Gründen in Tempo-30-Zonen umzuwandeln. Insbesondere bauliche resp. gestalterische Massnahmen sollen von der Hauptstrasse aus die Einfahrt unterbinden, weil Tore und dergleichen klar machen, dass es sich um Wohn- resp. Quartierstrassen handelt. Die bauliche Umgestaltung / Möblierung senkt die Geschwindigkeit des MIV, erhöht die Vorsicht gegenüber dem Langsamverkehr, reduziert den Lärm und erhöht die Wohnqualität. Das blosses Aufstellen von Tempo-30-Tafeln oder das malerische Aufbringen der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Strassenfläche hat keine anhaltende Wirkung.</p>
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	<p>Stimmt mit den Stossrichtungen des GVK grundsätzlich überein. Das GVK ist ein strategisches Planungsinstrument. Die Detailplanung erfolgt in den weiteren Projektschritten.</p> <p>Der Gemeinderat hat bereits entsprechende Grundsatzentscheide gefällt. Im Quartier Biäsche wird im 2024 eine Tempo-30-Zone eingeführt.</p>

Thema Öffentlicher Verkehr

Unterteilung Thema	Angebotsausbau
ID Nr.	84624
Antrag	Richtung Arvenbüel / Amden ist endlich der ganztätige Halbstundentakt einzuführen.
Begründung	Amden wächst, der Tourismus wächst, das Verkehrschaos in Amden wächst. Wer gewillt ist, den öV zu nehmen, wird davon abgehalten, dass er kein vernünftiges Angebot erhält. Wer allenfalls alle Stunde einen Anschluss im Arvenbüel zurück nach Hause erhält, wird das Auto wählen. Vgl. auch Antrag direkt in Konzeptkarte.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die ÖV-Planung ist eine langfristige und rollende Verbundaufgabe zwischen dem Kanton und den beteiligten Gemeinden (Amden, Weesen und Glarus Nord) und kann im GVK nicht vorweggenommen werden. Die Verdichtung zu einem Halbstundentakt bis Arvenbüel wird im GVK nicht ausgeschlossen. Aus Perspektive der Gemeinde Weesen ist es in erster Linie entscheiden, dass die Reisezeiten optimiert werden können und z.B. im Anschlussknoten Ziegelbrücke kurze Umsteigezeiten angeboten werden. Eine enge Abstimmung zwischen den Gemeinden Amden, Weesen und Glarus Nord ist zielführend und wird angestrebt.
Unterteilung Thema	Angebotsausbau
ID Nr.	85746
Antrag	Allgemeine Bemerkung zum OeV: Die Gemeinde möchte den MIV reduzieren. Diese Entwicklung soll unbedingt angestrebt werden. Dafür müssen aber folgende Punkte umgesetzt werden: - Busse im Halbstundentakt auch bis spät am Abend und bis ins Arvenbüel hoch - Busse am Morgen früh auf die ersten Züge (vor und um 5 Uhr) - evtl. sogar die Erhöhung der Frequenzen der Busverbindungen. Busverbindungen mit Anschlüssen an die S2. - Bessere und direktere Busverbindungen nach Niederurnen, Näfels etc.
Begründung	Der MIV kann nur reduziert werden, wenn ein ertragbarer Ersatz zur Verfügung steht. Sind die OeV Verbindungen schlecht ausgebaut und nehmen zu viel Zeit in Anspruch (im Vergleich zum Arbeitsweg mit dem MIV), werden nicht mehr Leute auf den OeV umsteigen. Wenn mehr Leute den OeV nutzen, muss dieser so oder so ausgebaut werden, da aus Kapazitätsgründen nicht alle auf den heute verfügbaren Verbindungen transportiert werden können.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die ÖV-Planung ist eine langfristige und rollende Verbundaufgabe zwischen dem Kanton und den beteiligten Gemeinden (Amden, Weesen und Glarus Nord) und kann im GVK nicht vorweggenommen werden. Die Verdichtung zu einem Halbstundentakt bis Arvenbüel wird im GVK nicht ausgeschlossen. Aus Perspektive der Gemeinde Weesen ist es in erster Linie entscheiden, dass die Reisezeiten optimiert werden können und z.B. im Anschlussknoten Ziegelbrücke kurze Umsteigezeiten angeboten werden. Eine enge Abstimmung zwischen den Gemeinden Amden, Weesen und Glarus Nord ist zielführend und wird angestrebt.

Unterteilung Thema	Angebotsausbau
ID Nr.	84623
Antrag	Richtung Arvenbüel in Amden ist ein Halbstundentakt einzuführen.
Begründung	Solange nach Arvenbüel lediglich ein Bus pro Stunde fährt, denkt kaum ein/e Wanderer/-in, Ski- oder Tourenfahrer/-in daran, den Weg nach Amden mit dem öV zu unternehmen. Da Amden Tourismus das Angebot ständig ausbaut und ganzjährig ausrichtet, ist es endlich an der Zeit, dass der öV nachzieht. Auch für den Berufsverkehr besteht keine ernsthafte Alternative zum Auto, solange Richtung Arvenbüel kein Halbstundentakt besteht. Da das Autochaos an schönen Wochenenden im Amden ständig zunimmt, müssen endlich Alternativen geschaffen werden. Der Halbstundentakt kann auch dem hohen Anteil an Durchgangsverkehr in Weesen Abhilfe schaffen.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die ÖV-Planung ist eine langfristige und rollende Verbundaufgabe zwischen dem Kanton und den beteiligten Gemeinden (Amden, Weesen und Glarus Nord) und kann im GVK nicht vorweggenommen werden. Die Verdichtung zu einem Halbstundentakt bis Arvenbüel wird im GVK nicht ausgeschlossen. Aus Perspektive der Gemeinde Weesen ist es in erster Linie entscheiden, dass die Reisezeiten optimiert werden können und z.B. im Anschlussknoten Ziegelbrücke kurze Umsteigezeiten angeboten werden. Eine enge Abstimmung zwischen den Gemeinden Amden, Weesen und Glarus Nord ist zielführend und wird angestrebt.
Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	84966
Antrag	für den öffentliche Verkehr (Bus) ist eine neue Linienführung über das Industriegebiet Biäsche zu weit (Zeitverlust), Bushaltestelle Biäsche ist notwendig. Beim Speerplatz ist ebenfalls der Bedarf für eine neue Bushaltestelle gegeben. Arztpraxis, Altersheim, Schule und Ueberbauung Pelikan
Begründung	Bushaltestelle Speerplatz mehr Fussgänger und Besucher wegen Altersheim und Arztpraxis, vor allem für ältere Leute notwendig
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die ÖV-Erschliessung des Gebiets Biäsche kann im GVK nicht abschliessend geklärt werden. In Bezug auf das künftige ÖV-Angebot resp. die exakten Linienführen werden im GVK verschiedene Optionen formuliert, die weiter zu vertiefen sind (vgl. Kap. 6.4.1). Eine Haltestelle am Speerplatz stimmt mit der Stossrichtung des GVK überein.
Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	84631
Antrag	ESP Biäsche hat gemäss Verursacherprinzip und RPG eine adäquate öV-Erschliessung sicherzustellen, die über Pseudo-Bushaltestellen hinausgeht oder den öV-Verkehr für Weesner/innen verschlechtert.

