

Entwicklung öffentlicher Raum Innenstadt

Studienauftrag –

**Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung der Rahmenbedingungen
und der Aufgabenstellung**

Vom Gemeinderat beschlossen am: 6. Oktober 2022

EINLEITUNG

Für einen Studienauftrag zur Aufwertung des öffentlichen Raumes hat die Herbstgemeindeversammlung 2021 einen Verpflichtungskredit gesprochen. Mit den Vorbereitungen dieses Verfahrens wurde daraufhin Anfang 2022 begonnen. Dem Miteinbezug der Bevölkerung soll im gesamten Prozess – so insbesondere auch in der Phase der Vorbereitung – eine tragende Rolle zukommen.

Entsprechend wurden aus dem Entwurf des Programms des Studienauftrags die Aufgabenstellung und die Rahmenbedingungen einer Vernehmlassung zugeführt. Diese startete mit der Informationsveranstaltung vom 22.08.2022. Als Basis dient der Programmauszug zu Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung vom 20.07.2022.

Die Vernehmlassung dauerte bis zum 12.09.2022, wobei die in der Folgewoche eingehenden Beiträge auch aufgenommen wurden. So gingen insgesamt von 39 Privatpersonen und Vertreter:innen von Verbänden, Vereinen oder Parteien Vernehmlassungsbeiträge ein. Der Gemeinderat ist sehr erfreut über diese rege Teilnahme und bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die Beiträge.

Die Erwägungen des Gemeinderats zu den einzelnen Eingaben sind nachfolgend einzeln aufgeführt. Die Beiträge sind im Wortlaut aufgenommen (Ausnahmen sind vermerkt) und wurden anonymisiert. Insbesondere Gruss- und Dankworte wurden dazu entfernt.

Der vorliegende Vernehmlassungsbericht ist öffentlich und wird im Rahmen des Studienauftrags den Planungsteams zur Verfügung gestellt werden.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

01-a

Allgemeines zum Auftrag / Miteinbezug der Bevölkerung

Das Vernehmlassungsverfahren und die bislang breite Informationskampagne ist sehr zu begrüssen und zu loben. Leider findet im Anschluss zur Vernehmlassung scheinbar keine weitere Möglichkeit Platz, die Bevölkerung in den Gestaltungsprozess miteinzubinden. So kann die Bevölkerung lediglich im Rahmen der Informationsveranstaltung am Ende des Projektes auf das Endergebnis reagieren, wird jedoch nicht mehr viel daran ändern können. Daher kann und sollte meines Erachtens in Betracht gezogen werden, die Bevölkerung bereits in einem Zwischenstadium (z.B. nach der zweiten Zwischenbesprechung) erneut Stellung nehmen zu lassen. Das macht aus dem einstufigen Top-Down Projekt ein zweistufiges Bottom-Up Projekt. So kann die Bevölkerung nicht nur auf ein fertiges Projekt reagieren, sondern bereits in der Planung Ideen weiter einbringen, beleuchten und nötigenfalls Punkte einbringen, die von den Planenden nicht beachtet oder vergessen wurden. Die Leute miteinzubeziehen, wird nicht schaden, sondern zu mehr Qualität führen. Mehr noch, das Projekt wird breiter abgestützt und daher automatisch auf breitere Zustimmung stossen, wenn es schliesslich zur Abstimmung kommt. Wichtig dabei ist: Selbst der beste Wettbewerb und Plan eines Planers nützt nichts, wenn der politische Willen nicht da ist.

Weiter wäre künftig zu hoffen, dass ähnliche Bestrebungen und Projekte auch in den übrigen Dorfteilen angestellt würden. Die letzten Jahre waren hauptsächlich der Entwicklung Hauptstadt gewidmet, während die Dorfkerne Ennendas und Netstals verlottern und zerfallen. Doch gerade Dorfkerne wie jene in Ennenda hätten grosses Potential, dass jedoch nicht genutzt werden kann, wenn die nötige Dynamik fehlt. Sollte diese Dynamik nicht auf kommunaler Ebene erfolgen, müssten die Dörfer Ennenda und Netstal die Entwicklung in die eigene Hand nehmen, wobei dann mit Unterstützung der Grossgemeinde zu hoffen ist.

Der Gemeinderat spürt den Willen und die Bereitschaft der Bevölkerung, diesem Prozess mitzugestalten. Deshalb wurde diese Vernehmlassung und bei Abschluss des Studienauftrags eine weitere vorgesehen. Ein Miteinbezug der interessierten Bevölkerung in einen Studienauftrag ist so weitestgehend ermöglicht. Der Studienauftrag untersteht den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens und der Ordnung SIA-143. Die Gleichbehandlung der bearbeitenden Teams ist zu gewährleisten und ein Ideentransfer darf nicht stattfinden. Der Gemeinderat hat als Mittelweg vorgesehen, eine Begleitgruppe bestehend aus Vertreter:innen von lokalen und regionalen Institutionen einzusetzen. Diese Begleitgruppe wird jeweils nach den Zwischenbesprechungen des Beurteilungsgremiums mit den Teams angehört.

* Kenntnisnahme.

Im Kommunalen Richtplan sind für alle Ortsteile Massnahmen und Handlungsanweisungen aufgeführt. So wird z.B. bei der Arealentwicklung Kartoni ein öffentlicher Aussenraum geplant. Ideen sind auch für den Dorfplatz Riedern vorhanden. In Netstal wurde ein Generationen-Spielplatz erstellt und Bauland für genossenschaftliches Wohnen zur Verfügung gestellt. Es sind Entwicklungen in allen Ortsteilen im Gange.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

01-b

Strassenraum allgemein

Der Strassenraum durch die Stadt Glarus bildet heute ein trister und recht trostloser Anblick. Entlang des Perimeters gibt es vereinzelt Verkehrsinseln, viele Parkplätze, und genügend Schilder. Der Hauptstrasse kommt – gerade mit Tempo 50 - unweigerlich der Charakter einer Durchfahrt zu, den sie auch in Zukunft behalten wird und behalten darf. Doch auch wenn die Strasse eine viel befahrene Strasse bildet, bedeutet dies nicht, dass die Qualität des Strassenraumes komprimiert werden muss. Es können viele Massnahmen ergriffen werden, um die Situation entlang der Hauptstrasse zu verbessern. Das Bestreben seitens der Gemeinde, den Strassenraum dabei bis hin zur Fassade zu denken ist richtig und wichtig. (In folgendem Abschnitt wird nur der Strassenraum, nicht jedoch die Plätze behandelt.) Für den Strassenraum, exkl. Plätze könnten folgende Punkte in Frage kommen, die nicht abschliessend zu lesen sind.

01-c

Reduktion des Tempos auf maximal 30 km/h

Die Reduktion der Geschwindigkeit ist ein bereits an der Infoveranstaltung breit diskutiertes Thema. Es spaltet die Gemüter – denn wie viel Spielraum der Kanton in der Gestaltung der Geschwindigkeit hat, ist unklar. Sicher ist aber, dass ein Versuch, diese Normen zu durchbrechen, lanciert werden sollte. Die Qualitäten, die die Reduktion der Geschwindigkeit mit sich bringt, sprechen denn auch für sich. So werden nicht nur die Sicherheit aktiv gefördert, sondern auch die Lärmemissionen reduziert, was sich positiv auf die Lebensqualität und die Attraktivität der Fussgängerbereiche (und der Restaurants entlang der Strasse) auswirkt. Es ist überdies ohnehin nicht realistisch, die Strasse tagsüber mit mehr als 30km/h zu befahren. Das Argument, die Langsamfahrstelle würde die Fahrzeit in den Süden verkürzen, kommt angesichts der zuvor ausgeführten Tatsache ebenso kaum zu tragen. Dies zeigt auch die einfache und grobe Berechnung. Führe man ab der Kreuzung Sandstrasse-Landstrasse bis hin zur Kreuzung Kirchweg-Waidlistrasse ohne Unterbruch mit 30 km/h, bräuchte man lediglich 42.41s länger als mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h – angenommen, man könnte diese überhaupt halten. Nun kann man sich eine einfache Frage stellen. Was ist wichtiger? Ein Gewinn von Lebensqualität der Anwohner und Aufenthaltsqualität für Besucher oder ein kürzerer Pendlerweg von 42.41s?

* Kenntnisnahme.

Die Frage nach Temporeduktion durch gestalterische Massnahmen wird im Studienauftrag wohl aktiv behandelt werden. Die Vorgaben des Kantons haben auch Vorteile. So wird sich ein ähnliches Temporegime wie heute einstellen. Das heisst, dass am Tag, wo viele Fussgängerverkehr vorhanden ist, langsamer gefahren wird. In der Nacht wird der Verkehr ohne Stop-and-Go flüssig mit Tempo 50 fahren können. So stellt sich automatisch ein "dynamisches" Temporegime ein. Schlussendlich gilt es ein insgesamt geeignetes Konzept zu finden, welches jedoch namentlich auch durch den Kanton als Strasseneigentümer mitzutragen sein wird. Nach Vorliegen der Studien müsste abgeklärt werden, ob ein Versuch sinnvoll und zweckmässig wäre. Das ist momentan noch offen.

* Kenntnisnahme des Anliegens.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

Die Frage ist rein rhetorischer Natur. Es muss ein neuer Versuch gestartet werden, die Geschwindigkeit zu drosseln. In anderen Kantonen und Städten ist die Reduktion der Geschwindigkeit einer Hauptstrasse kein Novum. Schliesslich hat auch der Kanton ein Interesse an einer attraktiven Hauptstadt. Wenn der Wille da ist, so gibt es auch einen Weg. Trotz der Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion Die Fussgängerstreifen sollen bleiben oder zumindest mit einem Äquivalent ersetzt werden.

01-d

Infrastruktur für den Langsamverkehr

Die ersten Bestrebungen im Aufbau einer Langsamverkehrs Infrastruktur (Velobügel) war und ist ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn diese Massnahmen zu Unrecht im Volk auf Unbehagen und Spott zu stossen schienen. Nimmt man sich ein Beispiel an den Niederlanden, so zeigt sich, dass das Fahrrad ein aktiver und gelebter Teil städtischer Mobilität werden kann, wenn man dazu die richtige Infrastruktur schafft. Unterstützt wird diese Tatsache, dass besonders die Räume Glarus-Ennenda und Glarus-Riedern eng miteinander vernetzt sind und sich die Wege daher kurz gestalten. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da ein grosser Verkehr innerhalb der Stadt Glarus Binnenverkehr ist, der problemlos zu einem grossen Teil durch Fahrradverkehr ersetzt werden kann. Dies zu ändern, ist natürlich nicht nur Sache der Gemeinde, doch die richtige Infrastruktur schafft es, Menschen möglicherweise erst zu einem Wechsel vom «Vierrad» zum «Zweirad» zu bewegen. Doch zu dieser Infrastruktur gehören beispielsweise auch explizit zugewiesene Fahrradspuren, Velogaragen, Aufladestationen für Elektrobikes, Velovermietungen usw....

Heute ist die Verkehrssicherheit gerade für Fahrradfahrer nicht genügend. Entlang der Hauptstrasse ist es gar gefährlich, das Fahrrad auf der Strasse zu nutzen (daher macht es auch niemand). Das Strassenprofil inklusive Trottoir ist etwa 18m breit. Das Profil der Strasse an sich exkl. Parkplätze 7m. Die Parkplätze belegen ein Profil von ca. 2m. Selbst heute hat man genügend Raum, um eine entsprechende Infrastruktur einzurichten. Noch besser wäre aber:

01-e

Entfernen der Parkplätze entlang der Hauptstrasse und ihren Plätzen

Das Entfernen der Parkplätze würde ein Einbau einer kleinen Fahrradspur erlauben – sei es abgetrennt durch eine Markierung oder durch eine Variation im Belag. Alternativ kann auch das Trottoir um 2m verbreitert werden. Das fördert die Sicherheit und bedeutet, den

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Der Strassenraum wird als sehr begrenzt erachtet. Die Ansprüche sind vielfältig und können wohl kaum alle erfüllt werden. Ob für den Veloverkehr zusätzliche Flächen geschaffen werden können, ist momentan noch unklar. Im Studienauftrag ist eine Gesamtbetrachtung zu erarbeiten, in der auch zu prüfen ist, ob und wie für die Velofahrer:innen geeignete Abstellplätze und soweit möglich Wege angeboten werden können. Dies ist im Programm so enthalten (Kap. 5). Trotzdem wird dies auch noch in Kap. 3.7 besser verständlich formuliert.

Anpassung der Unterlagen:

In Kapitel 3.7 wird folgender Satz ergänzt: "Es ist zu prüfen, ob und wo geeignete Flächen für die Veloparkierung resp. den Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden können".

Für strategische Planungen sind grössere Bearbeitungsperimeter üblich, z.B. über mehrere Quartiere bis zur ganzen Gemeinde. Bei Planungen auf der Konzeptstufe (=Studie) wie

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Fokus nicht mehr nur auf Autos, sondern auf den Langsamverkehr mit Fussgängern und Fahrrädern zu setzen, ohne die Eigenschaften der Strasse zu komprimieren – im Gegenteil. Mit diesem Vorschlag kommt man automatisch zu einem Punkt, der wohl nicht bei allen Gruppen der Bevölkerung auf Begeisterung stossen wird. Mit dem Aufzeigen guter Alternativen könnte dem jedoch entgegengewirkt werden. Wo die Parkplätze neu hinkommen, ist dann aber eine andere Frage – sicher ist, dass Projekte wie z.B. das Parkhaus unter dem Zaunplatz eine mögliche Lösung sein könnten. Fundamental ist es dabei, den Betrachtungsperimeter auch über den Bearbeitungsperimeter hinweg zu vergrössern, wie es an den Diskussionen der Informationsveranstaltung richtig konstatiert wurde.

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

der vorliegenden eignen sich Perimeter in der vorhandenen Grösse, was eine Bearbeitung und Beurteilung in der erforderlichen Detailtiefe zulässt. Die Planungsteams bestehend aus den Fachleuten der Freiraumplanung und Verkehrsplanung sind sich gewohnt, die grössere "Vogelperspektive" einzunehmen und daraus ableitend in den Bearbeitungsperimetern zu planen. Bei der weiteren Planung, der Erstellung von Projekten, welche umgesetzt werden, ist von einer weiteren Aufteilung auszugehen, sodass Schritt-für-Schritt umgesetzt werden kann. Dieses Vorgehen ist in der Planung von Bauvorhaben üblich. So entstehen gut koordinierte, umsetzbare Realisierungs-etappen. Wie mit den Parkplätzen an der Kantonsstrasse und auf den Plätzen umgegangen werden soll, wird in den Studienaufträgen zu bearbeiten sein. Ob eine Verschiebung dieser Parkplätze unter den Landsgemeindeplatz eine Lösung sein kann, wird sich zeigen (Dies wird an der Herbstgemeindeversammlung 2022 behandelt).

* Das Programm wird wie folgt ergänzt:

Kap. 2.1, ergänzender Textabschnitt am Ende des Kapitels: "Für den Bearbeitungsperimeter werden Ergebnisse erwartet. Darüber hinaus sind die Ein- und Auswirkungen auf die nahe, bzw. die relevante Umgebung in die Überlegungen miteinzubeziehen (z.B. Ortsbild, Wegnetze, weitere Plätze und Strassenzüge). Ideen und Anregungen zur nahen Umgebung können angebracht werden."

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

01-f

Platzgestaltung

Die Planung umfasst die Plätze beim Gerichtshaus, dem Rathausplatz und dem Gemeindehausplatz bis hin zum Bahnhof. Wo ist also heute das Problem?

Die Plätze sind heute nicht als Plätze wahrnehmbar. Das liegt unter anderem daran, dass die Nutzungen heute im Gegensatz zu früher funktional und visuell voneinander getrennt sind. Die Aufteilung gliedert sich in Trottoir - Strasse - Trottoir - Platz. Extrem formuliert könnte man gar die Aussage wagen, die Plätze entlang der Strasse seien lediglich breite Trottoirs. Eine Verschmelzung dieser Funktionen, liessen den Platz wieder als solches Wahrnehmen. Ein Beispiel dafür bildet der viel befahrene Zentralplatz in Biel. Auf konzeptueller Ebene betrachtet bildet er ein gutes Vorbild, wenngleich er gestalterisch noch Potential hätte. Jedenfalls entsteht eine nachhaltige Verschmelzung der Funktionen, die den Platz wieder als Platz wahrnehmen lassen. Diese Verschmelzung kann über das Angleichen von Niveau aber auch über den Belag (z.B. Pflasterstein) erfolgen. Das Beispiel in Biel verwendet einen leicht beige eingefärbten Asphalt, der sich vom Trottoir zur Strasse hindurch zieht. Damit wird ein klares Signal ausgesendet: Hier ist der Fussgänger König – nicht das Auto. Die Hauptstrasse, die heute als eine unüberwindbare Barriere wahrgenommen wird, und beispielsweise den Rathausplatz und Gemeindehausplatz radikal durchschneidet, würde auf einfache Weise überwunden. Der Platz würde zu einem grossen Ganzen – weg von einem zerschnittenen Sammelsurium an Restflächen. Wie Plätze gegliedert werden können und wie mit Verkehrsflächen in Plätzen umgegangen werden können, beschreibt Samuel Flückiger in seiner Masterthesis an der Hochschule Rapperswil aus dem Jahre 2011 bestens.

