

Vernehmlassungsantwort GVK

Die Vernehmlassungsantwort im GVK hat 2 Teile, einen allgemeinen und einen für detaillierte Rückmeldung.

Der allgemeine Teil besteht aus 2 Fragen, die wir für die SP wie folgt beantworten:

Das GVK Glarus Nord sieht Massnahmen in verschiedenen Themenfeldern vor. Ordnen Sie diese Themenfelder unten anhand der von Ihnen wahrgenommenen Dringlichkeit. *

Das oberste Element steht dabei für den dringenden Handlungsbedarf, das unterste für den geringsten Handlungsbedarf.

Ziehen und Ablegen, um Optionen zu ordnen

- 1 Öffentlicher Verkehr
- 2 Fussverkehr
- 3 Verkehrsberuhigung
- 4 Parkierung
- 5 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abstimmen
- 6 Veloverkehr
- 7 Shared Mobility-Angebote
- 8 Motorisierter Individualverkehr

Wie beurteilen Sie die Mobilitätsstrategie im Gesamtverkehrskonzept? (siehe Bericht ab Seite 16, Kapitel 6)

Hier geht es darum, ein grobes Stimmungsbild zu erhalten. Ihre Anträge können Sie im nächsten Schritt einreichen.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Kaum Zustimmung.

Hin und her gerissen.

Hohe Zustimmung.

Ok ✓

Im zweiten Teil können beliebig viele Anträge eingereicht werden, zu denen jeweils 3 Felder ausgefüllt werden müssen: Thema, Antrag und Begründung. Im Folgenden haben wir unsere Ideen vom Samstag in diese Form gegossen.

Antrag 1:

Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56)

Antrag: Das Klimaabo soll von mittlerer Priorität auf hohe Priorität gesetzt werden.

Begründung: Der öV ist das sozialverträglichste Verkehrsmittel. Über ihn können Personengruppen aller ökonomischer Schichten und jeden Alters abgeholt werden. Den öV können auch Menschen nutzen, welche aufgrund von Beeinträchtigungen nicht (mehr) Autofahren, Velofahren oder längere Strecken zu Fuss gehen können.

Antrag 2:

Thema: 8.4.2 Klimaabo (S. 56)

Antrag: Autofreie Haushalte können mit Rabatten auf öV (z.B. im Zusammenhang mit dem Klimaabo) oder Shared Mobility Angebote belohnt werden.

Begründung: Anreize schaffen für Lebensentwürfe ohne motorisierten Individualverkehr.

Antrag 3:

Thema: 7.4.6. Angebote im Tourismusverkehr (S. 30)

Antrag: Der Kerenzerberg soll einen durchgehenden Halbstundentakt erhalten. Der Verkehr zu Randzeiten (insbesondere spätabends) richtet sich nach dem Angebot im Talboden.

Begründung: Der Kerenzerberg ist mehr als ein Tourismusgebiet. Auch die Bevölkerung von Filzbach, Obstalden und Mühlehorn soll die Freiheit haben, sich für ein Leben ohne Auto zu entscheiden, ohne dadurch sozial und beruflich schlechter gestellt zu werden.

Antrag 4:

6.1 Leitsätze: Begegnungsorte, Fussverkehr (Leitsätze 3 und 4) (S. 16):

Antrag: Begegnungsorte sollen wenn möglich **autofrei** sein.

Geplant ist dies bisher erst für den Bahnhof Näfels-Mollis. Weitere Möglichkeiten:

- Niederurnen Ziegelbrückestrasse (vom Hirschenplatz zum Migros, Umfahrung MIV via Brunnerenstrasse)
- Oberurnen Adlerstrasse (Berwert bis Café Zigerribi, Zufahrt von beiden Seiten möglich)

Begründung: Gemischte Zonen, Auto mit Fussgängergeschwindigkeit und Fussgänger*innen mischen, geht nur zulasten Letzterer.

Antrag 5:

Thema: Kapitel 8, Massnahmen (ab S. 39)

Antrag: Massnahmen, bei denen die Gemeinde der einzige Akteur ist, sollen priorisiert werden. Darunter insbesondere beschlossene / begonnene Massnahmen (z.B. Parkierungskonzept).

Begründung: Die Erfahrung in Glarus hat gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit dem Kanton zu Verzögerungen oder gar Abbruch von Projekten führen kann. Über die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und Privaten kann nur gemutmasst werden. Projekte, an denen nur die Gemeinde beteiligt ist, können einfacher realisiert werden. Diese sollen vorangetrieben werden, damit die Bevölkerung möglichst bald in den Genuss derselbigen kommt.

Antrag 6:

Thema: 9.2.4. Hinweise für Sondernutzungsplanungen E 18, Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion (S. 82):

Antrag: Unternehmen werden wo möglich gebeten, Parkierungskonzepte zu erstellen. Unternehmen, welche Parkplätze für Mitarbeitende beschränken / einsparen, werden belohnt. Insbesondere im Rahmen von neuen Unternehmen in den ESP soll dies zum Zuge kommen.

Begründung: Arbeitsmobilität ist ein wichtiger Treiber des Verkehrs. Manche Unternehmen insbesondere in Städten bieten den Arbeitnehmenden entweder einen Parkplatz oder einen

Anteil ans öV-Abo an. Die Gemeinde könnte solches Verhalten von Unternehmen fördern, indem sie z.B. öV-Vergünstigungen zur Weitergabe an Mitarbeitende anbietet.

Antrag 7:

Thema 8.4.1.: Viertelstundentakt (S. 56)

Antrag: Zwingend so machen wie im GVK vorgesehen.

Begründung: Die Massnahme «Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz» wird mit hoher Priorität und einem kurzfristigen Planungshorizont vorgesehen. Diese Massnahme ist von zentraler Bedeutung für den GVK, nicht nur weil sie für grosse Bevölkerungsteile grossen Mehrwert bringt, sondern auch weil durch den öV-Güteklassensprung viele Massnahmen im Bereich MIV und Parkierung erst im Nachhinein realisiert werden können. Allfälligen Anträge zu einer Streichung oder schlechteren Priorisierung dieser Massnahme soll nicht gefolgt werden.

Antrag 8:

Thema 8.7.3: Neue Mobilitätskonzepte, Mobilitätshubs (S. 67ff)

Antrag: Es ist mit hoher Priorität ein Pilot/Versuch zu starten für einen Mobilitätshub. Um Absprachen mit weiteren Beteiligten klein zu halten, soll ein Standort auf Gemeindegelände gewählt werden. Es könnte auch gleich die Mitnutzung von Gemeindefahrzeugen integriert (und getestet) werden.

Begründung: Neue Mobilitätskonzepte brauchen lange, um sich durchzusetzen. Ohne positive Erfahrung mit einem Vorzeigebispiel ist eine breite Nutzung und Akzeptanz nicht gewährleistet. Genau dieser (leider vermutlich eher lange Prozess) soll mit einem Versuch/Pilot der öffentlichen Hand, der entsprechend kommunikativ begleitet sein sollte, angestossen werden. Durch Nutzung von Shared Mobility durch die Gemeinde entstünde auch für sie direkt eine Win-Win-Situation.