Begründung	Vgl. hier der Antrag mit Begründung im Koneptplan öV.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die ÖV-Erschliessung des Gebiets Biäsche kann im GVK nicht abschliessend geklärt werden. In Bezug auf das künftige ÖV-Angebot resp. die exakten Linienführen werden im GVK verschiedene Optionen formuliert, die weiter zu vertiefen sind (vgl. Kap. 6.4.1). Im GVK werden zusätzlich zu den aktuell bestehenden Haltestellen weitere neue, mögliche Haltestellen bezeichnet (Speerplatz, Biäsche). Je nach ÖV-Angebot wird die Lage der Haltestellen im Detail festzulegen sein. Es ist auf einen angemessenen Haltestellenabstand zu achten.
Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	84618
Antrag	Die Verbindlicherklärung eines zwingend umzusetzenden und einzuhaltenden Erschliessungsplans inkl. öV-Erschliessung und Kostenperimeter ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung des ESP Biäsche. Bevor eine weitere Unternehmung die Tore in der Biäsche öffnet, ist die Erschliessung geregelt und realisiert. Es gilt das Verursacherprinzip und die Regelung im RPG, dass zuerst die angemessene Erschliessung sicherzustellen ist.
Begründung	<p>Das ESP Biäsche soll 1000 bis 2000 Arbeitsplätze anziehen. Damit verursacht das kantonale Entwicklungsprojekt Mehrverkehr, dem so zu begegnen ist, dass die Umwelt und Weesen möglichst keine Nachteile erfahren. Das heisst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zuerst ist ein Erschliessungsplan zu erarbeiten und öffentlich aufzulegen und damit grundeigentümergebunden zu erklären. Der Erschliessungsplan enthält nicht nur die Erschliessung mit MIV und LKW-Verkehr, sondern vor allem den tauglichen Anschluss an den öV. 2) Der Erschliessungsplan ist mit einem Kostenperimeterplan zu verbinden. Dieser zeigt auf, wie sich die erschlossenen resp. zu erschliessenden Flächen am Erschliessungsplan beteiligen. Ohne den Erschliessungsplan mit Kostenperimeterplan ist das Risiko zu gross, dass nach Salami-Taktik immer wieder Flächen mit ein paar Dutzend Arbeitsplätzen realisiert werden, denen aufgrund der "Klein"-Flächigkeit kein eigener öV-Anschluss auferlegt werden kann. Und am Schluss ist die Fläche voll genutzt und der öV hat das Nachsehen und damit die Natur und Weesen. 3) Der Erschliessungsplan bedingt ein Mobilitätskonzept, das zumindest massgebliche öV-Vergünstigungen (Ostwind-Abo oder gleichwertig) enthält, Gratis-Parkplätze für Belegschaft ausschliesst und Unternehmen bevorzugt, die möglichst ohne MIV und LKW auskommen. 4) Der Erschliessungsplan sieht vor, dass das ESP unmittelbar an den Bahnhof oder mindestens im Viertelstundentakt an den Bus angeschlossen ist und zwar vor Ort. Fusswegdistanzen grösser 200m zwischen öV-Anschluss und Arbeitsort sind ausgeschlossen, denn es wäre Augenwischerei zu planen, dass die Arbeitnehmenden über Ziegelbrücke anreisen, auf den Bus umsteigen und dann noch mehr als zwei drei Minuten zu Fuss gehen. 5) Der Bahnhof Weesen ist wieder zu öffnen und mit einer Langsamverkehrsverbindung direkt ins ESP zu ergänzen.

Entscheid	6) Eine Fahrplanverdichtung des Busses geht voll zu Lasten des ESP; an der Wiedereröffnung des Bahnhofes Weesen hätte sich die Gemeinde Weesen angemessen zu beteiligen.
Begründung	7) Es ist Abstand zu nehmen von der Idee, dass die Verschiebung der Bushaltestelle Biäsche Richtung Schwärzistrasse die Anforderungen an den Erschliessungsplan genügt. Das sollten der Kanton und der Bund wissen. 8) Die Verschiebung der Bushaltestelle Biäsche benachteiligt die Wohnquartiere im Westen von Weesen, die neu an den Siedlungsrand gehen müssen. Oder anders gesagt: die neue Bushaltestelle erschliesst schwergewichtig die Landwirtschaftszone und das etliche Hundert Meter entfernte ESP, womit die Weesner/innen benachteiligt werden.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Entwicklung des ESP Biäsche wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Glarus Nord vorangetrieben. Beide Gemeinden arbeiten darauf hin, dass im Gebiet Biäsche die Nutzungen und die Mobilität eng aufeinander abgestimmt werden. Mit der Testplanung Biäsche konnte dafür eine gute Grundlage gelegt und eine enge Zusammenarbeit etabliert werden. Die Gemeinde Weesen bringt sich in die weiteren Planungsschritte ein. Die ÖV-Erschliessung des Gebiets Biäsche kann im GVK nicht abschliessend geklärt werden. In Bezug auf das künftige ÖV-Angebot resp. die exakten Linienführen werden im GVK verschiedene Optionen formuliert, die weiter zu vertiefen sind (vgl. Kap. 6.4.1). Haltestelle Biäsche (Weesen): Ist in den weiteren Projektschritten zu klären. Im GVK werden zusätzlich zu den aktuell bestehenden Haltestellen weitere neue, mögliche Haltestellen bezeichnet (Speerplatz, Biäsche). Je nach ÖV-Angebot wird die Lage der Haltestellen im Detail festzulegen sein. Es ist auf einen angemessenen Haltestellenabstand zu achten. Durch eine zusätzliche Erschliessung des Gebiets Biäsche (ESP) könnten auch die westlichen Wohngebiete von Weesen profitieren (z.B. durch eine gute Erschliessung am Speerplatz).
Unterteilung Thema	Bushaltestellen
ID Nr.	84617
Antrag	Neue Bushaltestelle Speerplatz ist mit Buswartehäuschen und Unterstand für Velos und Scooter auszurüsten.
Begründung	Das Einzugsgebiet ist sehr gross, weitläufig, aber durchaus eben, also geeignet, um die Bushaltestelle - wenn's mal wieder pressiert - mit einem Scooter, Velo oder spielzeugähnlichen Fahrzeug anzufahren. Ein sicheres Deponieren bis zur Heimkehr erleichtert den Umstieg auf den ÖV.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Im Konzeptplan ÖV ist die Bushaltestelle Speerplatz als zentrale Haltestelle mit einer höheren ÖV-Güteklasse ausgewiesen. Dies deutet darauf hin, dass auch die Ausstattung der Haltestelle adäquat sein soll. Keine spezifische Regelung im GVK zur Ausstattung der Haltestellen aufnehmen (Projektstufe).