Um dieses Thema weiter anzugehen, lohnt sich jedoch auch ein Blick in die Vergangenheit. Bilder aus den 1890er-1950er Jahren (der Stadt Glarus) zeigen die Plätze und den Strassenraum in einem gänzlich anderen Licht. Es wäre schlechterdings falsch, die Situation um 1900 mit der Situation heute ungeachtet der Veränderungen im Verkehrswesen zu vergleichen; ein Rückbesinnen auf den Ursprung der Platzgestaltung in Glarus wäre aber in jeder Hinsicht lohnenswert. Vereinzelt scheinen die Plätze zwar kahl, aber sie sehen wenigstens aus wie Plätze. Die historischen und markanten Gebäude an diesen Plätzen erhalten eine viel grössere Präsenz als sie es heute haben. Dies unter anderem, weil sie nicht an den Rand der Plätze gestellt, sondern zu einem integrierten Teil der Plätze wurden. Nicht die Strasse stand im Fokus, sondern die Fassung des Platzes und dessen Funktion als Ort der

Zur umfassenden Behandlung dieser Fragestellungen dient der Studienauftrag. Die entsprechenden Ziele dazu sind im Programm formuliert. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Besammlung. Nicht das Durchqueren, sondern das Verweilen muss im Vordergrund stehen. Diesem Grundsatz folgen auch die bekannten und romantischen Innenstädte Italiens. Die nötigen architektonischen Voraussetzungen dazu existieren bereits - das zeigen die Bilder aus der Vergangenheit.

Es ist klar, dass auch hier möglicherweise die Normen und Vorschriften gegen ein solches Verschmelzen des Platzes sprechen. Doch Normen sind nur starre Regelwerke, die mit dynamischen Systemen umgangen werden können. Man kann diese Normen sogar als Chance sehen, kreativere Lösungen zu entwickeln. Ein Beispiel dafür zeigt sich in Poynton, England. Das kleine, von zwei Hauptverkehrsachsen durchschnittene Dörfchen gestaltete ihren Dorfkern radikal neu. Die alte, viel beschilderte Kreuzung wich einem grossen Platz ohne jegliche Beschilderung und Markierung. Man fand heraus, dass die Verkehrssicherheit sogar gesteigert wird, wenn Markierung und Schilder entfernt werden. Warum? Weil Menschen automatisch vorsichtiger und langsamer fahren. Durch das Lancieren eines Pilotprojekts konnten gewisse Normen geschickt umgangen oder aufgeweicht werden, während dabei ein offensichtlich deutlich ansprechenderes Stadtbild erzeugt werden konnte. Es sollte daher eine Überlegung wert sein, die meisten der Schilder und Markierungen zu entfernen.

Weiter müssen interaktive Elemente Platz finden. Die Rede soll von Dingen sein, die gem. NFP 65 fungieren, also z.B. Nutzungsdivers sind und angeeignet werden können. Das heisst, dass Objekte z.B. von allen Menschen frei genutzt und vielfältig bespielt werden können – bestenfalls wird auf Events in der Stadt bereits bei der Planung geachtet. Weiter könnten Sitzmöglichkeiten, kleine Sitznischen in kleinen grünen Oasen den Raum nachhaltig aufwerten. Betreffend dieses Punktes muss jedoch auch dem Unterhalt später grosse Sorge getragen werden.

Was die Strassenbeleuchtung anbelangt, so kann innerhalb der Stadt noch einiges inszeniert werden. Besonders die Strassenlampen bieten grösseren Spielraum. Ziel soll es sein, künftig auf Strassenlampen zurückzugreifen, die gestalterisch wertvoll sind. Diese Aussage ist architektonisch nicht gerade professionell, aber Strassenlaternen, wie man sie beispielsweise entlang des Gemeindehauses und des Glarnerhofs kennt, sind um einiges schöner und werden den Massstäben eines Menschen eher gerecht.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

01-g

Materialisierung

Die Attraktivität kann einfach gesteigert werden, wenn z.B. Trottoirs mit Pflastersteinen oder Platten, also Materialien für Menschen und nicht für Autos, gemacht werden. Heute zeigt sich vor allem ein Bild voller Asphalt. Asphalt ist aber kein Material für Menschen. Der Umstieg auf Materialien der Grössenordnung Mensch wäre daher von grosser Bedeutung. Nur schon ein eingefärbter Asphalt macht einen Unterschied. Noch besser wären aber der Einsatz von Steinen, bestenfalls lokal vorkommende Steine.

Bei den Plätzen kann man diese Materialisierung etwas aufbrechen und zieht das Material, das ansonsten für die Trottoirs verwendet wird (z.B. eben Steine, Pflastersteine, gefärbter Asphalt) in die eigentliche Strasse hinein (analog zum Thema «Platzgestaltung»). Man erinnere sich an Poynton oder Biel – derselbe Belag durchzieht den ganzen Platz. Auch hier darf sich das Planerteam dem Vorbild der Plätze und Piazzis der italienischen Städte bedienen.

Um die Qualität entlang der Strassen und Plätze ebenso zu steigern, wäre der Einsatz von Flüsterasphalt zur Reduktion der Lärmemission eine gute Wahl. Er ist zwar teurer, aber das Ergebnis spricht für sich.

Weiter wäre es wichtig, dass die Beläge künftig sickerfähig sind, also z.B. Regenwasser in den Boden durchsickern lassen und nicht versiegeln. Übrigens: Vor allem Parkplätze kann man einfach mit Sickerbaren Materialien gestalten – in der ganzen Stadt. So könnten Parkplätze mit Pflastersteinen gestaltet werden. Das Tiefbauamt Zürich hat dazu erst jüngst ein Pilotprojekt gestartet, das sich anzuschauen lohnt.

01-h

Umwelt

Glarus braucht mehr grün. Diese Tatsache ist zwar einfach formuliert, doch nur schwer umzusetzen. Möglichkeiten gibt es aber durchaus. Gerade entlang der Hauptstrasse finden wir viele versiegelte Flächen und wenig Grün. Das ist ein Problem zum Stichwort Heat City. Städte heizen sich künftig immer mehr auf und kühlen nicht mehr ab. Grünflächen wirken dem entgegen und werten den Raum nebenbei auf. Dass diese Behauptung zutrifft, zeigt sich nur wenige Meter südlich des Rathausplatzes entlang der Hauptstrasse bis hin zum Restaurant Steinbock. Die Bäume werten den Raum nachhaltig auf, bieten Schatten und lockern die ansonsten von tristen Grautönen geprägte Farbpalette auf. Mehr noch, es zeigt

Die entsprechenden Hinweise und Ziele zu Materialisierung resp. Gestaltung sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisname.

Die entsprechenden Hinweise und Ziele zu Umwelt, resp. ökologischer Mehrwert / Stadtökologie sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

sich, dass schon das Trottoir genügend breit für Bäume wäre – selbst wenn es also zu keinem Entfernen der Parkplätze käme, wäre das Pflanzen von Bäumen möglich. Neben Bäumen braucht es allerdings auch noch Flächen für weiteres Grün – z.B: Insektenfreundliche und heimische Sträucher, Gräser und Rabatten. Der Gerichtshausplatz ist der beste Beweis dafür, dass Grün nie schadet und einfach aufwertet!

Es wurde angesprochen, dass das ISOS möglicherweise das Pflanzen von Bäumen entlang der Hauptstrasse aus Ortsbildschutzgründen verhindern könnte. Wenn man jedoch Bauten wie der Glaspavillon der Landesbibliothek anschaut, der in derselben Zone ist, kommen Zweifel auf, dass das ISOS auch nur etwas einzuwenden hat, wenn es um das Pflanzen ein paar weniger Bäume geht.

01-i

Bausubstanz

Jakob Zweifel, ein Glarner Architekt, beschrieb das architektonische Gut von Glarus treffend als er schrieb: Die Schönheit eines Ortsbildes ist nicht allein abhängig vom Vorhandensein eigentlicher Baudenkmäler, schöner öffentlicher Bauten und einer grossen Anzahl architektonisch hervorragender Privatbauten. Sie wird ebenso sehr oder vorwiegend bestimmt durch das gute bauliche Niveau der grossen Menge der übrigen Bauten; es besteht nun gerade darin der grosse Vorzug des nach 1861 wiedererstandenen Glarus, dass seine Strassen und Gebäude dieses Niveau haben. Sie verdanken dies einmal der Tatsache, dass sie im Rahmen eines guten Gesamtplans und sehr einheitlich durchgebildet sind; sodann schöpfte jene Zeit aus der klassischen Bautradition, die imstande war, einem Stadtbild Ruhe, Würde und Zurückhaltung zu verleihen, was der Laie heute oft zu Unrecht als Langeweile empfindet.»

Diese Qualität muss in jeder Hinsicht bewahrt werden. In einer Stadt wie Glarus gehört das gemeine Ganze, nicht die Verwirklichung seiner selbst in den Fokus. Bauten müssen in den Hintergrund des Ganzen treten und dieses nicht übertrumpfen. Identitätsstiftende Beispiele dazu sind beispielsweise der Neubau hinter dem Rathaus durch Fuchsbau Architekten oder der Neubau der Regionalbank. Ortsfremde Beispiele sind Bauten wie der Anbau des kantonalen Baudepartement entlang der Burgstrasse (Proportionen stimmen nicht, die Gliederung der Fassade und der Stockwerke ist nicht angepasst und die Farbigkeit tanzt aus der Reihe. Auf der grünen Wiese wäre dies nicht weiter schlimm, im Kontext der Burgstrasse fällt die Fassade jedoch negativ auf). Was bedeutet dies im Zusammenhang mit der Innen-

Die entsprechenden Hinweise und Ziele zu Bausubstanz resp. Ortsbild sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3 und Grundlagen Kap. 3.1. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

stadtentwicklung? Zentral wird es sein, die architektonische Qualität der Innenstadt zu sichern – bestenfalls über die Schutzzonen hinaus. Denn nur dann können neu gestaltete Flächen in ihrer Qualität gesichert werden. Erfolgen kann dies durch das Einsetzen einer entsprechend fähigen Kommission, die architektonische Qualität richtig zu deuten weiss. Das heisst somit folglich nicht, dass man nicht neues gebaut werden kann – im Gegenteil. Hans Leuzinger beschreibt das schon: Der Heimatschutz will aus dem Lande kein Museum machen und weiss, dass das Gesicht der Heimat im Laufe der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung nicht das gleiche bleiben kann. Doch wie er betonte, dass die Zeiten ändern, fordert er Respekt vor dem was vorher war. Man möchte nicht den Boden unter den Füßen, das architektonische Fundament verlieren. Denn sie ist gebaute Identität, sie verkörpert den Geist einer Stadt. Und der Geist einer Stadt liegt nicht der Gestaltungshoheit einer Einzelperson.

Vielleicht kann die Gestaltung noch etwas weitergehen. So könnte man z.B. mit Pflastersteinen Strassenzüge und wichtige Gebäude des alten Glarus vor dem Brand markieren. Mit Infotafeln und Namen könnten diese dann auch gleich beschrieben werden – und schon ist eine Brücke zur Identität von Alt-Glarus gespannt. Simpel aber effektiv, wenn man ohnehin den Platz umgestaltet.

01-j

Nutzung

Die Gemeinde darf nicht zögerlich sein, die Strasse für Events regelmässig zu sperren – auch wenn dies zu Beginn vielleicht unbeliebt ist.

Erdgeschossnutzung ist auch heute schon ein wichtiger Teil des öffentlichen Raumes. Sie belebt die Stadt. Sie muss daher weiter gefördert werden. Besonders Einkaufsmöglichkeiten, Cafés und Restaurants sind Goldwert. Die Gemeinde muss sich weiter als aktives Glied bei der Förderung solcher Einrichtungen positionieren. Dabei können vor allem die richtige Infrastruktur entlang der Plätze eine grosse Hilfe sein. Wie wäre es, die Seitenstrassen entlang des Rathausplatz ebenso für Gastronomie zu öffnen?

Man muss nicht mit dem Auto vor Läden parkieren, dass diese rentabel geschäften können. Die belebtesten Orte einer Stadt sind meistens die Altstädte und Fussgängerzonen. Man macht sich damit nicht bei allen Glarner*innen beliebt, aber wieso man gerade im Kanton Glarus der Ansicht ist, man müsse überall parkieren können, damit Geschäfte überleben können, ist ein grosses Rätsel. Mehr noch, die Ansicht, Autos seien verantwortlich für eine belebte Stadt, ist der wohl grösste Trugschluss, zu dem man kommen kann. Es

Die entsprechenden Hinweise und Ziele zur Nutzung resp. Konzeption sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

braucht dazu einfach einen Wandel, einen mutigen Schritt und ein Denken über den Tellerand hinaus. Wir Glarner sind doch gerne in hübschen Altstädten wie diesen, mit Restaurants und ohne Autos – wieso vergessen wir denn diese Qualität, wenn es um unsere eigene Stadt geht?

Katharina Stehrenberger im Magazin Hochparterre vom September 2017 beschreibt dieses Phänomen treffend: Ein wichtiger und nötiger Hebel ist die Haltung der Glarnerinnen und Glarner zu ihrer eigenen Stadt. Um den Ort in Schwung zu bringen, ist eine neue Sicht nötig – eine kulturelle Erfrischung. Die Voraussetzungen sind gut. Glarus verfügt über eine hohe Anzahl intakter Häuserzeilen, kennt private Freiräume in Vorgärten, Terrassen, auf Zinnendächern sowie auf öffentlichen Plätzen. Die Häuser im Wiederaufbauggebiet bieten Raum für Familien, für das Wohnen und Arbeiten unter einem Dach, für Wohngemeinschaften, aber auch für Büros, Ateliers und kulturelles Leben. Glarus ist ein Ort, der städtisches Lebensgefühl entfalten kann. Also dann – worauf warten wir noch? Schaffen wir ein neues Glarus – jetzt!

02-a

Aufwertung des öffentlichen Raumes

Glarus hat kein historisch attraktives Stadtzentrum, also keine Altstadt, darum brauchen wir attraktivitätssteigernde Massnahmen um für die Anwohner und einheimischen Besucher, eine angemessene Umgebung zur Verfügung zu stellen und um auch mehr auswärtige Besucher in die Stadt zu locken, sei es für Shopping oder einfach um zu flanieren und vielleicht etwas in einem Restaurant zu konsumieren. Im Moment hat die Stadt keine entsprechende Atmosphäre zu bieten, deshalb schlage ich folgende Massnahmen vor:

Am allerwichtigsten ist eine Verkehrsberuhigung! Generell Tempo 30 mit Einbahnverkehr ab Spielhof über Dr. Joachim Heerstr.- Burgstrasse oder ab Kreisel über Burgstrasse, Tempo 30 ist erwiesenermassen nicht langsamer und auf dieser Strecke von ca. 300-400 Meter sowieso nicht, da mehr als 30 km/h unverantwortlich und meistens auch nicht möglich ist.

Die einspurige Hauptstrasse soll mit Bäumen gesäumt werden wie zum Beispiel in Buchs SG, dazwischen Sitzbänke. Ich würde mir wünschen, dass der Rathausplatz belebt wird, Parkplätze umgestalten in Aufenthalts- und Begegnungsorte mit Bäumen und Sitzbänken. Schön wäre ein Rathausplatz ohne Randsteine, wie in alten Zeiten. Für die fehlenden Parkplätze soll unter dem Zaunplatz eine Tiefgarage erstellt werden, so wird der Platz auch wieder frei für andere Anlässe, wie Flohmärkte oder ähnliches.

Die entsprechenden Hinweise und Ziele sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Auch der Gemeindehausplatz hätte ein Paar Sitzbänke mehr verdient. Im Moment gibt es ausser beim Spielhof und beim Gemeindehausplatz keine gemütlichen Sitzgelegenheiten ausser ein paar Betonblöcke vor dem Rathaus, das ist zu wenig!
Ich hoffe ich inspiriere mit meinen Vorschlägen eine angeregte und kreative Diskussion und ich würde mich für eine solche auch zur Verfügung stellen.

03-a

Verkehr auf der Burgstrasse

Ich habe am 22. August 2022 am Informationsanlass zur «Entwicklung des öffentlichen Raums der Innenstadt Glarus» im GH teilgenommen, weil ich Anwohner der Burgstrasse bin. Bereits bei der Ankündigung dieses Anlasses vermutete ich nämlich, dass es höchstwahrscheinlich kaum nur um den Verkehr auf der Bahnhofstrasse und auf der Hauptstrasse gehen wird, sondern dass auch die Burgstrasse ein Thema sein könnte. Der Abend zeigte, dass meine Vermutung richtig war. Deshalb schreibe ich Ihnen meine Argumente betreffend Verkehr auf der Burgstrasse:

1.) «Normaler» Verkehr auf der Burgstrasse:

Fast täglich bin ich als Fussgänger, Velofahrer oder Autofahrer auf der Burgstrasse unterwegs. Aus dieser Erfahrung weiss ich, dass diese Strasse bereits bei heutigem normalem Verkehrsaufkommen gefährlich ist. Einerseits gibt es unzählige Verkehrsteilnehmende, welche die Stoppstrassen überfahren, so dass es viele «brenzlige» Situationen gibt. Andererseits sind viele Einfahrten der Seitenstrassen in die Burgstrasse, wegen der zu nahen Parkplätze sehr unübersichtlich. Dass auch im laufenden Jahr schon mehrere Unfälle passiert sind erstaunt mich deshalb nicht.

2.) An der Burgstrasse liegt das Burgschulhaus und in der Nähe der Kindergarten Löwen: An der Burgstrasse 78 steht das Burgschulhaus in dem täglich viele Kleinkinder ein- und ausgehen. Ganz in der Nähe liegt zudem der Kindergarten Löwen, von dem her auch immer wieder Kinder die Burgstrasse überqueren müssen, weil Eltern beim Burgschulhaus warten oder auf der anderen Strassenseite wohnen.