<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p> <p>Entscheid</p>	<p>Haltestelle Biäsche</p> <p>Keine</p> <p>Pilotversuch 2 Jahre könnte Akzeptanz und Nutzen zeigen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p> <p>Begründung</p> <p>Entscheid</p> <p>Begründung</p>	<p>Haltestelle Post</p> <p>85743</p> <p>Prüfung der Weiterverwendung.</p> <p>Wird das Gemeindehaus und die Post an diesem Standort weiterbestehen ist eine direkt anschliessende Bushaltestelle sinnvoll für alte und nicht besonders mobile Leute. Zudem nutzen Weesnerinnen und Weesner dieses Haltestelle viel häufiger als die Haltestelle am See!</p> <p>Berücksichtigen</p> <p>Die mögliche Verschiebung der Haltestelle Post wurde in Zusammenhang mit einem möglichen neuen Standort der Gemeindeverwaltung geprüft. Gemäss den aktuellen Abklärungen wird die Gemeindeverwaltung voraussichtlich am heutigen Standort bleiben. Entsprechend ist auch die Bushaltestelle als "bestehend" im GVK einzutragen. Eine Haltestelle am Speerplatz ist trotzdem anzustreben (zentraler Ort, Begegnungsbereich). Je nach ÖV-Angebot wird die Lage der Haltestellen im Detail festzulegen sein. Es ist auf einen angemessenen Haltestellenabstand zu achten.</p>
<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p> <p>Begründung</p> <p>Entscheid</p> <p>Begründung</p>	<p>Haltestelle Post</p> <p>Keine</p> <p>Kommentar zur Haltestelle Post</p> <p>heutiger Spurwechsel bei Hst. Post hat m.E. keine Probleme gemacht (gelegentlich in der Buseinfahrtsspur durch Postbesucher)</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Wartebereich für Fahrgäste ist schmal, Haltestelle ist in der heutigen Ausprägung nicht behindertengerecht.</p>
<p>Unterteilung Thema</p> <p>ID Nr.</p> <p>Antrag</p> <p>Begründung</p> <p>Entscheid</p> <p>Begründung</p>	<p>Konzeption</p> <p>84634</p> <p>Die öV-Erschliessung ist zu überdenken.</p> <p>Wenn eine Mehrheit der Wegpendlenden Richtung Glarnerland will, müssen allenfalls auch die öV-Verbindungen angepasst werden. Zu Stosszeiten sind sämtliche Anschlüsse an Schnellzüge Richtung ZH wie GL mit Bus und Umsteigezeit 3 Minuten auszustatten. Das bedeutet eine Abkehr vom reinen Halbstundentakt, dient aber dem für Weesen bedeutenden Arbeitsverkehr.</p> <p>Ablehnen</p> <p>Der Anteil der Zu- und Wegpendler in Richtung Kanton Glarus ist zutreffenderweise relativ hoch. Die Pendlerströme in Richtung Zürich / See-Gaster etc. sind jedoch ebenfalls nicht zu vernachlässigen. Die heutige ÖV-Struktur ist stark auf den Knoten Ziegelbrücke ausgerichtet. Dort bestehen Anschlüsse in alle Richtungen. In den</p>

nächsten 15 Jahren wird die Grundstruktur des ÖV-Angebots diesbezüglich keine grösseren Änderungen erfahren. Die Bedeutung der kurzen Umsteigezeiten im Anschlussknoten Ziegelbrücke wird im GVK thematisiert (Kap. 6.4.2).

Unterteilung Thema	Konzeption
ID Nr.	Keine
Antrag	Die Überlegungen zur Optimierung des Busbetriebes sind gut. Als realistische Basis erachte ich ein Konzept, das mit möglichst kleinen Investitionen Verbesserungen in der Anbindung des Gebietes Biäsche Glarus Nord und Weesens an Ziegelbrücke bringt und sich aufbauend auf diese Infrastruktur weiter verbessern lässt. Die Neugestaltung der Schiffsanlegestelle zum gleichzeitigen Anlegen von 2 Kursschiffen ist schon ziemlich konkret skizziert. Vergisst aber eine Schiffsanlegestelle beim Linthspitz. Diese ist wegen den vorhandenen Wassertiefen nur aufwendig zum erstellen. Bis sich die Schiffe von dort zur Hauptanlegestelle manövriert haben hat der Fussgänger die Strecke auch zurückgelegt. Ausser Zeitverlust für die Schiffe bringt sie kaum etwas. Das Thema „Reisecar“ könnte wohl auch unter dem Thema ÖV abgehandelt werden. Im Vergleich zum MIV führt diese Art des Reisens zu einer kleineren Belastung. Aktuell werden auf dem Speerplatz 3 Carparkplätze angeboten, wobei ich noch nie beobachtete, dass alle 3 Plätze besetzt waren. Öfters wird 1, neuerdings manchmal auch 2 Parkplätze benutzt, gefühlsmässig Tendenz steigend. Ausgeladen werden die Gäste oft bei der Bushaltestelle See. Leere Carparkplätze an zentraler Lage rufen nach Umwandlung in stärker nachgefragte PW-Parkplätze. Wie könnte ein Konzept zur besseren Bewirtschaftung dieser Art des Reisens aussehen?
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	<p>ÖV / Bus: Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen und in die weiteren Betrachtungen einbezogen.</p> <p>Ein saisonaler Shuttleverkehr (mögliche Linienführung Linthkanal – Hafen – Lago Mio – Gäsi –Linthkanal) als Ergänzung des aktuellen Schiffsbetriebs wird geprüft. Die angesprochenen Punkte wie Fahrzeiten, Wassertiefen, etc. sind Bestandteil dieser Abklärungen.</p> <p>Carplätze: Gilt nicht als ÖV. Angebot ist erforderlich. Sowohl beim Speerplatz als auch beim See scheint es zweckmässig, Halteplätze für das Ein- und Aussteigen zu definieren. Das längere Abstellen der Reisecars soll ausserhalb der zentralen Lagen erfolgen (z.B. Biäsche).</p>
Unterteilung Thema	Zukunftsbild, Schiffsanlegestelle
ID Nr.	85516
Antrag	Das Verschieben der Schiffsanlegestelle ist nicht zu Ende gedacht, die Einfahrt zu den Hafenplätzen und die Nähe zur Schiffs-Brunstanstalt machen für mich die Verschiebung unnötig. .
Begründung	Die "Freizeit"-Nutzung des Hafenbeckens als Schwimmbecken muss sich an den südlichen Rand Richtung Linthspitz/Springbrunnen orientieren. Hier sind kreative Lösungen gefragt... Einen Holzsteg? Oder ein

"eingezäuntes Seebad" wie in Enge (ZH) oder in der Limit wären wohl eher sinnvoll... Zudem ist der Weg Bushaltestelle zur geplanten verschobenen Schiffsanlegestelle für ältere und gehbehinderte Personen eine Verschlechterung.

Entscheid

Ablehnen

Begründung

Eine Verschiebung ist langfristig denkbar (in Kombination mit einer Umnutzung des Fischereizentrums), als Konzeptidee im GVK zeigen.

Thema Parkierung und Shared Mobility

Unterteilung Thema	Generell
ID Nr.	Keine
Antrag	Für mich fehlt der vielleicht wichtigste Grundsatz: Der MIV des Tagestourismus soll vor der Einfahrt in den Ort Weesen auf einen Parkplatz geleitet werden, der direkt an der Hauptzugangsachse von der Autobahn her liegt. Damit soll die Verkehrslast innerhalb des Ort reduziert werden, was die Aufenthaltsqualität für Einwohner wie Touristen erhöht.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	in Kap. 6.7 behandelt, ergänzt
Unterteilung Thema	Massnahmenblatt Parkierung / Shared Mobility / Mobilitätshub
ID Nr.	Keine
Antrag	Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze: sehr gut
Entscheid	Kenntnisnahme
Unterteilung Thema	Mobilitätshubs
ID Nr.	84667
Antrag	grosser Mobility-Haupt-Hub im Bereich ESP Biäsche/Bahnhof statt beim Speerplatz
Begründung	Verlagerung des touristischen Hauptverkehrsaufkommen vor die Tore Weesens mit gleichzeitiger Plarkplatzlösung für ESP Biäsche: Dieser würde mit einer Bushaltestelle bedient (Umleitung der jetzigen Route über Schwärzistrasse (Bushaltestelle) - ESP Biäsche (Bushaltestelle) - Haupt-Hub - Bahnhofstrasse - Hauptstrasse). Würde man gleichzeitig den Shuttleschiff-Stegs vom Linthausfluss zur Brücke verlegen, wäre dieser in sehr kurzer Gehdistanz vom Haupt-Hub erreichbar womit auch die direkte Weiterreise zum Lago oder ins Betlis ermöglicht würde.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Es ist vorgesehen, dass sowohl beim Speerplatz als auch in der Biäsche ein Mobilitätshub geschaffen wird. In der Biäsche besteht die Möglichkeit von Mehrfachnutzungen (Parkierung für Arbeitsnutzungen an Wochentagen, Parkierung für Tourismus an Wochenenden). Mobilitätshubs sollen weitere Angebote wie z.B. Shared-Mobility, E-Mobilität, etc. räumlich zusammenfassen. Es ist deshalb sinnvoll, auch am Speerplatz einen Mobilitätshub vorzusehen. Gde Weesen kann auf Glarner Territorium keine Festlegungen treffen. Evtl. textlich noch besser hervorheben.
Unterteilung Thema	Mobilitätshubs
ID Nr.	Keine
Antrag	Idee des Mobilitätshubs seitens Verkehrsplanung ist begrüssenswert. Wo diese dann sein könnten ist ja bekannt. Möglichst vor der Brücke oder am Speerplatz.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Entspricht der Stossrichtung des GVK