3.) An der Burgstrasse liegen die Kantonsschule und das Kantonsspital:

Direkt vor unserem Haus befindet sich die Bushaltestelle Kanti / Spital. Ich kann darum von unserer Wohnung aus beobachten, wie viele Kantischüler (-innen) und Spitalbesuchende hier aussteigen und danach, die hier völlig unübersichtliche Burgstrasse überqueren, um die Kanti bzw. das Spital zu erreichen. Ein mir bekannter Buschauffeur bestätigte mir, dass

Die Variante der teilweisen Verlagerung des Verkehrs in die Burgstrasse wurde im Prozess des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK 2016) geprüft und schlussendlich verworfen. Die Ergebnisse des BGK 2016 dienen für den Studienauftrag als Basis, jedoch ohne dass eine Variante vorgegeben oder ausgeschlossen würde. Im BGK 2016 wurde die Variante IV empfohlen, in der die Kantonsstrasse weiterhin die kantonale Verkehrsachse bleibt.

Die Burgstrasse wird heute ausnahmsweise bei Strassensperrungen für Veranstaltungen als temporäre Umleitung benutzt. Die Verkehrsbelastung ist dabei nur für kurze Zeiträume (Tage) erträglich und verantwortbar. Eine längere oder dauernde Mehrbelastung der Burgstrasse würde einen Ausbau der Burgstrasse (Erhöhung Strassenquerschnitt) benötigen. Dies ist Stand heute ein unrealistisches Szenario.

Im Studienauftrag wird eine Gesamtabwägung vorzunehmen sein. Diese wird sich wohl eher auf Bereiche für Begegnungszonen oder Fussgängerzonen konzentrieren, da dort wohl viel Potential liegt.

Im Verkehrsberuhigungskonzept ist vorgesehen, dass auf der Burgstrasse im Abschnitt vom Burgschulhaus bis zum Spital das Tempo-30 eingeführt wird.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

es dazu immer wieder Automobilisten gibt, die nicht hinter dem Bus warten wollen und dann Richtung Kurve in die Buchholzstrasse überholen. Gott sei Dank, kam es bisher nie zu einem Unfall. Der Verkehr auf diesem Teilstück der Burgstrasse und insbesondere auf der Kreuzung Burgstrasse / Buchholzstrasse / Spitalstrasse / Freulergüetli und Spitalzufahrt wird mit dem Bau der Überbauung «Spielhofwiese» automatisch zunehmen.

4.) Die Burgstrasse als «Rettungsgasse» für Spital und Feuerwehr:

Ich möchte behaupten, dass es keinen Tag vom Jahr gibt, an dem das Spitalauto nicht mehrmals über die Burgstrasse bzw. die weiterführende Buchholzstrasse ausrücken muss. Bei der Feuerwehr gibt es wenige Einsätze aber auch diese laufen auf den gleichen Strassen. Mehr Verkehr auf diesen Rettungsachsen, oder sogar Einbahnverkehr, würde auch die lebenswichtigen Rettungsdienste stark behindern.

5.) Die Burgstrasse als Schulweg vieler Kinder:

Die Burgstrasse und insbesondere auch die Buchholzstrasse sind ein von vielen Kindern benützter Schulweg Richtung Buchholz oder Netstal.

6.) Mein Fazit zu den oben genannten Argumenten:

- Beim Aus- und Umbau der Hauptstrasse durch Glarus muss zwingend darauf geachtet werden, dass dadurch die Burgstrasse nicht zur «schnelleren Abkürzung» wird. Das heutige Verkehrsaufkommen auf der Burgstrasse ist, in Bezug auf die von mir angesprochenen Punkte längst gross genug.
- Ein Einbahnsystem über die Hauptstrasse und die Burgstrasse lehne ich als Anwohner der Burgstrasse zudem entschieden ab. Dies führt nicht nur zu Mehrverkehr, den wir dann auch an der Burgstrasse Tag und Nacht aushalten müssten, sondern dies würde die Erreichbarkeit vieler Orte in und um Glarus (nicht zuletzt, der Schulhäuser, der Kanti, dem Spital und vieler Geschäfte) unnötig länger und viel komplizierter machen.
- Sollte auf der Hauptstrasse, wie am Infoabend angesprochen, entgegen der Verfügung des Kantons, eines Tages trotzdem «Tempo 30» eingeführt werden, muss «Tempo 30» zwingend auch für die Burgstrasse, die Buchholzstrasse und die Nordstrasse bis zum Kreisel gelten.

Noch ein Wort zum Schluss: Für mich ist es OK, wenn die Hauptstrasse ein wenig schöner und moderner aussehen würde. Dadurch aber werden wir trotzdem niemals zu einer anziehenden Flaniermeile, wie in einem bekannten Kurort oder einer Grossstadt. Dafür ist das

Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung, womit diese Informationen einfließen.

* Kenntnisnahme des Anliegens.

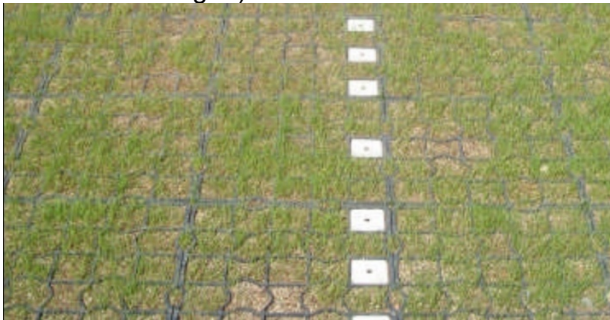
Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Verkaufsangebot in Glarus schlicht und einfach zu bescheiden, deshalb ist es auch Glarnern erlaubt ab und zu nach Rapperswil, oder sogar Zürich zu gehen:-).

04-a

Vorschlag zur Verkehrsweg-Veränderung

Vom Spielhof bis Gemeindehaus Strassenbelag «vergrünen», zum Klimaschutz (siehe Fotos mit Vorschlägen)



Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Die entsprechenden Hinweise und Ziele sind im Programm enthalten, siehe Ziele Kap. 2.2/2.3.
 Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*



05-a
Allgemein

Es ist mir ein Anliegen, mich zuerst für die Informationsveranstaltung vom 22.8.2022 sowie die Möglichkeit zur (frühen) Mitwirkung interessierter Personen zur Aufgabenstellung des Studienauftrages zu bedanken. Wir sind uns in Glarus an Vorgehensweisen, wie sie die Gemeinde nun mit dem Studienauftrag zum öffentlichen Raum in der Innenstadt angeht, noch wenig gewöhnt. Entsprechend fehlt auch in der interessierten Bevölkerung die Übung damit. Interessanterweise haben sich die an der Infoveranstaltung anwesenden Fachpersonen, welche solche Abläufe aus ihrem beruflichen Alltag kennen, nicht zu Wort gemeldet. Alle sind sich der Problematik bewusst, dass solche Verfahren lange dauern und aufwändiger sind als "eine gute Idee sofort umzusetzen". Dafür besteht mit solchen Verfahren die Chance, langfristige Veränderungen aufzugleisen, die "verhäbet". Das Programm ist gut, erfasst die vorhandenen Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen umfassend und wertfrei. Es ist damit in meiner Einschätzung eine sehr gute Grundlage für den bevorstehenden Studienauftrag.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Mein Wunsch: lasst Euch nicht entmutigen, aller Anfang ist schwer, bleibt am Ball, der auf-geleiste Weg hat eine gute Chance. Wo und wenn nötig könnt Ihr mit meiner Unterstützung rechnen.

05-b

Bearbeitungsperimeter

Nun zum Thema Bearbeitungsperimeter: Mit ist bewusst, dass der Perimeter schon gross genug ist. Es bleibt ein Vorteil des beabsichtigten Perimeters, dass er nicht "nur eng entlang der Kantonsstrasse" liegt, sondern einen schönen Teil des Innenstadt-Perimeters gemäss kommunalen Richtplan abdeckt. Ich empfehle zu prüfen, ob die Querstrassen Dr. Joachim-Heer-Strasse, Gerichtshausstrasse, Kirchstrasse und Bankstrasse in den Bearbeitungsperimeter aufgenommen werden können. Mind. die Kirchstrasse empfehle ich klar. Der Innenstadtraum könnte so ev. noch besser erfasst werden. Und falls so die Zielsetzung der besseren Abstimmung von Verkehr und Aufenthalt erleichtert oder stärker gefördert werden kann, würde ich den Perimeter ausweiten.

Weiter empfehle ich, die Verbindung zum Landsgemeindeplatz resp. zum bevorstehenden GR-Antrag an die GV bezüglich Gestaltung Landsgemeindeplatz z.B. als Exkurs ins Programm aufzunehmen. Wie werden die beiden Projekte «Aufwertung öffentlicher Raum Innenstadt» und «Gestaltung Landsgemeindeplatz» miteinander verbunden, falls die GV einen entsprechenden Planungskredit für den Landsgemeindeplatz beschliesst? Gibt es dann eine oder zwei Projektorganisationen? Könnte das Auftrag des Studienauftrages bei

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Besten Dank für das Angebot, auf welches bei gegebener Gelegenheit gerne zurückgekommen wird.

Der Perimeter wurde so gefasst, als dass die Kantonsstrasse, die begleitenden Plätze und die gemäss Nutzungsstrategie 2015 für die Innenstadt massgeblichen Bereiche darin enthalten sind. Die Planungsteams sind sich gewohnt, auch auf die "nahe" Umgebung in ihre Betrachtung aufzunehmen (siehe auch Erwägungen unter Pkt 01-e). Ob die erarbeiteten Ideen und Vorschläge aus den Studien auch für die weiteren Strassenzüge und Plätze, kann oder wird Teil der weiteren Projektschritte sein.

Es wird auch auf die Erwägungen unter Pkt. 01-e verwiesen. Dort ist erläutert, wie die Planungsteams ihre Betrachtungen durchzuführen haben (Die Betrachtungen berücksichtigen auch die "nahe" Umgebung des Bearbeitungsperimeters). Im Bearbeitungsperimeter werden konkrete Ergebnisse erwartet (Dokumentationen), welche mit der erforderlichen Detailtiefe bearbeitet werden müssen. In Anbetracht der zur Verfügung stehenden Mittel kann und soll der Bearbeitungsperimeter nicht erweitert werden.

* Kenntnisnahme des Anliegens, unter Verweis auf die Anpassungen der Unterlagen unter Pkt. 01-e.
 Auch hier wird auf die Erwägungen unter Pkt. 01-e hingewiesen. Stand heute ist vorgesehen, dass es zwei separate Projektorganisationen für die Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt und der Gestaltung des Landsgemeindeplatzes gibt. Beide Themen sind gewichtig und sollen eine

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

einem GV-Beschluss erweitert werden? Oder was macht sonst Sinn? Konkret kann das entsprechende Kapitel auf Seite 18 (Zaunplatz / Parkgaragen) ergänzt werden.

05-c

Partizipation / Kommunikation

Baut die Mitwirkung interessierter Personen (und der Medien) aus. Jetzt erst recht. Ich empfehle einen Medien- und Kommunikationsplan zur Begleitung der Arbeit von Jury und Projektgruppe. Konkret kann ich mir Hintergrundgespräche mit den Printmedien, eine Begleitung der Arbeit durch ein Medium und/oder Werkstatt-Anlässe in denen in Kleingruppen ein Kontakt zwischen Jury-Mitgliedern und interessierten Personen (keine frontalen «Grossveranstaltungen») möglich ist vorstellen.

Ev. hilft eine Testimonial-Kampagne «üfers Glaris bewegt sich» mit positiv unterstützenden Persönlichkeiten aus Architektur, Städtebau, Denkmalpflege, Verkehr, Detailhandel, Liegenschaftseigentümern, Politik.

Und; ein Türöffner wäre wohl eine Positionierung des GR Glarus Süd à la «entscheidend ist der Verkehrsfluss, nicht das Tempo». Vielleicht ist ein solches koordiniertes Vorgehen möglich.

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

eigene Diskussionsplattform erhalten. Dass die beiden Themen aber gut koordiniert bearbeitet werden, ist eine Grundvoraussetzung.

* Kenntnisnahme, unter Verweis auf die Anpassungen der Unterlagen unter Pkt. 01-e.

Es wird eingangs auf die Erwägungen unter Pkt. 1-a verwiesen. Zudem ist anzumerken, dass dem Verpflichtungskredit das Vorgehen eines Studienauftragsverfahren nach den Grundsätzen des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) zu Grunde liegt. Dieses geht davon aus, dass es eine Vorbereitungsphase wie vorliegend gibt, in welcher die Aufgaben und Ziele definiert werden. Anschliessend werden Studien von verschiedenen Teams unabhängig voneinander erarbeitet, im Dialog mit einer Jury. Zum Abschluss werden die Resultate aus diesem "zweistufigen" Verfahren vor- und in Diskussion gestellt, um das weitere Vorgehen bestimmen zu können. Mit diesem Vorgehen wurden für solche Aufgabenstellungen an diversen anderen Orten gute Erfahrungen gemacht. Etwas anders ist dies beim Landsgemeindeplatz. Dort ist völlig offen, was für Anforderungen an die Gestaltung eines "autofreien" Landsgemeindeplatzes gestellt werden. Der altehrwürdige Landsgemeindeplatz wird nicht durch eine "Durchfahrtsstrasse" und einen klassischen Strassenraum geprägt, welche bereits wesentliche Rahmenbedingungen setzen würden. Die Vorstellungen, wie dieser "autofrei" gestaltet werden könnte, gehen wohl diametral auseinander. Es ist dort angezeigt, eine Vorphase mit einer längeren und intensiveren Mitwirkung durchzuführen. Und auch

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

05-d

Parkplatzangebot

Ev. lohnen sich (nicht zuletzt aus aktuellen politischen Gründen) einige wenige Vorgaben zum Thema Parkierung. Zum Beispiel: Kein PP-Abbau im Bearbeitungsperimeter (allerdings schwierig) oder im ganzen Innenstadt-Perimeter, also inkl. (neuer) Parkierungsanlagen.

06-a

Verkehrskonzept / Burgstrasse

Ich möchte sie höflich darauf hinweisen, dass bereits im 2015 ein neues Verkehrskonzept Glarus der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Dies sah u.a. die Variante, den Verkehr aus dem Süden des Kantons - mittels Einbahnstrasse - über die Burgstrasse in den Norden zu leiten vor. Auf Intervention einer grossen Mehrheit der Anwohner der Burgstrasse beim damaligen Gemeindepräsidenten, wurde diese Variante anschliessend verworfen. Inzwischen

dort ist es wohl richtig, dass nach der Partizipation Fachteams die Ideen und Vorstellungen (=Aufgabe/Ziele) in einem fachlichen Wettbewerb (z.B. Studien- oder Projektwettbewerb) in technisch realisierbare Lösungen umwandeln, so dass die weiteren Schritte geplant werden können. Die angebrachten Ideen und Vorschläge werden aber an den erfolgten und vorgesehenen Kommunikationsmassnahmen gespiegelt und geprüft, wo weitere Massnahmen zweckmässig sind.

* Kenntnisnahme (resp. keine Anpassung der Unterlagen, Prüfung der Kommunikationsmassnahmen).

Unter Kap. 3.3.3 wird das Parkierungskonzept erläutert, auch bzgl. Entlastung des Strassenraums mit neuen Parkierungsanlagen. Auf Vorgaben wurde bewusst zwecks Variantenvielfalt verzichtet. Die Abwägung der Möglichkeiten erfolgt im Prozess des Studienauftrags – auch im Bewusstsein, wie es sich mit der Akzeptanz einzelner Massnahmen verhalten dürfte.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die Erwägungen unter Pkt. 3-a verwiesen.

Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung, womit diese Informationen einfließen.

* Kenntnisnahme des Anliegens.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

hat die Burgstrasse als Wohnstrasse weiter an Bedeutung gewonnen (Neubauten und Renovationen). Ich hoffe sehr, dass dieser Gedanke nun nicht erneut diskutiert werden muss. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur auf die folgenden Punkte hinweisen:

- Die Burgstrasse und das Freulergüetli sind zum Glück noch eine echte Wohngegend.
- An der Burgstrasse liegen nicht nur viele Wohnliegenschaften, sondern bekanntermassen auch ein Kindergarten, eine Primarschule, die Kantonsschule und das Spital. Dies alles verbunden mit dem entsprechenden Fussgänger Aufkommen.
- Den verschiedenen Läden im Zentrum von Glarus, die bekanntermaßen schon heute mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, wären zusätzlich benachteiligt. 50% des Verkehrs und damit der potentiellen Kunden, würden an ihnen vorbei direkt nach Glarus Nord geleitet.
- Die relativ wenigen Bewohner der Hauptstrasse sind a) in keinem Verhältnis zu der Anzahl Bewohner an der Burgstrasse und b) in vollem Bewusstsein an diesem Ort eingezogen, dass es sich hier um die Hauptachse von und nach Glarus Süd handelt und sie deshalb mit den entsprechend negativen Begleitumständen zu leben haben.
- Ich sehe im Zusammenhang mit einer positiven Innenstadtentwicklung viel eher die Variante einer Temporeduktion auf der Burgstrasse (30kmh), wobei von dieser selbstverständlich Blaulichtfahrten vom und zum Spital ausgenommen wären. PS. Bei der geplanten Sanierung der Hauptstrasse kommen dann noch genügend Lärm und Gestank auf die Anwohner der Burgstrasse zu.

07-a
 Parkplätze

Die Erhaltung von Parkmöglichkeiten im Zentrum ist für uns als Anwohner sowie für unsere Kunden absolut vorrangig. Leider müssen wir feststellen, dass laufend und schleichend Parkplätze aufgelöst und gestrichen werden (Beispiel Gemeindehausplatz beim Berggeistbrunnen). Ich habe am Informationsanlass vom 22. August teilgenommen und bin mit der Aussage von Hans Jenny einig, dass dies zwingend in das Raumplanungskonzept mit einbezogen werden muss.