Unterteilung Thema	Paradiesli
ID Nr.	84620
Antrag	Die Parkierung beim Paradiesli ist zu unterbinden.
Begründung	Bis das Paradiesli überbaut werden wird, ist die Fremd-Parkierung durch weitere bauliche Massnahmen / Umgestaltung der Besucher-PP oder ähnliches zu unterbinden. Damit wird wiederum Druck auf das Flihorn verringert.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Das unerlaubte Parkieren beim Paradiesli (Parz. Nr. 197) wird durch die Gemeinde geahndet. Die Fragestellung kann nicht auf Stufe GVK geregelt werden.
Unterteilung Thema	See
ID Nr.	85520
Antrag	Auf die starke Reduzierung der Parkplätze sei (in einem ersten Schritt) zu verzichten.
Begründung	...deutlich weniger Parkeinnahmen. ...Schwächung der ortsansässigen Gastronomie - führt zu weniger Steuereinnahmen. (Siehe Abhängigkeit der Gastronomie vom Hafeparkplatz) ...die Betriebe bieten im Winter bis über 400 Sitzplätze - im Sommer noch etwas mehr und alle jammern dass die Gäste keine Parkplätze haben.
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	Die Formulierung im GVK soll präzisiert werden. Es braucht 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).
	Ist-Zustand: See I: 45 Parkfelder + 2 rollstuhlgerechte Parkfelder See II: ca. 60 Parkfelder Total See I+II: 104 Parkfelder
Unterteilung Thema	See
ID Nr.	85531
Antrag	Zuerst soll eine Parkplatزالternative kommen, bevor man über eine starke Reduktion spricht.
Begründung	So ungern man es hört, aber wenige EssGäste sind bereit mehr als 5 Minuten zu gehen.
Entscheid	tw. berücksichtigen
Begründung	Beide Themen sind gleichzeitig zu thematisieren. Die Formulierung im GVK soll präzisiert werden. Es braucht 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).

Unterteilung Thema	See
ID Nr.	85471
Antrag	Aufhebung der öffentlichen Autoparkierungsflächen am See. Diese Flächen sind als Park- und Begegnungsflächen viel nachhaltiger genutzt.
Begründung	Bei sich ergebenden Möglichkeiten sind Sammelparkanlagen für Bewohner und Gäste zu schaffen. Es ist jammerschade, diese attraktiven Flächen am See dafür zu nutzen, um Autos darauf abzustellen. Dieser Platz soll als Begegnungsraum genutzt werden und der Individualverkehr soll sich diesem Primat unterordnen.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Mit der Schaffung von bewirtschafteten Sammelparkanlagen können oberirdische, gut sichtbare Parkplätze eliminiert und die frei werdenden Flächen anderweitig genutzt werden. Entspricht der Stossrichtung des GVK
Unterteilung Thema	See
ID Nr.	Keine
Antrag	Parkierung: in der gesamten Parkanlage/ Seepromenade längerfristig nur zum Ein-/ Aussteigenlassen. Oder mit spezieller Bewilligung. Zum Beispiel für Menschen mit Beeinträchtigung.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Einige Abstellplätze für das Kurzzeitparkieren werden immer erforderlich sein. Entspricht grundsätzlich der Stossrichtung des GVK. Es sind auch eine etappierte Umsetzung denkbar (Parkierung dann beschränken, wenn die Flächen tatsächlich auch anderweitig als Begegnungs- und Aufenthaltsraum resp. als Veranstaltungsort genutzt werden.
Unterteilung Thema	See
ID Nr.	84978
Antrag	Die Parkplätze am See sind für die Gastrobetriebe (total 7 Betriebe) lebensnotwendig. Das Arbeitende Volk hat am Mittag nicht Zeit für einen Spaziergang. Bei Stürmischem Wetter und am Abend kommt auch niemand zu Fuss ins Dorf. Die geplanten Shutelbusse oder Schiff wer soll das bezahlen(Rentabilität) und wenn sie nur all 2 Stunden fahren nützt das auch nichts.
Begründung	Parkhaus zu weit weg vor allem unter der Woche. Kosten Parkhaus und angedachter Oev, wer soll das bezahlen? Sicher nicht der Steuerzahler
Entscheid	Kenntnisnahme

Begründung	Die Themen Parkierung und Aufwertung des Aussenraums sind parallel zu bearbeiten. Eine deutliche Reduktion der bestehenden Oberflächenparkierung ist nur möglich, wenn Alternativen angeboten werden können. Für die Gastronomie etc. werden auch in Zukunft Abstellplätze erforderlich sein.
Unterteilung Thema	Shared Mobility
ID Nr.	Keine
Antrag	Fahrgemeinschaften bilden und AKTIV fördern! So könnten zB gemeinsame Fahrten aus Amden und Weesen ab gewissen Treffpunkten angestrebt werden (es gibt auch bereits solche Mitfahrgelegenheits-Apps). Was zu signifikanter Reduktion des individuellen, motorisierten Personenverkehrs führen würde. Mit positivem Effekt auf Umwelt (Lärm, Sicherheit, Luft, etc)
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Ansatz kann geprüft werden. Aus Sicht der Gemeinde könnte dies eine konkrete Umsetzungsmassnahme sein, welche den Zielsetzungen des GVK entspricht.
Unterteilung Thema	Städtli
ID Nr.	84619
Antrag	Das Signet Sammelparkierung ist nach Westen zu verschieben resp. sachrichtiger zu verorten.
Begründung	Der allfällige Bau einer Tiefgarage im Zentrum ist stets im Zusammenhang mit dem Rückbau des Gemeindehauses erwähnt worden. Die Verortung des Signets verleitet zur irrigen Annahme, dass die TG auf der grünen Wiese zwischen Bischofberger und Gemeindehaus erfolgt.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Das Symbol bezieht sich auf die Parkierung im Städtli. Mögliche Standorte für Sammelparkierungsanlagen sind in nachgelagerten Projektstufen zu klären, evtl. auch Synergien mit Gemeinschaftsparkierungsanlage See prüfen.

Thema Veloverkehr

Unterteilung Thema	Anbindung Ziegelbrücke
ID Nr.	85745
Antrag	Prüfung eines Fahrradstreifens.
Begründung	Die Gemeinde möchte, dass die Bevölkerung ihre Gewohnheiten überdenkt und sich mehr auf dem Velo, zu Fuss oder mit der ÖV fortbewegt. Der Veloweg an der Linth entlang ist eine optimale und schöne Verbindung für einen Veloausflug am Wochenende. Die Nutzung des Kiesweges als Teil des Arbeitsweges ist auf Grund der Lichtverhältnisse (am Abend und am Morgen) und des strengeren Vorankommens wegen des Kieses nicht sonderlich realistisch. Pendler, die zum Beispiel bis nach Zürich oder Chur weitermüssen, möchten zügig und effizient bis nach Ziegelbrücke kommen. Zudem ist weiterhin mit Rennvelofahrern zu rechnen, welche auch nicht auf dem Kiesweg fahren.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Veloverbindung (Alltagsverkehr) in Richtung Ziegelbrücke und Schänis / Bilten ist heute ungenügend und mit dem Kanton zu klären. Der Handlungsbedarf auf der Wegverbindung entlang der Linth ist im GVK ausgewiesen. Auch bei einer Veloführung entlang der Hauptstrasse bestünde Handlungsbedarf.
Unterteilung Thema	Anbindung Ziegelbrücke
ID Nr.	Keine
Antrag	Ziegelbrückstrasse Beleuchtung ausserorts?
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Veloverbindung (Alltagsverkehr) in Richtung Ziegelbrücke und Schänis / Bilten ist heute ungenügend und mit dem Kanton zu klären. Der Handlungsbedarf auf der Wegverbindung entlang der Linth ist im GVK ausgewiesen. Auch bei einer Veloführung entlang der Hauptstrasse bestünde Handlungsbedarf, z.B. in Bezug auf die Beleuchtung.
Unterteilung Thema	Linthquerung
ID Nr.	85369
Antrag	Auf einen separaten Übergang für einen Radweg ist zu verzichten.
Begründung	Es sollte grundsätzlich auf Bauten verzichtet werden, da diese im Bereich eines Gewässers immer störend wirken. Mit Bodenmarkierungen und Beschriftungen auf der Bahnhofstrassen-Brücke sowie einer adäquaten Temporeduktion (Wochenende; Feiertage) ist eine erhöhte Sicherheit der Radfahrer möglich.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen: _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil) _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche

Auf der bestehenden Strassenbrücke bestehen Konflikte mit dem MIV (unmittelbare Nähe zum Autobahnausschluss). Die SchweizMobil-Route soll deshalb verlegt werden. Die neue Linthquerung bietet einen direkten Anschluss an diese Route.

Die geplante Querung stellt ein neues Vorhaben dar und ist weiter vom Seeausgang entfernt als frühere Projekte. Sie ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr).

Unterteilung Thema	Linthquerung
ID Nr.	Keine
Antrag	Bemerkung zur Linthquerung
Begründung	mit grossem Mehr abgelehnt! bei geplanten grossen PP Nähe Bhf, ESP und Speerplatz unnötig, da PP-Stao eine natürliche Verkehrslenkung für FG anregen. Bringt bestenfalls das volle Fass an Besuchern an schönen Tagen zum überlaufen, denn die Restaurants sind ebenfalls bereits voll. Falls Steg trotzdem gewünscht wird unbedingt behindertengerecht bez, Breite (Kreuzen mit Rollstühlen) und Steigung planen.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen: _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil) _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche
	Auf der bestehenden Strassenbrücke bestehen Konflikte mit dem MIV (unmittelbare Nähe zum Autobahnausschluss). Die SchweizMobil-Route soll deshalb verlegt werden. Die neue Linthquerung bietet einen direkten Anschluss an diese Route.
	Die geplante Querung stellt ein neues Vorhaben dar und ist weiter vom Seeausgang entfernt als frühere Projekte. Sie ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr).

Unterteilung Thema	Linthquerung, Linthpromenade
ID Nr.	84614
Antrag	Linthsteg ist Richtung Osten zu verschieben.
Begründung	Ein Steg unmittelbar neben der Hauptstrassen-Brücke steht in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Wegvorschlag über den an diesem Ort geplanten Steg führt nicht zu einer Attraktivitätssteigerung einer Parkierung an der Gemeindegrenze. Der Wegvorschlag wird insbesondere von Touristen / Wanderern kaum genutzt werden, weil er nicht attraktiv ist, und ist er nicht attraktiv, erlangt er keine Wirkung. (Zur Richtigstellung: logischerweise wird der Steg von der Mehrheit der Parkierenden gewählt anstelle der Hauptstrassenbrücke, weil das Höhengefälle zur Hauptstrassenbrücke und die unattraktive Strassenbrücke vermieden werden können; aber es wird kaum eine/r mehr beim Bahnhof parkieren, weil dort neu ein Steg über die Linth führt.)

Zudem wird mit der geplanten Wegführung der Druck auf die Liegenschaften entlang der Linthpromenade nicht gemildert, weil der Wegvorschlag die Touristen weiterhin zu den Wohnhäusern der Weesner/innen an der Linth hinführt .

Ein Linthsteg weiter im Osten würde das Publikum eher motivieren, das Auto beim Bahnhof oder im ESP Biäsche abzustellen, weil der Weg entlang dem Linthkanal und die Querung beim Linthspitz attraktiv sind. Dadurch entsteht eine Kanalisierung und eine Entlastung entlang der Linthpromenade auf Weesner Seite.

Entscheid
Begründung

Ablehnen

Die Linthquerung soll verschiedenen Nutzungen dienen:

- _ Gute Fuss- und Veloanbindung des ESP Biäsche an die Wohngebiete in Weesen
- _ Anbindung von Weesen an die künftig neu geführte Veloroute (SchweizMobil)
- _ Anbindung der Parkierung für Besucher und Touristen in der Biäsche

Die geplante Querung ermöglicht die Nutzung von Synergien und unterstützt die im GVK formulierten Zielsetzungen (Förderung Fuss- und Veloverkehr).

Druck entlang Linthpromenade: Künftige Ausgestaltung der Linthpromenade in Zusammenarbeit mit der Linthverwaltung klären. Im GVK wird vorgeschlagen, ein Flanierbereich / Begegnungsbereich für den Fussverkehr anzustreben. Der Veloverkehr soll weiterhin über die Hauptstrasse geführt werden. Bei einer Anordnung weiter im Osten wäre die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich Seepromenade schwieriger umzusetzen.

Unterteilung Thema

Mischprinzip Fuss/Velo

ID Nr.

84957

Antrag

Fussgänger und Velofahrer entlang der Linth (ab Biäsche) und am See mit einander geht nicht

Begründung

Die Wege sind zu schmal

Entscheid

Kenntnisnahme

Begründung

Das GVK sieht deshalb die Veloverbindung via Hauptstrasse vor. Dies bedeutet aber auch, dass auf der Hauptstrasse gute Verhältnisse für den Veloverkehr geschaffen werden müssen.

Die Veloverbindung (Alltagsverkehr) in Richtung Ziegelbrücke und Schänis / Bilten ist heute ungenügend und mit dem Kanton zu klären. Der Handlungsbedarf auf der Wegverbindung entlang der Linth ist im GVK ausgewiesen. Auch bei einer Veloführung entlang der Hauptstrasse bestünde Handlungsbedarf.

Unterteilung Thema

Mischprinzip Fuss/Velo

ID Nr.

84630

Antrag

Aufgrund der ungebremsten Zunahme der Anzahl E-Bikes sind kombinierte Geh- und Radwege nicht länger zu verfolgen.