Mein Mann und ich wohnen nun seit 10 Jahren mitten in der Stadt und können uns gut mit

Für die Beurteilung von Parkierungslösungen sind verschiedene Kriterien wie Verfügbarkeit, geeignete Anordnung und Anzahl der Parkfelder zu berücksichtigen (siehe Kap. 2.3.1). Dies wird eine Aufgabenstellung für die Planungsteams sein. In einer umsichtigen Gesamtabwägung sind auch Sicherheits-, Aufenthalts- und Gestaltungsaspekte einzubeziehen, sodass realisierbare Lösungen mit einer möglichst hohen Akzeptanz entstehen können.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

einem Auto arrangieren. Dieses eine Auto wird aber zwingend von meinem Mann in Reichweite benötigt, da er als Handwerker Baumaschinen an abgelegenen Orten reparieren muss. Auch die Kundschaft braucht zwingend zentrale Parkmöglichkeiten, sonst wird es in Glarus ziemlich schnell keine "Lädeli" mehr geben, die für ein schönes Stadtbild zwingend nötig sind.

Es wird immer wieder auf das Grundwasserproblem beim Zaunplatz hingewiesen. Es ist uns schleierhaft und unerklärlich, wie dann z. B. in Rapperswil direkt neben dem Seebecken eine Tiefgarage entstehen kann? Und solche Beispiele könnte ich Ihnen noch etliche nennen. Mit vermieteten Parkplätzen an Anwohner und Parktickets müsste eine solche Garage doch finanzierbar sein!?

07-b
 Lärmpegel

Glarus bietet eine Vielfalt von kulturellen Anlässen und wird dank diesen gerne und oft von vielen Menschen besucht. Diese sind wichtig und müssen sich laufend etwas verändern, damit Sie interessant und attraktiv bleiben. Leider wird immer mehr, jeder Anlass, zum Megaevent mit Verstärker, lauter Musik und Party bis in die Morgenstunden. Auf Anwohner wird da keine Rücksicht genommen. Mehr noch, wird man darauf hingewiesen, dass man ja nicht im Zentrum wohnen muss. Ist es denn das Ziel, Familien und Anwohner zu verdrängen und so lehrstehende Gebäude zu generieren? Wir würden uns wünschen, dass mehr Aktivitäten für Familien stattfinden oder verschiedenen Ausstellungen in der Stadt die Leute zum Verweilen und Schlendern einladen und anlocken.

07-c
 Vom Wasser bis zum Berg...

...Die Idee hat uns von Anfang an sehr gut gefallen. Einfach die Bänkli umzudrehen mit Blick auf die Linth und etwas Sträucher für eine bessere Sicht zum Wasser zu erhalten zu schneiden scheint simpel aber sehr wirkungsvoll. Allgemein wäre ein Kaffee an der Linth (z.B. jenes der Badi) eine wunderbare Ergänzung, um nicht nur durchzufahren, sondern auch bei warmem Wetter in der Stadt unten zu sein. Auch wäre es in der Stadt ja teilweise

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Die Kosten des Parking See in Rapperswil belaufen sich nach unserer Recherche im ähnlichen Rahmen wie bei einem Parking unter dem Zaunplatz. Die Grundwassersituation und deren Auswirkungen sind beim Parking See in Rapperswil jedoch anders als in Glarus auf dem Zaunplatz, weshalb sich andere technische Fragestellungen und Rahmenbedingungen ergeben. Rentabilisieren lässt sich eine Tiefgarage beim Zaunplatz nicht. Im Sinne von à-fonds-perdu-Beiträgen ergibt sich wohl die Frage, ob sich die Gemeinde eine Tiefgarage unter dem Zaunplatz nebst allen anderen Aufgaben leisten will oder nicht. Diesen Entscheid wird der Stimmbürger an der Herbstgemeindeversammlung fällen müssen.

* Kenntnisnahme.

Die Ergebnisse des Studienauftrags sollen Veranstaltungen im Aussenraum ermöglichen, bzw. diese nicht ausschliessen. Die Hinweise und Wünsche über die Anzahl und Art und Weise der Veranstaltungen wird so gerne vermerkt.

* Kenntnisnahme.

Wasser – ob stehend oder fliessend – soll in der Innenstadt Thema sein. In der Aufgabenstellung wurden daher auch bewusst Ideen dazu gefordert. Lösungsansätze werden primär bei Brunnen oder Ähnlichem gesehen.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

vielleicht möglich an kurzen Stellen die Bächli zu öffnen und so das fließende Wasser wieder sichtbar zu machen wie es bei der Musikschule der Fall ist.
Inspiziert hat mich da Bild im Restaurant Schwert in Näfels, wo der Dorfbach noch neben der Hauptstrasse durchfließt.
Für die Möglichkeit, uns gedanklich an der Entwicklung Innenstadt zu beteiligen, möchten wir uns herzlich bedanken und würden uns freuen, wenn an die Teilerfolge der letzten 10 Jahre angeknüpft werden kann.

08-a

Geschwindigkeit 30 km/h

Die Geschwindigkeit sollte, nein muss in Frage gestellt werden. (Konsequenz für Trottoirs, Fahrbahnbreiten, Niveaus, etc.) Vielleicht wäre das eine interessante Voraussetzung für Varianten im begleiteten Wettbewerb?

Das Gemeindehaus Glarus Süd wurde der Wählerschaft bspw. als Variantenstudium mit Etappierungsmöglichkeiten vorgeschlagen, die bis anhin nicht bekannt waren. Die GV konnte auswählen und Entscheide besser nachvollziehen. Das sorgte für Akzeptanz. Man wurde nicht vor fertige Projektvorschläge gestellt. Vom Wettbewerbsverfahren erwartet die Wählerschaft starke Ideen.

08-b

Zaunparking, Parkierungskonzept Innenstadt

Eine Tiefgarage auf dem Zaunplatz ist – in meinen Augen – technisch machbar und plausibel. Zugegebenermassen wurde der finanzielle Aufwand wg. des Grundwassers noch nicht abschliessend beziffert. Insofern erscheint es wichtig, die Zaungarage als Möglichkeit für eine der Parkierungen der Innenstadt auch Bestandteil des Wettbewerbes zu sehen. Sie bleibt eine Möglichkeit für die Zukunft und sollte nicht gänzlich negiert werden. Es wäre schädlich und unnötig.

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Der Dorfbach ist aufgrund der grossen eingedolten Länge sowie dessen Verlauf und dem beschränkt vorhandenen Platz wenig geeignet für eine Offenlegung, auch nicht abschnittsweise.
Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nach dem Studienauftragsverfahren wird der Kanton wieder die Planungshoheit über die Kantonstrasse übernehmen. Voraussetzung für eine Weiterplanung wird sein, dass die Vorgaben des Regierungsrates erfüllt sind. Wenn in den Studien innovative Ansätze aufgezeigt werden, welche sich mit den Vorgaben vereinen lassen, dann ist eine gute Basis gelegt, dass zwischen Kanton und Gemeinde gemeinsam weitergeplant werden kann. Dies ist so in Kap. 2.2 und 2.4.2 vorgesehen.

Bezüglich dem Verfahren wird auf die Erwägungen in Pkt. 5-c verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Das Vorhaben rund um den "autofreien" Landsgemeindeplatz wird an der Herbstgemeindeversammlung 2022 behandelt (siehe Kapitel 3.3.3). Dieses Vorhaben und das vorliegende zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt sollen je eine eigene Diskussions- und Bearbeitungsplattform erhalten. Beide Vorhaben sind selbstverständlich

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Ziel des Parkierungskonzeptes war es kleinere Parkieranlagen im Stadtkern zu verteilen. Die Garage sollte in meinen Augen nicht mehr fassen als der Platz aktuell, also um die 150PP. So bleiben die Wege zu den Parkieranlagen in der Stadt kurz und die Akzeptanz hoch.

09-a

Keine Verkehrsverlagerung in die Burgstrasse

Die Rahmenbedingungen sind wie folgt zu ergänzen:

Das neue Strassenkonzept darf keine Verkehrsverlagerungen auf Nebenstrassen enthalten. Bestehender Verkehr muss intelligent auf den heutigen Verkehrsachsen geführt werden. Im Besonderen ist die Variante I aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 (BGK 2016) als denkbare Rahmenbedingung zu streichen. Begründung:

- Die Burgstrasse ist sehr unübersichtlich -> Unfallgefahr
- Zwei Schulhäuser und ein Kindergarten sind an der Burgstrasse. Nicht akzeptable Gefahr für unsere Kinder.
- Durchgangsverkehr beim Spital macht wenig Sinn. Moderne Verkehrskonzepte entlasten kritische Infrastrukturen
- Verkehrsverlagerung in ein Wohnquartier muss abgelehnt werden.
- Bereits heute besteht eine zu grosse Belastung durch Lastwagen des Detailhandels.

Sollten rund 20'000 Verkehrsteilnehmer (beim Kreisel Nord ein Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von rund 20'000 Fahrten) durch die Burgstrasse fahren, ergibt sich eine nicht akzeptable Gefahrensituation und Emissionsbelastung. Es ist unvorstellbar, welche zusätzlichen Gefahren den Kindern aufgebürdet werden. Die Kinder des Burgschulhauses, Kantonschule und vor allem des Kindergartens werden extrem gefährdet. Welche verantwortungsvolle Person will bewusst unsere Kinder gefährden? Schon heute sind die Belastungen und die Gefahren durch den Schleichverkehr sehr gross.

Die Burgstrasse ist ein Wohnquartier voller Leben und mit vielen schützenswerten alten Häuser. Sollten 20 000 Lastwagen und Autos täglich durch das Quartier rollen, verliert das Quartier seine Attraktivität und gerade Familien werden gezwungen wegzuziehen.

Dasselbe gilt beim Spital. Diese enorme Belastung um ein Spital herum kann sich keine Stadt leisten. Entweder wird die Rettungsorganisation durch den Verkehr behindert oder der Verkehr staut sich noch mehr. Ein Rettungswagen steht im Burgstrasse-Stau und die Opfer warten sehnlichst auf Hilfe. Ein Horror Szenarium für jede Blaulichtorganisation.

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

laufend und gut zu koordinieren. Es sollte aber nicht das eine Vorhaben vom anderen abhängig gemacht werden.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die Erwägungen in Pkt. 3-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Es ist ebenso unverständlich, wie ein modernes Verkehrskonzept eine Variante mit Verlagerung in ein Wohnquartier vorschlagen kann. Glarus und die Parks müssen aufgewertet werden, aber nicht auf Kosten eines ganzen Wohnquartieres. Aus gesundheits- und entwicklungspolitischer Sicht ist die Variante I in allen Punkten klar abzulehnen.

10-a

Erweiterung Perimeter

GLARUS – EINE Innenstadt – EIN Konzept: Glarus ist einfach zu klein, um die Innenstadt noch in einzelne Bereiche aufzuteilen und namentlich den Zaunplatz von einem "Gesamtkonzept" sogar ganz auszuschliessen. Das entspricht auch nicht den bisherigen Konzepten wie "Entwicklung Innenstadt: «Von der Linth durch die Stadt zum Glärnisch» oder der Karte aus Massnahmenblatt «Zentrum Glarus», in welcher die wichtigsten Verbindungen eingetragen sind; Kommunalen Richtplan Glarus, 2013 oder der Synthesekarte aus der Stadtanalyse Glarus; Netzwerk Altstadt, 2017. Es muss deshalb zwingend auch die Achse Gemein-dehausplatz-Zaunplatz und auch der Zaunplatz selbst ins Konzept aufgenommen werden.

11-a

Zaunplatz (Tiefgarage)

Die Tiefgarage muss unbedingt ins Konzept aufgenommen werden. Es wird nicht funktionieren, dass die Kunden der Geschäfte in Glarus zu den weit weg liegenden Parkplätzen die geplant sind mit den schweren Einkaufstaschen laufen. Es wird dann folgendes passieren, die Kunden fahren mit dem Auto nach Netstal, Näfels oder noch weiter, denn da kön-

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Der kommunale Richtplan als auch das Konzept zur Entwicklung der Innenstadt "Von der Linth durch die Stadt zum Glärnisch" sind strategische Konzepte, welche oft in einem grossen Perimeter und als Gesamtkonzepte erarbeitet werden. Diese strategischen Planungen liegen vor und definieren Richtung und Aufgaben, die angegangen werden sollen. Mit dem Studienauftragsverfahren zur Aufwertung des öffentlichen Raumes wird eine dieser Aufgaben angegangen und so weiterbearbeitet, dass eine klare Vorstellung über den Inhalt der Aufgabe entstanden ist. Die Studien werden dann als Basis für die Erarbeitung des detaillierten Projektes sein. Das sodann erarbeitete Projekt dient als Basis für die alle notwendigen Bewilligungen und für die Ausschreibung und Durchführung der Bauarbeiten. In diesem Schritt-für-Schritt vorgehen nimmt der Detailgrad laufend zu und gute abgestimmte Lösungen können erarbeitet werden. Des Weiteren wird auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b und 8-b verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b, 8-b und 10-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

nen sie alles in einem Gebäude einkaufen und parkieren erst noch gratis. Das Lädelisten wir dann weitergehen. Man kann dann sogar auf die Umgestaltung des Zentrums in Glarus verzichten, weil es niemand mehr sieht. Also gebt euch einen Ruck und habt etwas Mut, die Tiefgarage ist absolut notwendig. Kosten werden ja so oder so entstehen, wenn der Landsgemeindeplatz neugestaltet und autofrei werden soll.

12-a

Rückmeldung Infoabend

Zuerst zum Infoabend im Gemeindehaus Ennenda: Enttäuschend, schlechte Akustik, schlechte Präsentation des Vertreters der Planerfirma. Hat glaube ich keine Ahnung von Glarus!

12-b

Gestaltung Innenstadt Glarus

Als Geschäftsliegenschaftsbesitzer habe ich grosses Interesse am Projekt der Zentrumsentwicklung. Dazu gehört auch der Zaunplatz, welcher im Projekt gar nicht einbezogen wurde! Ich habe schon am Infoabend gesagt, dass wir fast nichts zum umgestalten haben. Wenn wir das Zentrum so umgestalten, dass für die Geschäftsinhaber nur Nachteile entstehen, sollten wir es bleiben lassen. Bis alle Abklärungen gemacht sind, sollten wir nichts unternehmen und die Übung abbrechen. Wie haben jetzt sicher schon mehrerer Male an der Gestaltung der Innenstadt gebastelt, mehrere Gruppen gebildet, von der Gemeinde eine Person bestimmt, welche alles koordiniert. Neben einigen Sträuchern ist nichts herausgekommen! Also, Übung abbrechen und warten bis das Thema Zaunplatz bereinigt ist. Sollte die Idee des Gemeinderates mit dem autofreien Zaunplatz und Aussen-Parkplätzen gemacht werden, wäre das für die Geschäftsinhaber von Glarus sehr schlecht. Noch eine Bemerkung, fast 400000.-Franken für ein solches Projekt, total überrissen.

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Die Akustik im Gemeindehaussaal war sehr schlecht. Das war nicht gut und wird das nächste Mal verbessert (Mikrofone, andere Lokalität). Der Planer hat viel Erfahrung mit Wettbewerbsverfahren und hat schon viele Planungen für die Gemeinde aber auch für Private in Glarus durchgeführt. Er leistet wertvolle Arbeit und bringt viel Struktur und Ablauf in die Arbeit.

Bezüglich "autofreiem" Zaunplatz wird die Herbstgemeindeversammlung 2022 beraten und Beschluss fassen. Es wird zudem auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b, 8-b und 10-a verwiesen. Für das vorliegende Verfahren hat die Gemeindeversammlung im Herbst 2021 den Auftrag erteilt.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

13-a

Beleuchtung

Gespräch zum Thema „Beleuchtung“ zwischen Bürger 1, Glarus und Bürger 2, Ennenda vom 3. September 2022.

Bürger 2: Es gibt jetzt diesen Wettbewerb zur Aufwertung der Innenstadt Glarus. Was müsste man deiner Meinung nach denn tun?

Bürger 1: Licht und Strassenbeleuchtung und Nachtbeleuchtung sollen mit einem Konzept gemacht werden. Dabei soll gelten: „Weniger ist mehr“. Beleuchtung in der Nacht ist eh fragwürdig, Stichwort Lichtverschmutzung. Aber wenn man Geld in die Hand nimmt, dann sollte das punktuell geschehen. Ein schlechtes Beispiel ist die Beleuchtung der Bürglikirche.

Bürger 2: Was ist denn schlecht an dieser Beleuchtung?

Bürger 1: Es ist einfach Licht in die Bäume und an die weiße Wand hin. Das ist alles, aber genau das kann es nicht sein, denn man holt überhaupt nichts aus dem Objekt heraus. Man akzentuiert nichts. Es ist einfach „Pflätsch!“. Auch auf den Strassen ist es so: Das Licht knallt einfach von oben herunter und tschüss. Auf diese Weise stört das Licht auch die Anwohner in der Nacht. Das Licht sollte keine Belästigung sein für die Anwohner, sondern etwas, was die Stadt freundlicher macht. Jetzt ist es so, dass um 18.30 Uhr die Trottoirs hochgeklappt werden und es beginnt zu „tötelen“.

Bürger 2: Wo könnte man noch etwas akzentuieren?

Bürger 1: Es fällt mir auf, wenn ich durch die Stadt gehe: Es brennt einfach irgendwo Licht. An das Rathaus, an die Kantonsschule. Da könnte man viel mehr draus machen. Weniger ist mehr.