Begründung	Während das kantonale BUD jahrelang 3.5m breite kombinierte Geh- und Radwege propagiert hat, kommt es nun davon weg und bringt die Fahrräder wieder auf die Strasse. Der Grund ist klar: E-Bikes haben zu Geschwindigkeiten geführt und vom Gewicht her Gefahrenpotentiale geschaffen, die sich mit dem Gehverkehr nicht länger in Einklang bringen lassen. Zudem ist in Weesen kaum zusammenhängend Raum vorhanden, um 3.5m breite Wege neu zu gestalten.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Das GVK sieht deshalb beispielsweise die Veloverbindung via Hauptstrasse vor. Dies bedeutet aber auch, dass auf der Hauptstrasse gute Verhältnisse für den Veloverkehr geschaffen werden müssen.
Unterteilung Thema	SchweizMobil
ID Nr.	84616
Antrag	Alte Wegführung Schweiz Mobil Route ist aufzuheben, wenn eine neue Wegführung über die Flechsenstrasse geplant ist.
Begründung	Begründung ergibt sich aus der Logik der Legende.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Es wird sowohl der Bestand als auch die geplante Wegführung dargestellt.
Unterteilung Thema	Speerplatz, Veloabstellplätze, Linthquerung
ID Nr.	Keine
Antrag	An einem Workshop zur Ortsplanung wird für Familien mit Kindern eine Veloroute abseits der Strasse gewünscht. Diskutiert wurde damals eine Trennung zwischen schnellen und langsamen Velofahrern. Es ist mir bewusst, ein praktisch unmöglicher Wunsch. Im Gesamtverkehrskonzept vermisse ich eine Antwort darauf, auch wenn es eine Begründung ist, weshalb der Wunsch nicht erfüllt werden kann. Die Kreuzung Hauptstrasse - Ziegelbrückstrasse ist die zentrale Kreuzungsstelle aller Velorouten. Gleichzeitig ist die Kreuzung MIV-orientiert und entsprechend frequentiert. Insbesondere Familien mit Kindern fühlen sich dort unsicher. Gibt es einen Ansatz, wie der Knoten entflechtet respektive für alle sicher gestaltet werden könnte? Sollten Standorte für neue Veloabstellplätze definiert werden? Bei der Bushaltestelle Biäsche haben wir das Thema Veloabstellplätze diskutiert. Die grosse Frage ist, besteht überhaupt Bedarf bei den kurzen Distanzen zur Bushaltestelle? Vielleicht bei einer für die Bewohner der Höfe zentral gelegenen Bushaltestelle? Kann man Aussagen zu den Veloabstellplätzen im Bereich der Seeanlagen machen? Wäre eine grössere, zentralisierte Veloabstellanlage, eventuell teilweise überdacht (Gewitter) von Vorteil? In Bezug auf das Areal Biäsche Glarus Nord ist eine für den Langsamverkehr attraktive Anbindung an Weesen wichtig. Das Ziel soll sein, dass man von Weesen aus mit dem Velo, ÖV oder zu Fuss dorthin zu Arbeit geht.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Knoten Speerplatz: Die konkrete Ausgestaltung ist nachgelagert zum GVK zu bearbeiten und zu klären.

Veloabstellplätze: Standorte für grössere Veloabstellplätze befinden sich am See sowie beim Speerplatz. Ist über die Thematik der Mobilitätshubs im GVK angesprochen. Weitere Detaillierung auf nachgelagert zum GVK auf Projektebene klären.

Anbindung Biäsche: Eine gute Anbindung der Biäsche für den Fuss- und Veloverkehr ist wichtig. Die Konzeption und Massnahmen des GVK sind darauf ausgerichtet.

Unterteilung Thema	Wege in Quartier
ID Nr.	84669
Antrag	siehe Fussverkehr
Begründung	siehe Fussverkehr
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	betrifft Wegführen über Privatgrundstücke. Siehe Fussverkehr.

Thema Motorisierter Individualverkehr

Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	85744
Antrag	Vor dem Umsetzen der Entwicklungen im ESP Biäsche muss (!) ein für die Weesnerinnen und Weesner ertragbares Verkehrskonzept her.
Begründung	Mehr Arbeitsplätze als Weesen Einwohner hat bedeutet viel mehr Verkehr, realistischerweise auch MIV. Die Umsetzung der Arealentwicklung darf nur geschehen, wenn ein sinnvolles Verkehrs- und Erschliessungskonzept steht.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Entwicklung des ESP Biäsche wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Glarus Nord vorangetrieben. Beide Gemeinden arbeiten darauf hin, dass im Gebiet Biäsche die Nutzungen und die Mobilität eng aufeinander abgestimmt werden. Mit der Testplanung Biäsche konnte dafür eine gute Grundlage gelegt und eine enge Zusammenarbeit etabliert werden. Die Gemeinde Weesen bringt sich in die weiteren Planungsschritte ein.
Unterteilung Thema	Kantonsstrasse
ID Nr.	81924 / 81926 / 81927
Antrag	Linkskurve gefährlich, wird oft gefährlich geschnitten 2./3. gefährlichste Kurve, Streifkollision mit entgegenkommendem Fahrzeug würde Fussgänger auf dem Trottoir gefährden
Begründung	Gefährliches Schneiden wegen: - fehlender Mittellinie - optisch sichtbare Fuge der zwei eingebrachten Asphaltbeläge, die nicht in der Strassenmitte liegt - Optische Verengung durch die gelben Randstreifen im Bereich des neuen Silentbelages, dessen Befahren mit einer signifikanten Lärmzunahme der Reifen verbunden ist
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Eingabe betrifft die Hauptstrasse (Zuständigkeit Kanton). Die Eingabe wird in geeigneter Form an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Gemäss Dashboard Strassenunfälle ist an dieser Stelle keine auffällige Häufung von polizeilich gemeldeten Verkehrsunfällen erfasst (Zeitraum 2011 - 2022).
Unterteilung Thema	Verkehrserhebung
ID Nr.	Keine
Antrag	Gute Darstellung. Es fehlen etwas die Zählungen auf jenen Gemeindestrassen, die immer mal wieder ein Problem mit dem Verkehr haben, z.B. Städtli, Fliguetstrasse oder auch Spittelstrasse.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Empfehlung: Messreihe der Gemeinde fortsetzen
Unterteilung Thema	Verkehrssicherheit

ID Nr.	Keine
Antrag	Verkehrssicherheit: Bitte das GSV auch MIT KINDERAUGEN überprüfen.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	In der Begleitgruppe ist eine Vertreterin der Schule vertreten. Die Thematik Schulwegsicherheit hat über die verschiedenen Teilthemen Fusswegnetz, Velonetz und Verkehrsberuhigung Eingang ins GVK gefunden.
Unterteilung Thema	Verkehrssicherheit
ID Nr.	Keine
Antrag	Schulwegsicherheit/ Signalisation: zusätzliche Hinweis- und/oder Warntafeln (Rote Dreieckstafeln) "Achtung Schulweg" entlang der gesamten Hauptstrasse platzieren. , Auch bei Aus-/ Einfahrt zum SPAR. Evtl auch Bodenmarkierungen auf der Hauptstrasse.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Stossrichtungen im GVK sollen dazu beitragen, die Verkehrssicherheit entlang der Hauptachsen zu erhöhen. Koordination mit Kanton erforderlich (Kantonsstrasse). Die Erarbeitung von Detailprojekten resp. die Definition von einzelnen Massnahmen erfolgt nachgelagert zum GVK.
Unterteilung Thema	Verschiedenes
ID Nr.	84635
Antrag	Der MIV ist konsequent mit einem LV- und öV-Angebot zu konkurrenzieren und umweltfreundlicher umzugestalten.
Begründung	Das Förderprogramm zum Energiereglement kann durch Massnahmen ergänzt werden wie: - Beitrag an E-Auto oder Ladestation inhouse - Beitrag an E-Bike mit Cargo-Funktion für den Einkauf innerhalb Weesen und in der näheren Umgebung -???
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Der Antrag stimmt mit den Stossrichtungen des GVK überein. Das Förderprogramm zum Energiereglement in ggf. in einem separaten Verfahren zu überprüfen.

Thema Analyse

Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	84626
Antrag	Dem Konzept auf Seite 24 fehlt der Konflikt, dass der ESP Biäsche nicht adäquat an den öV angeschlossen ist.
Begründung	Die fehlende Anbindung ESP Biäsche an öV ist markanter und auffälliger aufzuführen, damit die Bedeutung klar wird. Man bedenke, was Mollis/ Glarus Nord 2007 alles unternommen hat, um das 7. grösste Einkaufscenter vor der Weesner Haustüre zu installieren und was es auf Weesner Seite gebraucht hat, um die befürchteten Auswirkungen zu quantifizieren und im Zaume zu halten: https://www.weesen.ch/_docn/316387/MITTEIB45.pdf Bevor also ein Stein gebaut oder eine neue Unternehmung angesiedelt wird, ist die Anbindung an den öV zu erstellen und zwar in einer Art und Weise, dass nicht nur Idealisten den öV nutzen, sondern der öV tatsächlich in Konkurrenz zum MIV tritt, der keine Gratis-PP erhalten soll. Vgl. Ausführungen zum Konzeptplan öV.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die heutige Lage der Haltestellen Post und Biäsche ist eingetragen. Daraus ergibt sich, dass das Gebiet Biäsche heute mit dem ÖV nicht ausreichend erschlossen ist. Text auf S. 25 präzisiert.
Unterteilung Thema	Verkehrserzeugung
ID Nr.	Keine
Antrag	Kein
Begründung	Gut ist die Darstellung inklusive dem Arbeitsplatzgebiet Biäsche. Sehr gut finde ich auch die Aufstellung mit den einzelnen Quartieren. Daraus wird ersichtlich, dass jene Quartiere, welche am meisten Problem mit der Verkehrsbelastung haben selber auch eine grosse Verkehrsbelastung produzieren. Bei den Weesner Quartieren wird von 1'700 Einwohner ausgegangen, was rund 150 weniger sind als am 31.12.2022 in Weesen wohnten. Sollte das im Sinne der Vergleichbarkeit durchgängiger Daten nicht angepasst werden? Aktuell sieht die Tabelle danach aus, dass Amden mehr Verkehr produziert als Weesen, durch das Anpassen der Einwohnerzahlen werden sie gleichwertig.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Die Zahlenwerte stützen sich auf das Hektarraster des Bundes und sind gerundet. Einwohner und Arbeitsplätze ausserhalb des Baugebiets sind nicht berücksichtigt.
Unterteilung Thema	Verschiedenes
ID Nr.	84625
Antrag	Der SWOT-Analyse auf Seite 23 fehlt es an Definition (zu welchem Sachverhalt / zu welcher Fragestellung ist SWOT gemacht worden).

	Zudem ist die Schwachstelle "viele Engstellen, fehlende Raumreserven" nicht aufgeführt, was zu bereinigen ist.
Begründung	Ergibt sich aus Antrag.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Die SWOT-Analyse wurde aus einer Gesamtperspektive erstellt. Der genannte Punkte "teilweise beengte Platzverhältnisse, Nutzungskonflikte MIV/Velo/Fussverkehr" wurde ergänzt.

Thema Zukunftsbild

Unterteilung Thema	Begegnungsbereich
ID Nr.	84632
Antrag	Im Zukunftsbild ist das Kerngebiet bei der Verschiebung der Schiffsanlegestelle flächig bis zur neuen Anlegestelle zu erweitern. Zudem ist die Definition "Begegnungsbereich regionale Bedeutung" zu überdenken.
Begründung	Der Touristenstrom und verlängert sich noch mehr Richtung Osten, wo auch die Boccia-Bahn, der Spielplatz und die Workout-Station sind. Parkplätze sind nicht wirklich Begegnungsbereiche, oder? Insbesondere der Begegnungsbereich am Hafen sollte flächig ausgestaltet werden.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Unterscheidung der Begegnungsbereiche bezüglich ihrer Bedeutung (regional/lokal) ist zweckmässig. Die Begegnungsbereiche werden in der Konzeption Fussverkehr räumlich exakter verortet (Begegnungs-/ Flanierbereiche).
Unterteilung Thema	Begegnungsbereich
ID Nr.	Keine
Antrag	Städtli ist insgesamt als Begegnungsbereich zu bezeichnen von regionaler Bedeutung (vgl. Rundweg, Kloster, Bars und Restaurant, Oldtimerausstellung, Brunnen).
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Begegnungsbereiche werden in der Konzeption Fussverkehr räumlich exakter verortet (Flanierzonen). Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.
Unterteilung Thema	Grundsatz
ID Nr.	82233
Antrag	Alternativen nicht nur attraktiver machen sondern individuelles anfahren verbieten oder extrem unattraktiv machen. Die Betliserstrasse sollte von Tagestouristen nicht mehr befahren werden dürfen.
Begründung	Aus meiner Sicht, sind die Massnahmen grundsätzlich nicht schlecht, ich glaube jedoch nicht daran, dass diese den Individualverkehr von der Durchfahrt durch Wessen Richtung Betlis und Lago Mio tatsächlich verringern wird. Alles in allem wirken die Massnahmen für mich so, als ob man noch mehr Touristen anziehen möchte. Wofür? Welchen Nutzen hat die Gemeinde Weesen daran. Die Lebensqualität der Anwohner nimmt ab. Der Dichtestress nimmt stetig zu und Einnahmen haben wir daraus kaum.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Die Gemeinde möchte mit guten Rahmenbedingungen setzen und Anreize schaffen, damit Bevölkerung, Arbeitnehmende und Gäste

nachhaltigere Mobilitätsangebote nutzen. Verbote sollen nur sehr zurückhaltend definiert werden.
Das Verkehrsregime auf der Betliserstrasse liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Amden.