Dazu habe ich ein Beispiel, das ich sehr gut kenne vom Limmatquai Zürich: Man hat den Eindruck, dass mehr Licht vorhanden ist als vor 20 Jahren, dabei stimmt das gar nicht: Es ist weniger Licht, das aber viel geschickter eingesetzt wird. Es ist weniger, es kostet viel weniger als vor 10, 20 Jahren dafür, dass der Effekt viel grösser ist. Es ist fantastisch in der kalten Jahreszeit dort vorbeizulaufen. Dort sind abends um 20.00 Uhr die Cafés voll im Winter. Es herrscht dort jetzt eine wohlige, warme, angenehme Atmosphäre im Vergleich zu früher, das ist wie Tag und Nacht.

Bürger 2: Das heisst, sie haben ein Lichtkonzept dort.

Die Ausarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes ist noch nicht Bestandteil des Studienauftrags. Anschliessend an die Studien wird die Beleuchtung zusammen mit den weiteren Massnahmen zu planen sein, zuerst konzeptionell und dann mit konkreten Umsetzungsmassnahmen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Bürger 1: Ja, sie machen es hell, so, dass man verweilen kann, nicht so dunkel. Das muss nicht heißen einfach „Brätsch!“ Licht hin. Licht ist nicht einfach Licht. Das ist nichts für Laien dieses Thema, da braucht es Fachleute.

14-a

Burgstrasse Entschleunigung

Bitte prüfen sie eine Tempo 30 Zone für die Burgstrasse vom Gemeindehaus bis hinter die Kantonsschule! Bei so vielen Unfällen und Rasereien sollte etwas unternommen werden!

14-b

Tiefgarage Zaunplatz

Ich finde es empfehlenswert, die Tiefgarage unter den Zaunplatz zu legen, da es keinen alternativen, zentraleren Ort dafür gibt! Das sowas überhaupt verworfen wird, finde ich bemerkenswert...

Als wir noch den Bamert führten, war die Rede von der Erschliessung der Marktgasse vom Bahnhof her, weshalb hinter dem Glarnerhof überhaupt Fussgängerzone wurde. Nun soll alles nicht mehr gelten? Wieso immer alte Ideen verwerfen, wenn ja doch keine Besseren nachkommen?

15-a

Ausbau autofreie Zonen

Wir beantragen, dass in der Studie geprüft wird, wo überall autofreie Zonen in der Innenstadt möglich sind und wie diese zu wertvollen Oasen umgestaltet werden können.

Begründung: Autos verursachen Lärm und viele Treibhausgasemissionen. Bislang kennt die Stadt Glarus nur eine kurze autofreie Strasse und zwar die Gemeindehausstrasse. Wir sehen rund um das Stadtzentrum ein hohes Potenzial für autofreie Zonen. Denn autofreie Zonen sind ein einfaches, aber sehr wirksames Mittel, um die Lebensqualität stark zu erhöhen. Die Attraktivität kann stark erhöht werden, indem die Zonen nicht nur autofrei sind, sondern zusätzlich auch als Begegnungszonen mit passender Infrastruktur gestaltet werden.

Anregung: Im Übrigen sollen die Rahmenbedingungen des Kantons hinterfragt werden. Eine zukunftsorientierte Innenentwicklung ist nur möglich, wenn die Gesamtsituation inklu-

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Es wird auf die Erwägungen in Pkt. 3-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b, 8-b und 10-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Begegnungs- und Fussgängerzonen werden von den Planerteams wohl aufgegriffen werden. Ob, wo und wie, das wird sich in einer Gesamtabwägung zeigen. Im Programm ist dies in Kap. 2.2. und 2.3 aufgenommen. Die Ideen und Hinweise werden so gerne mitgenommen. Der Mitwirkungsbericht steht den Planerteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Die Aufgabenstellung ist unseres Erachtens so formuliert, dass keine Denkverbote bestehen. Abweichungen von normativen Vorgaben müssen jeweils Vorteil bringen und deren

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

sive der Hauptstrasse berücksichtigt wird. Wir empfehlen, dass trotz diesen Rahmenbedingungen in der Studie aufgezeigt wird, was für die Menschen in Glarus gewonnen werden könnte, wenn man diese Auflagen öffnet, um Denkverbote zu vermeiden. Idealerweise profitiert auch der Kanton von dieser Studie und kann sich ein Bild über die Chancen einer ruhigen Innenstadt machen.

15-b

Klimaangepasste Entwicklung der Innenstadt

Wir beantragen, dass im Studienprogramm die Stadtentwicklung mit Berücksichtigung der Klimaerwärmung gemacht wird.

Begründung: Die Hitzebelastung in den Städten (am Tag und in der Nacht) wird aufgrund des Klimawandels in Zukunft weiter stark zunehmen. Das Mikroklima spielt dabei eine wichtige Rolle. Eine Begrünung, insbesondere Bäume, schaffen ein angenehmeres Klima und fördern zudem die Biodiversität. Weitere Stichworte sind Frischluftschneisen, Wasserverfügbarkeit für Trinkwasser, Kühl- und Brauchwasser, aber auch die Sensibilisierung der Bevölkerung. All diese Punkte müssen in der Studie berücksichtigt werden.

15-c

Demokratie auf dem Zaunplatz sichtbar machen

Wir beantragen, dass in der Studie geprüft wird, wie auf dem Zaunplatz die direkte Demokratie sicht- und erlebbar gemacht werden kann.

Begründung: Der Blick auf das aktuelle globale Geschehen zeigt, dass unsere Landsgemeinde eine kostbare Institution ist, welche gelebt und gefördert werden muss. Sie soll uns und unseren Gästen immer wieder deutlich machen, dass die direkte Demokratie das Zusammenleben einer Gesellschaft friedvoller macht. Mit einer entsprechenden Gestaltung oder einer dauerhaften Installation kann der positive Geist unserer Landsgemeinde spürbar gemacht werden. Anstelle von Autos könnte der historische Platz ganzjährig als Ort der freundlichen Begegnung, der offenen Diskussion und des Fortschritts genutzt werden.

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Funktionalität muss gegeben sein. Ansonsten würde es auch nicht gelingen, den Kanton als Eigentümer der Kantonsstrasse zu überzeugen. Es wird zudem noch auf die Erwägungen unter Pkt. 1-c hingewiesen.

* Kenntnisnahme.

Die entsprechenden Hinweise sind im Programm enthalten. Die Bearbeitung erfolgt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung durch die Planungsteams.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b, 8-b und 10-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

15-d

Velo fördern

Wir beantragen, dass in der Studie geprüft wird, wie in der Stadt das Velo oder andere nicht motorisierte Fortbewegungsmittel gefördert werden können.

Begründung: Heute dominiert das Auto das Bild von der Stadt Glarus und verdrängt fast alle alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten. Die Infrastruktur ist für das Velo wenig freundlich gestaltet (keine Velowege und wenige Veloparkplätze an geeigneten Stellen). Das Velo ist eine sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Es braucht weniger Platz, verursacht weniger Lärm und verursacht vor allem keine Treibhausgasemissionen. Nebst mehr Velowegen und Veloparkplätzen können die Ideen eines Velo-Hubs, Velo Sharing, Velo-Cargo Angeboten geprüft werden.

16-a

Innenstadt

Wichtig für die Innenstadt, genügend Parkplätze in der Innenstadt für Kunden, da der Kunde zentrumsnah parkieren will. Ohne Kunden gibt es keine Fussgänger und ohne Fussgänger und Durchgangsverkehr tote Stadt, alle Läden können schliessen. Dieses Problem hatten wir in Bremgarten AG mit der Umfahrung, der Laden war vom Verkehr abgeschnitten, auf der Strasse konnten die Kinder spielen und unser Geschäft mussten wir schliessen. Unsere Erfahrung, Touristen die zum Wandern und Skifahren durch unsere Hauptstadt fahren, werden auf die Schaufenster aufmerksam und besuchen nachher oder später unsere Läden.

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Grundsätzlich sind diese Themen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts bzw. einer Mobilitätskonzepts (für Glarus) zu behandeln und ausserhalb des Studienauftrages. Im Studienauftrag gilt es jedoch sicherzustellen, dass die aus diesem Anspruch entstehenden Anforderungen mitberücksichtigt werden, insbesondere wenn es um geeignete Wegnetze geht oder um Abstellflächen für Velos oder andere Sharing Angebote. Die Ziele sind in Kap. 2.2 enthalten und die Erwartungen über Aussagen zum Veloverkehr in Kap. 5 benannt. Weiter wird auch noch auf die Erwägungen in Pkt. 1-d verwiesen.

Anpassung der Unterlagen:

In Kapitel 3.7 wird folgender Satz ergänzt: "Es ist zu prüfen, ob und wo geeignete Flächen für die Veloparkierung resp. den Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden können".

Für die Beurteilung von Parkierungslösungen sind verschiedene Kriterien wie Verfügbarkeit, geeignete Anordnung und Anzahl der Parkfelder zu berücksichtigen (siehe Kap. 2.3.1). Dies wird eine Aufgabenstellung für die Planungsteams sein. In einer umsichtigen Gesamtabwägung sind auch Sicherheits-, Aufenthalts- und Gestaltungsaspekte einzubeziehen, sodass realisierbare Lösungen mit einer möglichst hohen Akzeptanz entstehen können.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

16-b

Die Innenstadt attraktiv

Das Konzept mit den bestehenden Restaurants, Cafés, Bars auf sehr breiten Trottoirs, und den Volksgarten mit der Rollbar bieten genügen Möglichkeiten zum Verweilen in der Innenstadt Glarus. Nochmals, zentrumsnahe Parkplätze, z.B. Zaunplatz oder die blaue Zone in der Innenstadt für Kunden, ausserhalb der Stadt Parkplätze schaffen für die Angestellten, (Ennedaner Linthbrücke oder beim Schützenhaus) 5-10 Minuten zum Arbeitsplatz laufen ist für die Gesundheit optimal. Auf keinen Fall den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt nehmen, wenn nötig auf 30 beschränken, ohne Verkehr keine Kunden, wir haben die Erfahrung mit geschlossener Hauptstrasse, es kommt niemand. Der Kunde läuft nicht gerne zu weit mit vollen Einkaufstaschen zum Auto.

16-c

Planungsbüro

Ein ausserkantonales Planungsbüro ist nicht in der Lage, für unsere Hauptstadt ein gutes Konzept zu erarbeiten. Am Bürotisch haben die keine Ahnung was Glarus braucht, Konzept von anderen Städten übernehmen ist total falsch. Die ganzen Bemerkungen sind aus Erfahrung vom Gewerbe und wo uns der Schuh drückt.

Es ist effektiv wichtig, das Parkierungs-, oder grundsätzlich das Mobilitätsangebot, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen der verschiedenen Nutzer:innengruppen auszulegen. Dies wird bei der Bearbeitung dieses Themas im Studienauftrag essenziell sein.

* Kenntnisnahme.

Die Planungsbüros werden (und müssen, aus submissionsrechtlichen Gründen) über ein Präqualifikationsprozess ausgewählt werden. Dabei gibt der Nachweis der Fachkompetenz der Büros bzw. der Planungsteams bestehend aus Landschaftsarchitektur- und Verkehrsplanungsbüros den Ausschlag. Die Büros werden sich mit dem Ort Glarus auseinandersetzen. Allfällig zusätzlich erforderlichen Hinweise zu ortsspezifischen Themen und Gegebenheiten werden durch die Vertreter der Gemeinde im Beurteilungsgremium eingebracht werden.

Mit der vorliegenden Vernehmlassung und dem Einsatz der Begleitgruppe jeweils nach den Zwischenbesprechungen der Studien wird das Lokalwissen ausreichend in den Prozess eingebunden.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

17-a

Platzcharakter Gemeindehausplatz

Der Platzcharakter des Gemeindehausplatzes und die Umgebung des Berggeistbrunnens würden für die Aufenthaltsqualität stark aufgewertet, wenn die Zaunstrasse zwischen dem Claro-Laden und dem Hotel Stadthof autofrei, als Platz gestaltet und für Strassencafés oder Bänkli zur Verfügung stehen würde. Ebenso die Parkierstrasse westlich des Berggeistbrunnens. Der jetzige Autoverkehr auf der Zaunstrasse könnte ohne grossen Umweg über die alte Hauptstrasse auf die Bahnhofstrasse geführt werden, die Bärengasse müsste als Sackgasse gekennzeichnet werden.

17-b

Platzcharakter Spielhofplatz

Der Platzcharakter des Spielhofplatzes und dessen Aufenthaltsqualität würde stark aufgewertet werden, wenn die Parkierstrasse zwischen Platz und Trottoir aufgehoben und begrünt würde. Zum Kurzzeitparkieren könnte auf die Gerichtshausstrasse und die Rathausgasse verwiesen werden.

17-c

Stadtökologie/ -natur

Begrünte Flächen im Siedlungsraum verbessern nachweislich das Stadtklima und bringen den Menschen Erholung zwischen Verkehr, Lärm und Hektik. Grün ist aber nicht einfach Grün. Richtig umgesetzt bieten Grün-/Naturflächen in der Stadt wertvollen Lebensraum für die einheimische Fauna und Flora und leisten einen wichtigen Beitrag an die Förderung der immer stärker schwindenden Biodiversität. Die Stadt-Grünflächen können wichtige Trittsteine und Vernetzungselemente im überbauten Land sein und einen grossen Beitrag an eine gute Ökologische Infrastruktur leisten. Es wäre zeitgemäss, nachhaltig und für unsere nächsten Generationen, wenn die Aufwertung mit zusätzlichen Grünflächen mit einheimischer Natur und geeigneten Lebensraumstrukturen für Fauna und Flora bei der Innenstadt-Planung die entsprechende Gewichtung erhält.

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Solche Massnahmen werden durch die bearbeitenden Planungsteams im Studienauftragsverfahren zu unter Miteinbezug diverser weiterer Themen zu bearbeiten sein. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Solche Massnahmen werden durch die bearbeitenden Planungsteams im Studienauftragsverfahren zu unter Miteinbezug diverser weiterer Themen zu bearbeiten sein. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Solche Massnahmen werden durch die bearbeitenden Planungsteams im Studienauftragsverfahren zu unter Miteinbezug diverser weiterer Themen zu bearbeiten sein. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

18-a

Übergeordnete Betrachtungen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Kanton Glarus mit seinen rund 40'000 Einwohnern für nichts, aber für wirklich gar nichts, bei den heutigen Strukturen und Bedürfnissen die sogenannte kritische Grösse hat. Durch den allgegenwärtigen Struktur- und damit Lebenswandel seit den 1960er-Jahren haben sich verschiedene Faktoren für Wohnen, Gewerbe, Verkehrsaufkommen und Freizeitbedürfnisse unumkehrbar gewandelt. Bis gegen 1970 war es üblich und gewünscht, in der Innenstadt zu Wohnen und dort (meist im eigenen Haus) ein Ladengeschäft oder Gewerbe (auch laute) zu betreiben. Durch die Hochkonjunktur begünstigte Geschäftserweiterungen konnten beim Gewerbe im Innenstadtbereich nicht realisiert werden und es musste sich in den Gewerbezonnen neu installieren. Durch die Vergrößerung des Angebotes von Migros und Coop, sowie Zuzug weiterer Grossanbieter kamen auch die Detail-Ladengeschäfte unter Druck oder wurden zur Aufgabe gezwungen. Dies wurde dadurch weiter verschärft, dass die Arbeitnehmenden vermehrt an der Peripherie oder gar auswärts arbeiteten und somit die (Lauf)Kundschaft tagsüber mehr und mehr entfiel. Das hatte zur Folge, dass bei Wegfall des eigenen (Laden)Gewerbe das Wohnen in der Stadt nicht mehr attraktiv war und daher die Einfamilienhausquartiere im Feld und auf der Höhe entstanden. Der ungenutzte Gewerberaum wurde durch Kleider-, Bastel- und Geschenkbutiken besetzt. Dann kamen die Wellen von Trendmodelabels, Coiffeuren, Barbershops und Nailstudios – alles begleitet von Dienstleister-Büros und immer mehr leerstehenden Lokalen. Da die weitgehende Trennung von Wohnen und Arbeiten sowie die dadurch entstandenen, vielfach langen Arbeitswege sich kaum in absehbarer Zeit ändern, werden weiterhin die täglichen Einkäufe in der Innenstadt wegfallen. Ebenso werden die Zupendler der ansässigen Dienstleister ihre täglichen Einkaufsbedürfnisse in den Multieinkaufsmöglichkeiten am Pendelweg erledigen – nur das Gastgewerbe, und dieses auch nur mittags, kann auf diese Klientel zählen. Die Personen, die während des Tages durch die Stadt gehen, sind für alles andere als zum Einkaufen unterwegs. Aber ohne Laufkundschaft und ohne Befriedigung der täglichen Bedürfnisse im Ladengewerbe sowie ohne wesentliche Frequenz auch in den Zwischen- und Abendstunden in der Gastronomie sind die Betriebe nur unter Selbstaubeutung überlebensfähig. Es ist weiter mit aufgegebenen Ladenlokalen zu rechnen, daran ändert auch die Pflicht von Laden- und Dienstleistungslokalen in den Erdgeschoss der Häuser nichts. Die einzige Zeit, in der in der Innenstadt reges Leben herrscht, ist der spätere Samstagmorgen, mit Ausdehnung bis in den frühen Nachmittag.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Bei schönem, warmem Sommerwetter auch an den Abenden. Sonst besteht das «Leben» aus Quell-, Pendlere- und Durchgangsverkehr. Traurig, aber wahr.

18-a

Umgang mit Bestehendem

Das Wiederaufbaugelbiet von Glarus – also die Innenstadt – ist nicht lieblich, sondern nüchtern, so wie es die damaligen tief protestantischen Bewohner waren. Diese Nüchternheit lädt nicht zum Verweilen ein. Aber das Wiederaufbaugelbiet in seiner Nüchternheit ist einzigartig. Dies ist zu respektieren und ... auszuhalten.

- Man muss dieses Alleinstellungsmerkmal «zelebrieren».
- Man soll die Fassadenstruktur (ausser in den Sockelgeschossen der Bedürfnisse wegen) in der Struktur nicht ändern.
- Jede dem Bauprofit geopfert alte Strassenfassade reisst ein Stück aus dem Ganzen des als einheitlichem Wurf entstandenen Stadtbildes. Dieses Ganze droht mit jedem unsorgfältigen oder gar egogetriebenen Verhalten der Bauherrschaft oder des Architekten mehr auseinanderzubrechen. Keiner der Eingriffe der neueren Zeit (ab 1965) kann als sorgfältig und gelungen bezeichnet werden – die Fähigkeiten der Handelnden (Bauherrschaft, Architekt und Baubehörden) waren, und leider sind, ungenügend für dieses einmalige Ganze.
- Wenn aber das Gesamtwerk der Innenstadt auseinanderfällt, haben wir nichts mehr Einzigartiges und versinken städtebaulich in eine Bedeutungslosigkeit – es gibt keinen triftigen Grund mehr, Glarus zu besuchen oder hier zu wohnen.

Der Versuch das Stadtbild mit einer greulichen/gräulichen Wäschehänge aufzupeppen ist kläglich gescheitert. Sie verbirgt den Touristen (und Einwohnern) bloss die Sicht auf wichtige Gebäude, z.B. die Stadtkirche.

Die «Möblierung» des gesamten Strassenraumes sollte sparsam sein und dessen Grosszügigkeit nicht einengen oder gar vernichten – schon gar nicht Einzelinteressen geopfert werden. Das gilt für Verkehrsschilder, Topfpflanzen, üppige Warenauslagen, Werbeteiler usw. Auch die Grosszügigkeit der Strassenzüge mit Vorgärten ist zu erhalten. Die Vorgärten waren als Teil des Stadtraumes geplant und durchgesetzt worden. Eine egoistische Einriegelung hinter hohen Sträuchern oder andern Sichtschützen widersprechen dem Planungssinn, schliessen die Öffentlichkeit aus und beengen den Raum.

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Die Darstellungen und Erläuterungen beschreiben die vorhandene Situation sehr gut. Es ist ein Dilemma. Der Charakter des Ortes Glarus ist zu wahren und dennoch sollen die in diesem Rahmen noch vorhandenen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Es gilt, für die Aufenthalts- und Lebensqualität möglichst viel «herauszuholen». Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Der Rathausplatz (es gibt keinen Cityplatz) muss konsequent als Einheit gedacht werden – auch wenn er vom Verkehr durchschnitten wird. Jede Zweiteilung ist zu vermeiden; das heisst nicht, dass nicht verschiedene Schwerpunkte gesetzt werden können, aber sie müssen harmonieren. Der Brunnen mit seiner näheren Umgebung muss frei sichtbar sein und darf nicht durch «Möblierung» bedrängt werden.

Der Spielhof ist zu «abgelegen» um als gängiger Begegnungsort zu dienen. Auch sind seine Teil-Dimensionen zu klein um für Spielflächen zu dienen – ganz abgesehen von der Nähe der Strasse mit ihren Gefahren und Lärm.

Der Gemeindehausplatz ist als Platz nicht mehr zu erkennen. Auch bietet er keine genügenden Begegnungsflächen. Er ist dem Verkehr total untergeordnet worden. Gute, realisierbare und auf die Dauer funktionierende Ideen sind willkommen, dürften aber rar sein.

18-a

Wünsche für die Zukunft

Die Akteure sollen das Kantonsveto (des Baudirektors) für eine beruhigte Hauptstrasse nicht als sakrosankt ansehen. Politiker und Bürokraten gehen – die Bedürfnisse der Einwohner bleiben! Die Trottoirflächen sollten nicht so einseitig wie heute Einzelinteressen zugebilligt werden. Grosszügige Flanierflächen sind gefragt. Die Gastrobühnen sind zu monströs, wenn nicht gar eine Frechheit gegenüber den anderen Benützern. Die Freiflächen für Fussgänger (inkl. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen usw.) sollten bei breiten Trottoirs von 1,5 Meter auf 2 Meter erweitert werden – in der Hoffnung, dass 1,5 Meter auch wirklich (fast) immer freibleiben. Bei den normalen Trottoirs sollte die halbe Breite freibleiben. Produkteständer und Werbepreparate sind zu oft ohne Rücksicht auf weitere Benutzer platziert. Der Velounterstand beim Gemeindehaus widerspricht total der notwendigen Forderung einer offenen Anbindung des Verkaufsschwerpunktes Schweizerhofstrasse an die Innenstadt. Er muss umplatziert werden, auch wenn das einen Parkplatz «kostet». Bekanntlich wird dort am einfachsten Mehrwert generiert, wo man das fördert, was bereits funktioniert. Dies trifft auf den Wochenmarkt in Verbindung mit der Markthalle und den umliegenden Gastroangeboten zu. Eine Freihaltung der Hauptstrasse im weiteren Bereich des Rathausplatzes an den Samstagen der Sommermonate ist einzuführen, auch gegen den Widerstand der Polizei und der Baudirektion (siehe oberster Abschnitt). Gedacht ist an eine Zeitspanne von 08–20 Uhr – bei gelegentlichen Openair-Abendveranstaltungen verlängerbar bis zur «Polizeistunde». Die Umleitung über die Burgstrasse wird mit grosser Wahrscheinlichkeit akzeptiert werden (ich wohne an dieser Strasse), wenn es klar geregelt und

Die Erläuterungen sind eine wertvolle Ergänzung im vorhandenen Kontext. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den bearbeitenden Teams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

normalerweise auf die Samstage tagsüber beschränkt ist. Die Burgstrasse wurde bei deren Sanierung explizit für solche Benutzung dimensioniert – die Vorschläge der Verkehrsplaner waren einschränkender (ich war damals an der Entscheidungsfindung beteiligt). Vor einigen Jahren gab es eine heftige Kontroverse über die abendliche bis nächtliche Bewirtung und Beschallung in Trottoirrestaurants. Damals wurde das Gentleman-Agreement geschlossen, dass die Gaststätten ab 22:00 Uhr den öffentlichen Raum nicht mehr beschallen, dafür aber bis 11:30 /12:30 Uhr draussen wirtens dürfen. Offensichtlich hat es unter den Wirtschaftsbetreibern nicht allzu viele «Gentlemen» – es plärren vielerorts nach 22:00 Uhr die Lautsprecher, und das nicht nur bei den seit dem Agreement neu dazugekommenen Wirtsleuten. Den Anwohnern könnte erneut der Kragen platzen – mit unerwünschten Folgen. Grundsätzlich ist ein Sinneswandel bei den für «Einschränkungen» verantwortlichen Gemeindeangestellten und -politikern zu fordern, diese «Einschränkungen» und bereits bestehenden Gesetze und Verordnungen auch konsequent durchzusetzen – dafür werden sie bezahlt, bzw. wurden sie gewählt! Dies gilt für allgemeine Verkehrsflächen, wie für Vorgärten.

19-a

Allgemein

Für Innenstädte wurde es in den vergangenen Jahren immer wichtiger, dass diese „den Verkehr und die Aufenthaltsqualität“ in Übereinstimmung bringen. An manchen Orten war es möglich, verkehrsfreie oder massiv verkehrsberuhigte Innenstädte einzurichten. Für Glarus ist dies für die kommenden Jahrzehnte nicht realistisch. Wir gehen davon aus, dass der Verkehr weiterhin durch Glarus hindurchführt, primär über die Hauptstrasse.

Unter Akzeptierung dieser Ausgangslage ist es dennoch möglich, auch in Glarus „den Verkehr und die Aufenthaltsqualität“ weit besser zu vereinbaren, als dies derzeit der Fall ist. Glarus Service setzt sich als Stadtmarketingorganisation schon lange für ein attraktives Glarus ein. Die Nutzung der Plätze und der Hauptstrasse vom Spielhof bis zum Gemeindehausplatz als Begegnungsraum und der Verkehr wurde mit Umgestaltungs- Vorstellungen zu einem zentralen Anliegen. Bereits im Jahre 2007 konnten wir in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein NRP-Projekt zu diesem Kernthema erarbeiten (siehe Beilage).

In den darauffolgenden Jahren war die Umgestaltung dieses Strassenraumes in verschiedenen Konstellationen immer wieder ein Thema. Sogar ein Grundkonsens konnte erreicht werden. Es zeigte sich jedoch, dass unter denselben Begriffen ganz Unterschiedliches ver-

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

standen werden kann. Als Beispiel sei der Mittelstreifen erwähnt. Für die einen wurde dieser zur Nutzung durch Fussgänger und Velofahrer, u.a. zum Wechseln der Strassenseite gesehen (siehe Leporello Projekt Innenstadt). Die anderen sahen darin eine dritte Fahrspur. Das aus dem vermeintlichen Konsens entwickelte erste Umsetzungsprojekt zur Umgestaltung der Kantonsstrasse war dann so stark verkehrsorientiert, dass es Einsprachen gab, auch von Glarus Service. Die Bagger fuhren nicht auf.

In unserer Einsprache war aufgeführt, dass wir der Ansicht sind, dass es doch möglich sein sollte die Anliegen des Verkehrs und der Stadtnutzungen mit geschickten Massnahmen, teilweise unter temporäre Anwendung, „vereinbaren“ zu können. Wir haben auch geschrieben, dass wir mit der getätigten Einsprache keineswegs eine Neugestaltung des Strassenraums von Glarus verhindern wollen. Im Gegenteil. Mit einer Gesamtplanung unter Einbezug der Platzgestaltungen (und der Kanalisationserneuerung) würden wir einen zeitnahen Umsetzungsablauf sehen, haben wir damals geschrieben.

Folgende Themen gilt es zu klären und anzupassen, soll das gut gemeinte Wettbewerbsverfahren nicht zu einer Alibiübung verkommen und von vornherein zum Scheitern verurteilt sein. Die nachfolgenden Themen mit den entsprechenden Erwägungen und Erläuterungen würden wir gerne einbringen.

19-b

Vorgabe Tempo 50 und Fussgängerstreifen

Die Vorgabe des Kantons, dass das Tempo 50 und Fussgängerstreifen gegeben sind, muss gestrichen werden.

Erwägungen / Erläuterung: Seit dieser Vorgabe durch den Kanton sind fünf Jahre verstrichen. In dieser Zeit ist bezüglich Tempo 30 / 50 auch auf Kantonsstrassen und den Möglichkeiten der Strassenüberquerungen viel passiert. Der Kanton ist anzuhalten, auf diese Vorgabe zu verzichten. Die unter aufgeführte Klausel, dass Vorschläge zur innovativen Umsetzung der Normen fachlich einwandfrei begründet werden müssen, genügt. Ansonsten wäre die zuoberst aufgeführte Zielsetzung des Studienauftrags obsolet, dass ein innovatives und realisierbares Gesamtkonzept zu erstellen sei.

Die Vorgaben des Kantons zum Tempo 50 und den Fussgängerstreifen sind Voraussetzung dafür, dass die Gemeinde das Verfahren überhaupt durchführen kann (beschränkte Planungsfreiheit). Die Aufgabenstellung kann in dieser Sache nicht angepasst werden. Wie jedoch richtig bemerkt gibt es dennoch Spielräume, um auch in diesen Bereichen eine gewisse Flexibilität zu erreichen. Die Frage nach Temporeduktion durch gestalterische Massnahmen wird im Studienauftrag aktiv behandelt werden. Schlussendlich gilt es ein insgesamt geeignetes Konzept zu finden, welches jedoch namentlich auch durch den Kanton als Strasseneigentümer mitgetragen werden kann. In Ergänzung zum Gesagten wird noch auf die Erwägungen unter Pkt. 1-c hingewiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

19-c

Schärfung Aufgabenstellung

Beim Grundlagenpapier Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen sind die Rahmenbedingungen umfassend dargestellt. Hingegen kommt die Aufgabenstellung zu kurz. Der Grösse und Komplexität der Aufgabenstellung käme entgegen, wenn diese in der Bearbeitungstiefe aufgeteilt würden. Einerseits ist ein Gesamtkonzept über den aufgeführten Perimeter zu erstellen und andererseits gilt es mindestens zwei konkrete Projekte zu erstellen. Das eine Projekt müsste die Gestaltung des Rathausplatzes sein. Ein anderes Projekt die Gestaltung des Strassenraumes insbesondere des Trottoirs. Unter Gestaltung verstehen wir, dass Aussagen zu den Nutzungszuweisungen (die Flächen für Fussgänger und Verkehr, Grünflächen samt allfälligen Bäumen), zur Platzierung von Aussenbistros, Parkierungsflächen, zu baulichen Massnahmen wie Pavillons, (unterirdischen) WC's, (einklappbaren) Überdachungen, Plakatsäulen/Bildschirmen, Signaletik, Weihnachtsbeleuchtung und Sommerdekoration, Platzierung von elektr. Infrastrukturen, (Abstellmöglichkeiten für Stände) sowie Materialisierungen, insbesondere der Bodenbeläge, gemacht werden.

19-d

Temporäre Massnahmen durchdenken

Um den unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen zu genügen, sind Massnahmen zu erarbeiten, welche ermöglichen, schnell den ganzen oder Teile vom Durchgangsverkehr von der Hauptstrasse wegzunehmen (automatische Poller-Systeme / Signalisationssysteme). Dabei ist nicht nur von den jetzigen wenigen Tagen der Sperrung auszugehen, sondern es sind auch tagesbezogene oder wochentagsbezogene Massnahmen anzudenken. Notabene könnten temporäre Massnahmen (als Sofortmassnahmen) auf deren Eignung geprüft werden.

Kap. 2.1, 2.2 und 2.3 in Verbindung mit Kap. 5, Aufzählungspunkt 1.5 ergeben die angesprochenen Resultate. Es sollen vier Bilder der Teilbereiche "Kantonsstrasse", "Spielhof", "Rathausplatz" und "Von der Linth durch die Stadt zum Glärnisch" erstellt werden. Das Ergebnis des Studienauftrags wird ein Gesamtkonzept für den Perimeter sein. Die detaillierten Projekte werden darauf basierend in der nächsten Phase ausgelöst. Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht wird den Planungsteams zur Verfügung stehen.

* Kenntnisnahme.

Die Kantonsstrasse ist für den motorisierten Verkehr die Lebensader durch den Kanton. Unter anderem sind auch Ausnahmetransporte mit Übermassen zu gewährleisten. Die angesprochenen Massnahmen sind betrieblicher Natur und deren Machbarkeit können in einem nächsten Projektierungsschritt abgeklärt werden.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe

Thema / Titel

Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /

Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

19-e

Miteinbezug in die Aufgabenstellung

Bei den Gesamtkonzeptüberlegungen sollten einbezogen und Aussagen verlangt werden für die Gestaltung des Gemeindehausplatzes, aber auch für Parkplatzangebote, insbesondere für die Tiefgarage Landsgemeindeplatz etc..

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters werden die Plätze bearbeitet. Der Gemeindehausplatz ist im Teilbereich "Von der Linth durch die Stadt zum Glärnisch" enthalten. Der Zaunplatz und die damit verbundene Thematik der öffentlichen Parkierung wird in einer separaten Vorlage an der Herbstgemeindeversammlung 2022 behandelt.

* Kenntnisnahme.

19-f

Zusammensetzung Beurteilungsgremium

Beim Beurteilungsgremium sollte darauf geachtet werden, dass Anstösser, Detaillisten, Gastronomen und weitere Interessenvertreter aktiv miteinbezogen werden.

Das Beurteilungsgremium ist bereits definiert und setzt sich aus Fachexpert:innen (Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung, Ortskernentwicklung) und Sachexpert:innen (Vertreter:innen Kanton und Gemeinderat) zusammen. Zudem gibt es beratende Expert:innen. Aktiv in den Prozess des Studienauftrags werden die erwähnten Gruppen mit der vorliegenden Vernehmlassung eingebunden.

Eine Begleitgruppe (bestehend aus Vertreter:innen von Institutionen, Parteien, Verbänden und Nachbargemeinden) wird jeweils nach den Zwischenbesprechungen des Studienauftrags angehört. Daraus erhofft man sich Inputs, die ggf. auch an die bearbeitenden Teams weitergegeben werden können. Somit ist bereits eine grosse Partizipation berücksichtigt. Es wird auch noch auf die Erwägungen in Pkt. 5-c verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

19-g

Möglichkeit einer Einbahn

Bei den Gesamtkonzeptüberlegungen sollte auch eine mögliche Einbahn vom Spielhof bis zum Gemeindehausplatz und über die Burgstrasse bis zum Abzweiger Spielplatz/WC-Häuschen miteinbezogen werden. Bei der Kurve Burgstrasse bis zum «Polizeiposten» hätte es genügend Gemeindeboden für eine neue Gestaltung, damit grosse Lastwagen gut abbiegen können. Somit braucht es nur eine Strassenführung, Parkplätze bleiben zu Gunsten der Detaillisten/Gastronomen bestehen und auch die Fussgänger hätten genug Platz.