Thema Abstimmung Siedlung und Verkehr

Unterteilung Thema	Biäsche
ID Nr.	84629
Antrag	Der Text zum ESP muss den direkten öV-Anschluss hervorheben und Grundlage bieten, dass der MIV und LKW-Verkehr eingeschränkt wird.
Begründung	Der Text legt den Verdacht nahe, dass man bereits wieder davon ausgeht, dass der MIV am Autobahnanschluss zur Haupteerschliessungsart wird. Hier ist der Text dringend so anzupassen, dass die Gemeinde einen valablen öV-Anschluss mit hohem Takt und ohne Gehwegminuten zum Ziel hat. Gefordert sind ein verbindliches Mobilitätskonzept mit Bevorzugung öV und Pönalisierung MIV z.B. durch Verbot Gratisparkplätze für Mitarbeitende oder durch Bevorzugung von Unternehmen, die keine LKW-Fahrten und dergleichen auslösen. Vgl. auch Antrag Erschliessungsplan und Mobilitätskonzept mit Kostenperimeter im Konzeptplan.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Die Entwicklung des ESP Biäsche wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Glarus Nord vorangetrieben. Beide Gemeinden arbeiten darauf hin, dass im Gebiet Biäsche die Nutzungen und die Mobilität eng aufeinander abgestimmt werden. Mit der Testplanung Biäsche konnte dafür eine gute Grundlage gelegt und eine enge Zusammenarbeit etabliert werden. Die Gemeinde Weesen bringt sich in die weiteren Planungsschritte ein. Das GVK fokussiert sich auf jene Themenbereiche, in welchen eine Zuständigkeit der Gemeinde Weesen gegeben ist (z.B. die Anbindungen an das Gebiet). So können unerwünschte Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Weesen minimiert resp. vermieden werden. Themen wie Parkplatzbewirtschaftung oder das Einfordern von Mobilitätskonzepten der anzusiedelnden Unternehmen liegen jedoch in der Zuständigkeit der Gemeinde Glarus Nord.
Unterteilung Thema	Grundsatz
ID Nr.	84596
Antrag	Wir sind eine wunderschöne Gemeinde mit einem hohen Erholungs- und Lebensstandard. Um diesen Umstand auch für unsere künftigen Generationen zu gewährleisten, beantrage ich lediglich eine Bereinigung der der Ungereimtheiten hinsichtlich der heutigen Verkehrsführung und Parkordnung. Mehr braucht es nicht.
Begründung	Unsere Gemeinde zählt bald einmal 2'000 Einwohner/Innen. Das ist meiner Meinung nach mehr als genug für die Zukunft. Überall wird es zusehends enger, lauter und leider auch unfreundlicher. Viele unserer Gäste kommen oft nur hierher, um ihren Abfall zu entsorgen und kaum etwas in unseren noch vorhandenen Gaststätten zu konsumieren. Deshalb will ich dem Status Quo Sorge tragen und mich für diesen, wenn nötig, einsetzen.
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	Das GVK leistet dazu aus Sicht der Gemeinde einen Beitrag. Wichtige Weichenstellungen wie z.B. das angestrebte Bevölkerungswachstum

werden im Rahmen der Ortsplanung gestellt. Ein verträgliches Wachstum ist auch im Bereich Tourismus im Interesse der Gemeinde.

Thema Zielsetzungen

Unterteilung Thema	Konkretisierung
ID Nr.	84627
Antrag	Die Ziele sind deutlich konkreter und messbarer auszuformulieren.
Begründung	<p>Die Ziele sind sehr schwammig und so allgemein gefasst, dass kein Wille seitens Bürgerschaft abgeleitet werden kann. Auch die Messbarkeit ist für den Gemeinderat und die Bevölkerung kaum zu greifen. Die Ziele sind also griffiger zu formulieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Modalsplit verändert sich wie folgt: der MIV nimmt ab, sicherlich aber nicht zu, der Anteil ÖV nimmt jährlich zu; - das Förderprogramm ist so auszubauen, dass der Anteil E-Mobilität kantonale betrachtet im obersten Viertel liegt; - die Schnellzüge in Ziegelbrücke sind zu den Hauptverkehrszeiten auf 3 Minuten genau an den Bus angeschlossen (man vergleiche mit dem Internet: ein Klick zu viel und man sucht ein anderes Angebot; eine Umsteigebeziehung zu viel oder zu lange Umsteigezeiten und man nimmt das Auto); - die Quartiere sind grösstenteils bis 2025 verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zonen oder gleichwertig); - uswuf.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	<p>In Kap. 4 sind die Zielsetzungen konkret formuliert und mit Indikatoren hinterlegt. Die Zielerreichung kann somit periodisch überprüft werden. Kap. 9 enthält dazu einen konkreten Vorschlag mit messbaren Indikatoren.</p> <p>Auch das Modalsplitziel ist konkret definiert. Mit den definierten Massnahmen ist das formulierte Modalsplitziel erreichbar. Die zeitliche Priorisierung ist in den Massnahmenblättern definiert.</p>
Unterteilung Thema	Modalsplit
ID Nr.	84628
Antrag	Die genannten Modalsplit-Ziele sind deutlich zu verschärfen und ambitionierter zu wählen.
Begründung	Die genannten Modalsplit-Ziele liegen im Bereich der Messungengenauigkeit und sind daher nicht als Ziele geeignet.
Entscheid	Ablehnen
Begründung	Aufgrund von Erfahrungswerten ist im Planungshorizont von 15 Jahren eine Veränderung des Modalsplits in den angestrebten Grössenordnungen realistisch und erreichbar.

Thema Ausgangslage

Unterteilung Thema	Verschiedenes
ID Nr.	84633
Antrag	Bericht Seite 3: Die Region heisst Region ZürichseeLinth (oder Zürichsee-Linth).
Begründung	Ergibt sich aus Antrag.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Anpassen

Thema Rahmenbedingungen und Grundlagen

Unterteilung Thema	Verschiedenes
ID Nr.	Keine
Antrag	Sanierung Hauptstrasse bis Ende 2025 bis Rebbergstrasse ohne Berücksichtigung des Gesamtverkehrskonzeptes.
Begründung	2026 Flikirche bis Gemeindegrenze mit Umsetzung der Massnahmen Fussgängerübergang Mietsack und Bushaltestelle Hirschen nach GVK 2011 mit durchgehender Sanierung kombiniert.
Entscheid	Berücksichtigen
Begründung	Text resp. Massnahmenblatt (Kap. 7.7) entsprechend ergänzen

Thema Beurteilung der Auswirkungen

Unterteilung Thema	Städtli, Massnahmen zur Erreichen der Zielsetzungen
ID Nr.	Keine
Antrag	Aussage zur Erreichung der Zielsetzung wird unterstützt
Begründung	<p>richtig. Ich wohnte 1987 - 2018 mitten im Städtli. PP- Suchverkehr, gelegentliche laute Plauschfahrer mit hohem Geltungsbedürfnis, Falschparkierer schmälern die Qualität für Einwohner und Besucher am meisten. Znüni- und Zmittag Besucher, meistens Gewerbler stören nicht. Verkehrsregelung mittels Geboten und Verboten hält keine der genannten Übeltäter ab. Nur physische Hindernisse mit elektronischer Zugangsregelung für Berechtigte Einwohner und Besucher, wie sie längst erfolgreich eingesetzt werden, nützen.</p> <p>PS. nur das Pöstli und die Fischerstube haben eigene PP, deren Zugang freigehalten werden kann mittels Chipkarten. Die übrigen Gewerbebetriebe würden nicht eingeschränkt, denn sie hatten schon bisher keine eigenen PP.</p>
Entscheid	Kenntnisnahme
Begründung	<p>Die Tabelle in Kap. 6.6 wird präzisiert. Der Einsatzbereich von Tempo-20 (Begegnungszone) ist einerseits bei den Begegnungsbereichen / Flanierbereichen und andererseits auch in historisch gewachsenen Kerngebieten zielführend.</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 wird das Städtli differenziert betrachtet. Im "Städtli Ost" wird eine Belebung inkl. Gastronomie angestrebt. Das "Städtli West" soll eher ruhigeren Nutzungen vorbehalten sein.</p> <p>Fazit: Im Städtli soll eine Verkehrsberuhigung z.B. im Sinn einer Begegnungszone angestrebt werden. Die Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen ist in weiteren Projektschritten zu klären, das räumliche Entwicklungskonzept gibt dazu wichtige Hinweise. Ergänzend sollen die Parkplätze bei der Einfahrt ins Städtli in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden.</p>