20-a

Attraktives Stadtleben gestalten

Wir beantragen, dass in der Studie geprüft wird, wie die Gemeinde Glarus ein attraktives Stadtleben unterstützen kann. Ein lebendiges und attraktives Stadtleben mit vielfältigen Restaurants, Cafés und Einkaufsmöglichkeiten reduziert Fahrten mit dem Motorfahrzeug in auswärtige Einkaufszentren und erhöht die Wertschöpfung im Kantonshauptort. Die Einwohner:innen fühlen sich in Glarus mit vielen Begegnungszonen, grüner Innenstadt und einem vielfältigen Angebot wohler und verbringen mehr Zeit an ihrem Wohn- oder Arbeitsort. Insbesondere sind die Einwohner:innen der Quartiere und Ortsteile in der Gemeinde auf die Vorteile des autofreien Einkaufens und Arbeitens aufmerksam zu machen, um den Ziel-/Quellverkehr bewusst zu reduzieren – zum Beispiel mit identitätsstiftenden Elementen wie einem Glarner Einkaufstrolley (cool) oder einem Glarner/Netstaler/Riedener/Ennendaner Regenschirm/-schutz (stylisch). Werden solche Elemente benutzt, prägen auch sie das Stadtbild mit. Zudem kann das einheimische Gewerbe an der Produktion bzw. Bereitstellung solcher Elemente beteiligt werden.

20-b

Mitfahrgelegenheiten aktiv fördern

Wir beantragen, im Rahmen der Studie zu prüfen, welche Massnahmen die Gemeinde zur besseren Auslastung der durchfahrenden Motorfahrzeuge treffen kann. Der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Motorfahrzeugs liegt unter zwei Personen (1,6 Personen total / 1,1 Personen bei der Arbeit). Das verbraucht viel unnötigen Platz und verursacht unnötige Emissionen. Eine bessere Auslastung von Personenwagen führt zur Reduktion des DTV

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

Es wird auf die Erwägungen in Pkt. 3-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Die angebrachten Ideen und Vorschläge werden als Charm-offensive im Rahmen der allgemeinen Kommunikationsmassnahmen der Standortförderung verstanden und werden gerne in diesem Rahmen geprüft. Die Studienaufträge konzentrieren sich auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Planerteams haben keine Kommunikationsmassnahmen zu planen. Erfahrungsgemäss werden sie aber diverse Hinweise, auch in dieser Art, geben. Der Mitwirkungsbericht steht den Planerteams zur Verfügung und diese Hinweise fliessen so an sie.

* Kenntnisnahme (resp. keine Anpassung der Unterlagen, Prüfung der Kommunikationsmassnahmen).

Solche Massnahmen sind Bestandteil eines Mobilitätskonzeptes, welches wohl regional / kantonally angegangen werden müsste. Die Studienaufträge konzentrieren sich auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes im vorgesehenen Bearbeitungsperimeter und die Planerteams haben kein Mobili-

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

und kann zum Beispiel durch digitale Ridesharing-Angebote erreicht werden. Bis (und damit) die Menschen bzw. private Anbieter soweit sind, eignen sich niederschwellige Massnahmen. Insbesondere sollte der bereits umgesetzte Ansatz der Klöntaler «Mitfahr-Bänkli» ausgeweitet werden – zum Beispiel mit zwei bis drei «Stationen» entlang der Kantonsstrasse und ebenso in den Quartieren und Ortsteilen. Wichtig ist, dass die «Stationen» auch vor Regen und Hitze schützen. An einem solchen Projekt kann nicht nur das lokale Gewerbe (z.B. Schreinereien, Metallbauunternehmen) beteiligt werden. Es hat auch Signalwirkung bzw. Potenzial für die kantonsweite Umsetzung eines solchen unkomplizierten Mitfahrangebots, von dem die Einwohner:innen aller drei Gemeinden sowie die Gäste bzw. der Tourismus (Image) profitieren.

20-c

Rahmenbedingung des Kantons

Im Übrigen teilen wir die Anregung anderer Organisationen, dass die Rahmenbedingungen des Kantons hinterfragt werden sollten. Eine zukunftsorientierte Innenentwicklung ist nur möglich, wenn die Gesamtsituation inklusive der Hauptstrasse berücksichtigt wird. Wir empfehlen, dass trotz diesen Rahmenbedingungen in der Studie aufgezeigt wird, was für die Menschen in Glarus gewonnen werden könnte, wenn man diese Auflagen öffnet, um Denkverbote zu vermeiden. Idealerweise profitiert auch der Kanton von dieser Studie und kann sich ein Bild über die Chancen einer ruhigen und entspannteren Innenstadt machen.

21-a

Bearbeitungsperimeter

Grundsätzlich ist die Beschränkung auf einen Bearbeitungsperimeter i.O. Allerdings kann dieser nicht losgelöst vom restlichen Ortsgebiet betrachtet werden. Besonders den Schnittstellen zu den angrenzenden Gebieten, wie z.B. dem Zaunplatz, ist im Sinne einer gesamtheitlichen Perspektive Beachtung zu schenken.

*Erwägungen des Gemeinderats /
 Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

tätskonzept für den gesamten Ort Glarus zu planen. Erfahrungsgemäss werden sie aber diverse Hinweise, auch in dieser Art, geben. Der Mitwirkungsbericht steht den Planerteams zur Verfügung und diese Hinweise fliessen so an sie.

* Kenntnisnahme.

Die Aufgabenstellung ist unseres Erachtens so formuliert, dass keine Denkverbote bestehen. Abweichungen von normativen Vorgaben müssen jeweils Vorteil bringen und deren Funktionalität muss gegeben sein (Kap. 2.4.2). Ansonsten würde es auch nicht gelingen, den Kanton als Eigentümer der Kantonsstrasse zu überzeugen.

* Kenntnisnahme.

Den Übergängen und der Anbindung der angrenzenden Bereiche soll im Programm expliziter Beachtung beigemessen werden. Grundsätzlich stellt der Bearbeitungsperimeter keine stricte Grenze dar. Die angrenzenden Bereiche sind sofern zweckdienlich miteinzubeziehen.

Es wird auf die Erwägungen in Pkt. 1-e verwiesen.

* Kenntnisnahme (resp. Anpassung gemäss Formulierung in Pkt 1-e).

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

21-b

Kantonsstrasse

Grundsätzlich gelten die Auflagen bezüglich Tempo 50 und Fussgängerstreifen. In der Absolutheit, wie sie aufgestellt sind ("...ausdrücklich nicht erwünscht") empfinden wir sie für den kreativen Prozess aber als unnötig einschränkend. Einerseits stammen die Auflagen aus den Jahren 2015/2016 und sind mittlerweile vielleicht überholt. Andererseits können auch auf kantonaler Ebene politische Vorstösse lanciert werden, wenn andere Regime zu besseren Lösungen führen. Dabei verweisen wir auch auf die Varianten I - IV aus dem BGK 2016.

21-c

Allgemein

Wie bereits aus den vorgängigen Bemerkungen hervorgeht, sprechen wir uns gegen eine zu eng gefasste Aufgabenstellung aus, welche einer kreativen Lösungsfindung hinderlich ist. Die Gemeindeversammlung hat mit dem Verpflichtungskredit namhafte Mittel zur Verfügung gestellt. Diese einmalige und vielleicht auch letzte Chance gilt es optimal zu nutzen. Oder um es etwas überspitzt zu formulieren: CHF 385'000 sind aus unserer Sicht zu viel nur für ein paar Blumenrabatten. Insofern appellieren wir daran, die Rahmenbedingungen zwar als solche miteinzubeziehen, diese aber nicht als unumstösslich zu betrachten.

22-a

Ausweitung Perimeter auf gesamte Innenstadt

Wir begrüssen den Studienauftrag, erachten den gewählten Perimeter als zu eng gefasst. Dieser sollte auf das gesamte Innenstadtgebiet ausgeweitet werden, zumindest auch den Zaunplatz, das Bahnhofareal und die Anbindung des Kartoni-Areals einbeziehen.

Die Aufgabenstellung ist diesbezüglich effektiv strickte formuliert. Ansonsten würde es auch nicht gelingen, den Kanton als Eigentümer der Kantonsstrasse zu überzeugen. Jedoch wird auch explizit darauf hingewiesen, dass Abweichungen von normativen Vorgaben nicht ausgeschlossen sind, sofern diese Vorteile bringen und deren Funktionalität uneingeschränkt gegeben sei (siehe Kap. 2.4.2).

* Kenntnisnahme.

Der Appell wird zur Kenntnis genommen. Das Studienauftragsverfahren ist so ausgelegt, dass Ergebnisse vorliegen werden, welche zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes im Bearbeitungsperimeter führen werden. Mit welchen Massnahmen und in welchem Umfang dies erfolgt, wird sich weisen.

* Kenntnisnahme.

Der Perimeter wurde bewusst begrenzt gehalten, um die in diesen Bereichen vordringlichen Aufgaben in der angemessenen Detailtiefe bearbeiten und beurteilen zu können. Die erwähnten Planungen Kartoni-Areal, Zaunplatz und Bahnhofareal laufen separat. Deren Miteinbezug in den Studienauftrag würde nicht nur finanziell den Rahmen sprengen,

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

23-a

Perimeter

Der vorgesehene Perimeter ist viel zu klein. Auch der Zaunplatz, der Bahnhof und das Kartoni-Areal gehören dazu. Intelligente Projekte sind im vorgesehenen Perimeter nicht realisierbar.

sondern es kämen Themen in den Fokus, welche die Behandlung nicht minder wichtiger Themen konkurrenzieren oder sogar verunmöglichen würde.
Es wird hier auch noch auf die Erwägungen in Pkt. 1-e verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Es wird auf die vorstehenden Erwägungen unter Pkt. 22-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

24-a

Perimeter und Einbezug Kanton

Der Betrachtungsperimeter müsste das Isos-Gebiet des Stadtzentrums umfassen, nur so ist eine seriöse Analyse mit den richtigen Rückschlüssen auf den engeren Perimeter möglich. Zudem ermöglicht eine weiter gefasste Betrachtung eine Temporeduktion auf der Hauptstrasse strategisch jetzt schon anzudenken.

Es handelt sich um einen Bearbeitungsperimeter, der auch im Hinblick auf die Folgeaufträge definiert werden muss. Für die Betrachtungen ist selbstredend – wie bei allen so gelagerten Verfahren – nicht an der Bearbeitungsperimetergrenze Schluss. Die Abgrenzung des ISOS-A-Gebiets steht nicht im Zusammenhang mit der Aufgabenstellung des Studienauftrags. Für die Erreichung der Zielsetzungen kann das ISOS-A-Gebiet (und ggf. auch darüber hinaus) betrachtet werden, aber es sind keine Bearbeitungen dazu erforderlich. Eine weiter gefasste Betrachtung hat keine Auswirkungen auf das Temporegime. Dieses unterliegt anders gelagerten Rahmenbedingungen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

25-a

Bearbeitungsperimeter

Es ist zu begrüßen, dass die Gemeinde Glarus für die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Gestaltung der öffentlichen Räume im Zentrum Glarus' einen Projektstudienauftrag nach SIA 143 durchführt. Allerdings müsste der Bearbeitungsperimeter zwingend die Plätze um die Kirche und vis-à-vis beim Stampf sowie die parallelen Nebenachsen umfassen, um die besondere Charakteristik des Glarner Stadtraumes insgesamt zu stärken.

Der Bearbeitungsperimeter ist bewusst so gefasst, als dass die für die Erreichung der anspruchsvollen Zielsetzungen zu Bearbeitenden Themen in einem angemessenen Detaillierungsgrad bearbeitet und beurteilt werden können. Die Betrachtung und Analyse muss dazu natürlich über den Bearbeitungsperimeter hinausgehen – je nach Thema unterschiedlich weit. Die entsprechenden Arbeitsunterlagen werden zur Verfügung gestellt.

* Kenntnisnahme.

25-b

Einbezug des Kantons

Die Kantonsstrasse als Hauptachse spielt im Stadtraum eine herausragende Rolle, die entsprechenden kantonalen Stellen müssten deshalb zwingend in das Verfahren mit einbezogen werden.

Die kantonalen Stellen waren und sind in die Vorbereitung und Durchführung des Studienauftrags involviert und sind Teil des Beurteilungsgremiums.

* Kenntnisnahme.

26-a

Gesamtes ISOS-Perimeter in Betracht ziehen

Das ISOS hat eine grosse Tragweite für das geplante Vorhaben. Es handelt sich somit um eine Bundesaufgabe, deren Vollzug in der Hand des Kantons liegt. Bei der Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben ist das ISOS relevant und daher muss neben dem vorgesehenen Perimeter unbedingt das Ganze (ganzes ISOS-Perimeter) in Betracht gezogen werden.

Es handelt sich um einen Studienauftrag. Die massgeblichen Rahmenbedingungen, insbesondere auch das ISOS werden miteinbezogen und die erforderlichen Abwägungen bei Bedarf vorgenommen. Der Betrachtungsraum geht für diese Fragestellungen selbstverständlich über den Bearbeitungsperimeter hinaus.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

26-b

Keine Gestaltungskonzept, sondern Partitur des Raumes und Haltungen als Handlungsanweisungen

Es gibt vielmehr die Partitur des Raumes im Zentrum von Glarus zu erkennen und sichtbar zu machen und daraus Haltungen für ein qualitativvolles Handeln abzuleiten als ein Gestaltungskonzept festzuschreiben, das dann schon bald von den aktuellen Notwendigkeiten der Zeit überholt sein wird. Wichtig ist es auch festzustellen, wo überhaupt rein gar nicht nötig ist. Die Identität eines Ortes ist meist vielgestaltig und mehrdimensional, so dass nebeneinander Verschiedenes Platz hat, sofern die Qualität stimmt.

26-c

Keine Entwicklungsachsen planen, sondern Vielfalt, Durchmischung, Porosität des öffentlichen Raumes

Die Idee der Entwicklungsachse sei bereits überholt, ein lebendiges Ortszentrum zeichnet sich durch Vielfalt, Durchmischung, Porosität, Wandelbarkeit aus. Flächenwidmungen im Sinne der Entwicklungsachsen fördern vor allem den Druck auf diese Gebiete und die Vernachlässigung anderer Orte. Lebendigkeit braucht Kleinteiligkeit, Nähe zu den betroffenen Menschen und eine Entscheidung zum sozialpflichtigen Gemeinwohl hin, der Qualitätsvollen Stadt anstelle von partikulären Interessen irgendwelcher Entwicklungen.

26-d

Verfahrensart / abzugebende Unterlagen

Studienaufträge können nur im selektiven Verfahren oder im Einladungsverfahren durchgeführt werden. Somit ist die Vielfalt der Lösungsvorschläge eingeschränkt. Die nicht anonyme Durchführung stellt hohe Anforderungen an die Gleichbehandlung der Teilnehmer. Wir könnten uns auch ein mehrstufiges offenes Verfahren vorstellen, bei dem zuerst über eine PQ eine grössere Anzahl Teams aufgenommen wird, welche dann Grundzüge einer

Das aus dem Studienauftrag hervorgehende Gesamtkonzept soll als übergeordnete Basis für die nachfolgenden konkreten Projekte sein. Es wird die richtige Schärfe aufweisen, um die angestrebten «Bilder» der verschiedenen Räume zusammenzuhalten und andererseits für die weitere Planung und Projektierung auch die erforderlichen Spielräume offen lassen.

* Kenntnisnahme.

Die «Entwicklung-Achsen» wurden in den umfangreichen Vorarbeiten als Handlungsfeld erkannt. Darauf will man sich nun konzentrieren, andere Bereiche vorerst noch beiseitelassen. Die Themen Vielfalt, Durchmischung etc. sind bekannt und – soweit beeinflussbar, auch als Zielsetzungen des Studienauftrags aufgeführt. Das spezifische Muster vom Ort Glarus – als ISOS-Ortsbild – gibt den Rahmen in wesentlichen Teilen vor.

* Kenntnisnahme.

Die Vielfalt der Ideen und die Spielräume darf nicht überschätzt werden. Mit dem vorgesehenen Prozess wird in einem gegenüber der Allgemeinheit vertretbaren Aufwand für die genannten Zielsetzungen eine ausreichend breite Auswahl an Vorschlägen erwartet.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Partitur und Haltung darzulegen haben, welche beurteilt wird. für die 2. Phase könnten dann 2-3 Teams mit unterschiedlich gearteten Ansätzen die Detailarbeit machen (auch hier ist nochmals genau zu hinterfragen, welche Unterlagen wirklich eingereicht werden sollen / erforderlich sind, um den weiteren Prozess mit dem Kanton günstig zu beeinflussen.

27-a

Mehr Mut!

Diese Ausschreibung ist geprägt von Kleinmut, Ambitionslosigkeit und einem generellen Mangel an einer Vision für die Zukunft von Glarus. Die genannten städtebaulichen Probleme von Glarus betreffen den Stadtkörper insgesamt, der Bearbeitungssperimeter ist jedoch viel zu klein und partikular definiert. Warum wird die räumliche Sphäre der Intervention so künstlich klein gehalten? Wenn man strukturelle Probleme wie die Organisation des Verkehrs strukturell angehen will, müssen die Planer die Stadt ganzheitlich betrachten können. Dazu ist es notwendig, dass der Bearbeitungssperimeter deutlich vergrössert wird, mindestens auf den im ISOS ausgewiesenen Bereich 1 «Stadtzentrum nach dem Brand 1861 auf rasterförmigen Muster angelegt». Der jetzige Perimeter enthält das Risiko, dass die Lösungen nur kosmetischen Charakter haben werden. Glarus war nach dem Brand von 1861 sehr mutig und hat eine für damalige Schweizer Verhältnisse radikale Neugestaltung des Stadtgrundrisses gewagt. Dieser grosse neue Wurf damals hat Glarus zur einer der charakteristischsten und unverwechselbarsten der Schweiz gemacht, der neben La Chaux-de-Fonds einzigen Rasterstadt der Schweiz. Mit seiner kompakten und kraftvollen Stadtanlage innerhalb eines grosszügigen Tals beweist Glarus, dass Dichte und Landschaft harmonisch verbunden werden können. Glarus ist in der Geschichte des Städtebaus ein ganz wichtiger Prototyp für eine alpine Urbanität, die dank ihrer kompakten Organisation wenig Fläche verbraucht und damit das genaue Gegenbild zur heute vorherrschenden Zersiedlung in den alpinen Siedlungsräumen zeichnet. Diesen Mut zu einer Radikalität, die auf der Höhe der zeitgenössischen Herausforderungen ist, sucht man in der Ausschreibung leider vergebens. Ich möchte die Verantwortlichen deswegen dazu ermuntern, sich ein Beispiel zu nehmen sowohl an der eigenen Geschichte und Städten wie Barcelona und Paris, die heute ihre Probleme mit grosser Entschlossenheit und Erfindungskraft angehen. Sie zeigen insbesondere, dass man die Rolle des motorisierten Individualverkehrs heute radikal einschränken muss und kann. Wir müssen Stadträume aus dem Zugriff des Verkehrs zurückerobern und für die Menschen wieder zugänglich machen. Es ist nicht so, dass der Einzelhandel eingehen würde, wenn die Leute nicht mehr mit dem Auto zum Einkaufen fahren

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

* Kenntnisnahme.

Wir stehen nicht vor der Aufgabe, nach einem Städtebrand eine Siedlung wieder aufzubauen. Auch stehen wir nicht vor der Aufgabe, ein Mobilitätskonzept für den Kanton Glarus zu erstellen, oder eine Umfahrung von Glarus zu planen. Diese Grundlagen dazu bestehen und gilt es zu respektieren, wenn dann konkrete Umsetzungsprojekte wie vorliegend gestartet werden. Glarus ist nicht Barcelona. Die Rahmenbedingungen der geografischen Lage, der Grösse bzw. Kleinheit der Stadt können nicht ausser Acht gelassen werden.

Es geht bei der vorliegenden Aufgabe nicht um einen «Plan Hausmann» für Glarus, sondern um konkrete Fragestellungen zu dessen heutiger und künftiger Entwicklung im als Zentrumsgebiet bezeichneten Bereich. Es soll die Planung für eine Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt gestartet werden und zu dieser Aufgabenstellung Ideen gesammelt und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden. Selbsterklärend ist, dass das ISOS in den Betrachtungen zu berücksichtigen ist.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

können - die autobefreiten Superblocks von Barcelona zeigen genau das Gegenteil. Mobilität kann heute durch ein viel differenzierteres Spektrum von Möglichkeiten erreicht werden: Neben dem Velo gibt es viele Formen elektrisch betriebener Fortbewegungsmittel, die auch Menschen mit Gehbehinderungen viel besser in das städtische Leben integrieren. Der Durchgangsverkehr gehört einfach aus dem Stadtzentrum verbannt, das ist ein Konzept des 20. Jahrhunderts, dessen Untauglichkeit für ein lebenswertes Stadtleben heute nicht mehr erklärt werden muss. Ich fordere, dass die Ausschreibung den Planern ein deutlich stärkeres Mandat erteilt, die Gestalt und Benutzung des Stadtraums ganz grundsätzlich neu zu denken, auf dem Niveau der internationalen Stadtdiskussion, damit diese Intervention auch wirklich „nachhaltig“ sein kann. In den bisherigen, zu engen Grenzen droht das Projekt zu einer rein symbolischen Operation zu verkommen, die der Stadt nicht helfen wird.

28-a

Zu kleiner Perimeter

Jede Stadt ist dem Wandel unterworfen und muss sich verändern, um lebenswert zu bleiben. Diese Veränderungen können nur gemeistert werden, wenn der Genius Loci eines Ortes richtig interpretiert wird. Hinsichtlich dem etwas willkürlichen und viel zu klein ausgesteckten Perimeter des Studienauftrages werden drei elementare Punkte der von Simon & Wolff entwickelten Stadtstruktur übersehen.

- a) Die Kernstadt wurde als ein grosses Ganzes, als kollektive Leistung gedacht und angelegt. Der Handlungsperimeter bei einer Aufwertung muss im Minimum im gesamten Rahmen dieser Planstadt erfolgen dürfen.
- b) Die Planstadt fusst auf vier Plätzen (Rathausplatz, Spielhof, Kirchplatz, Stampf), welche mit den dazugehörigen Strassen ein Kreuz bilden. Der Stampf ist der einzige nicht öffentliche Bau der ganzen Innenstadt (!), welcher nach 1861 aus der regelmässigen Struktur ausbricht und prominent als Gegenüber der Stadtkirche inszeniert wurde. Der Stampf ist Mahmal und wach zu haltende Erinnerung an die Ereignisse von 1861 und muss deshalb in die Idee zur Aufwertung der Innenstadt integriert werden. Der Perimeter sollte deshalb auf die beiden Plätze Kirchplatz und Stampf erweitert werden.
- c) Die Stadt verfügt nicht nur über eine breite Hauptachse, sondern über zwei dazu symmetrisch angelegte Gartenstrassen, die selbst 150 Jahre nach ihrem Bau typologisch noch klar ablesbar sind. Dazwischen liegen die sogenannten "Gassen" als dienstleis-

Die Aufwertung ist nicht im gesamten Wiederaufbaubereich erforderlich und vorgesehen, sondern dort wo in der Vorarbeit das Handlungsfeld erkannt wurde. Der Perimeter orientiert sich an der Aufgabe für die Umgestaltung der Kantonsstrasse und den im Projekt Entwicklung Innenstadt Glarus erkannten wichtigen Bereich für das Zentrum Glarus und entspricht der Innenstadtzone aus der Nutzungszone. Der Perimeter ist also nicht willkürlich gewählt. Es ist selbstredend und im Programm aufgenommen, dass das ISOS für die Betrachtungen berücksichtigt werden muss. Es ist aber auch so, dass sich ein Ortsbild und das kulturelle Erbe neuen Entwicklungen stellen muss und diese nicht verunmöglichen darf, respektive eine sorgfältige Abwägung stattfinden muss.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

tende Verkehrswege. Das Tal ist eng, deshalb wiederholt sich dieses Muster nicht beliebig, wie in anderen Planstädten. All diese Teile sind wichtige Elemente der Rasterstadt und machen Glarus einzigartig. Eine Weiterentwicklung im Sinne der Erfindung kann nur mit Blick auf all diese Teile funktionieren. Die Gartenstrassen und die Gassen, wie auch die Querstrassen sollen deshalb in den Studienauftrag miteinbezogen werden.

Resumée: Die Stadt Glarus ist aufgrund ihrer Geschichte ein Spezialfall. Die Weiterentwicklung kann nur glücken, wenn das Erbe respektiert und darauf aufgebaut wird. Deshalb soll der Satz "Der Bearbeitungsperimeter des Studienauftrags liegt im Gebiet 1, «Stadtzentrum, nach dem Brand 1861 auf rasterförmigem Muster angelegt» auf Seite 13 folgendermassen geändert werden:

"Der Bearbeitungsperimeter des Studienauftrags ENTSPRICHT DEM Gebiet 1, «Stadtzentrum, nach dem Brand 1861 auf rasterförmigem Muster angelegt». Darüber hinaus sollte aufgrund seiner Wichtigkeit auch der Zaunplatz in die Planung mitaufgenommen werden. Meine Anregung zur Vergrösserung des Planungsperimeters birgt kaum Risiken aber grosse Chancen. Erst die Studie wird zeigen, wo Eingriffe nötig sein werden. Es gibt keinen Grund den Planungsrahmen ohne Not im vornherein dermassen einzuschränken. Befürchtete Budgetüberschreitungen können mit einem Kostendach gesteuert werden. Ein Team aus ausgewählten Fachleuten kann mit einem beschränkten Budget umgehen und dieses zielsicher am richtigen Ort einsetzen. Es braucht zwingend den Denk- und Handlungsspielraum der ganzen Innenstadt um das Erbe von Glarus nicht zu zerstören sondern mit Mut und Zuversicht weiter zu entwickeln und in die Zukunft zu tragen.

29-a

Ausweitung des Perimeters

Um eine Aufwertung von Glarus zu erreichen, bin ich der Meinung, dass der ausgewählte Perimeter auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden sollte. Nur so kann ein ganzheitliches Bild von Glarus gesehen und sinnvolle Lösungen erarbeitet werden.

*Erwägungen des Gemeinderats /
 Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

Diese Herausforderung wird zu meistern sein. Den Planungsteams darf zugemutet werden, dass sie die Fähigkeiten dazu aufweisen. Die Hinweise werden aber gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

Es besteht nicht die Absicht, kulturelles Erbe zu zerstören. Die Befürchtung ist unbegründet. Es soll die Planung für eine Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt gestartet werden.

* Kenntnisnahme.

Wir verweisen auf die Erwägungen unter Pkt. 5-b sowie unter den Erwägungen zu den Pkt. 25 ff..

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

29-b

Tempo 50

Tempo 30 sollte nicht schon von Beginn an ausgeschlossen werden, sondern den Fachleuten möglichst viele Freiheiten zur Lösungsfindung offenstehen.

Wir verweisen auf die Erwägungen unter Pkt. 1-c, 8-a und 19-b.

* Kenntnisnahme.

30-a

Stadt denken, keine Symptome!

Ein Studienauftrag sollte grösser gedacht sein und nicht nur einzelne Symptome bekämpfen. Ich verstehe nicht, wieso man den Denkraum nicht weiter geöffnet hat und auch den Kanton mit ins Boot nimmt! Dann hätte viel ermöglicht und mit Sicherheit nicht nur die gängigsten heutigen Problem in die Diskussion einbezogen, sondern auch Vorkehrungen für zukünftige Entwicklungen geöffnet. Zuwanderung, Klimaerwärmung und Wandel in Wertesysteme schaffen neue Grundlagen und Chancen, die es zu nützen gilt! Die Stadt muss als grosser Organismus gedacht werden wo Plätze, Strassen und Orte miteingeben zu einem lebenswerten Ganzen verbunden werden.

Die angesprochenen Anforderungen sind alle im Programm aufgenommen. Der Kanton ist in der Projektorganisation eingebunden. Den Planungsteams darf zugetraut werden, dass sie diese Anforderungen sachgerecht und mit Weitsicht bearbeiten können.

* Kenntnisnahme.

31-a

Schutz vor Lärm und Hitze

Bei der Sanierung der Kantonsstrasse aber auch von Gemeindestrassen sind lärmmindernde Strassenbeläge von höchster Qualität vorzuziehen. Höchste Qualität heisst auch, diese mit dem Klimaschutz zu verbinden. Innerorts wirken semidichte Asphalt-Strassenbeläge des Typs SDA 4-16 am besten. Die Lärmabstrahlung verringert sich bis um acht Dezibel. Dieser Belag erreicht ausserdem eine kühlende Wirkung von bis zu zwölf Grad Celsius.

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

31-b

Temporeduktion

Beim Lärmschutz geht es um den Schutz der Gesundheit – in der Glarner Innenstadt also um die Gesundheit der Menschen, die sich dort aufhalten. Schutz vor Strassenlärm funktioniert nur in Kombination verschiedener Massnahmen an der Quelle – also an der Strassenanlage und den Fahrzeugen. Anlagenseitig sind Temporeduktionen erwiesen wirksam. Die

Wir verweisen auf die Erwägungen unter Pkt. 1-c, 8-a und 19-b.

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

Temporeduktion von 50 auf 30 km/h dämpft den Lärmpegel um drei Dezibel, was einer Halbierung der Schallintensität entspricht.

31-c
Lärmradar

Nebst ihrer Anzahl (DTV) sind bei den Fahrzeugen das Gewicht, die Reifen sowie die künstliche Lärmerzeugung durch Klappenauspuff- oder andere Soundanlagen massgebend beim verursachten Lärm. Letztere gehören zu den besonders unnötigen Lärmursachen und können (nebst Polizeikontrollen) mittels Einsatz eines Lärmradars sanktioniert werden. Entsprechende Vorstösse werden auf Bundesebene diskutiert. Glarus sollte schon heute Druck beim Kanton aufsetzen, um die Mittel für eine solche Radaranlage frühzeitig zu reservieren.

31-d
Allgemein

Vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme. Unser Fokus liegt bewusst auf dem Lärm, da dieses Thema (auch in den Unterlagen) zu wenig Beachtung findet, obwohl es wesentlich für die Standortqualität ist. Bitte legen auch Sie einen Fokus auf dieses Thema im Rahmen des Studienauftrags, auch im Sinne der effizienten Gesamtwirkung der anderen Massnahmen.

32-a
Städtisches Mobilitätskonzept

Die Instandsetzung einer perfekten Kantonalen Durchgangsstrasse durch den Hauptort ist besonders für die umliegenden motorisierten Individual Verkehrsteilnehmer (MIV) ein gern gesehenes Projekt, jedoch so notwendig wie ein Blinddarm für die eigentlichen Bewohner des Fleckens Glarus: sowohl die Wegfahrt wie auch die Hinfahrt bedarf keiner kantonalen Durchgangsstrasse. Um diesen Zielkonflikt zu lösen, soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Ein Mobilitätsmix besteht aus öffentlichem Verkehr, Fussverkehr, Velos und Roller

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

* Kenntnisnahme.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

In Kap. 2.2 wurden die Ziele in dieser Hinsicht bewusst allgemein gehalten => "bekannte Anforderungen". Dazu gehören nebst vielen anderen auch der Lärm. In Kap. 2.3.1 ist der Lärm dann auch explizit als Einflussfaktor aufgeführt. Und in der Aufgabenstellung unter Kap. 2.4.2 werden die Planungsteams explizit aufgefordert, zum Lärm Verbesserungsvorschläge und Aussagen zu machen.

* Kenntnisnahme.

Die Sanierung der Kantonsstrasse steht an. Die Fahrspuren weisen bereits grosse Spurrinnen (Vertiefungen) auf. Die Schneeräumung wird dadurch erheblich erschwert. Die Sanierung wird mit oder ohne Gestaltungskonzept erfolgen. Die Chance, hier auch gestalterisch eine Verbesserung im öffentlichen Raum (nicht nur Strasse, auch Trottoirs und Plätze) zu erreichen, sollte ergriffen werden. Ein Mobilitätskonzept ist

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

und MIV. Diese Verkehrsteilnehmer beanspruchen ganz unterschiedliche Zeiten: Beispielsweise zu Schulzeiten soll frühmorgens, Mittags und um 15 Uhr ein langsamer Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse herrschen, da mehrere Schulwege von der Kantonsstrasse durchschnitten werden. Weiter soll ein Parkleitsystem dazu führen, nicht nur beim Metzger einen Einkauf zu tätigen um dann nach Riedern weiter zu fahren, sondern sollen auch noch zu einen Stopp bei einem weiteren Krämer in fussläufiger Distanz einladen und eventuell noch eine Person vom Bahnhof abzuholen. In einer langjährigen Perspektive sollen die ursprünglichen Städtischen Pläne der Wiederaufbauarchitekten B. Simon und J.K. Wolff auch peripher gelegenen Gebieten (Kartoniareal, Netstal, Bergli, Riedern, Büel, Ennenda) eine Anbindung an ein leistungsfähiges Stadtleben und eine smarte Mobilität erlauben: Dieses Stadterlebnis soll durch eine Priorisierung des schwächeren Langsamverkehrs und eine Duldung des Durchgangsverkehrs jedoch eine möglichst starke Unterdrückung des intrinsischen Verkehrs geschehen.

33-a

Benutzung / Gestaltung Cityplatz

Der Platz vor dem Restaurant City (Restaurant/Hauptstrasse/Brunnen) soll nur vom Pächter des Restaurants benützt werden dürfen. Es sind auch feste Einrichtungen zu gestatten, so dass eine gestalterische hochstehende Gartenwirtschaft eingerichtet werden kann. Nicht die billigen Möbel die alle paar Monate auf und abgebaut werden müssen. Auf Verlangen der Gemeinde können Vorschläge zur Gestaltung eingereicht werden.

34-a

Anlass und Ziele

Im letzten Abschnitt des Textes wird darauf hingewiesen, dass eine gesamtheitliche Betrachtung und Lösungsfindung angestrebt wird. Nach dem Studium der Unterlagen lässt sich diese Zielsetzung nicht erfassen. Zu sehr sind die planerischen Einschränkungen von Anfang an eingeschränkt.

*Erwägungen des Gemeinderats /
 Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

eine gute Basis, um das eigene Handeln zu reflektieren und Veränderungen herbeizuführen. Ein Mobilitätskonzept ist eine separate, zusätzliche Aufgabe, ausserhalb des Studienauftrags für die Aufwertung des öffentlichen Raumes.

* Kenntnisnahme.

Dieses Anliegen ist eine Frage der Sondernutzung des öffentlichen Raumes und separat zu behandeln. Es ist bereits heute so, dass in Bewilligungen für Sondernutzungen gestalterische Anforderungen gestellt werden. Das ist sehr begrüssenswert. Die Studienaufträge bearbeiten die Aufwertung des öffentlichen Raumes in Bezug auf die Gestaltung von Strassen, Trottoirs und Plätzen.

* Kenntnisnahme.

Die Gestaltung von Strassen unterliegt strengen gesetzlichen Anforderungen und die Sicherheit steht an oberster Stelle. Diese Anforderungen sind zu erfüllen, wenn ein bewilligungsfähiges und realisierbares Bauvorhaben resultieren soll. Die Herausforderung für die Planungsteams wird sein, aus all diesen Anforderungen und Rahmenbedingungen attraktive

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

34-b

Absicht

Beim "Gegenstand des Verfahrens" wird darauf hingewiesen, dass sich das Gestaltungskonzept auf den bezeichneten Perimeter der Innenstadt von Glarus beschränken soll. Auf die zwei "zentralen Achsen". Dieser Perimeter ist viel zu eng.

34-c

Zielsetzungen Studienauftragsverfahren

Wir unterstützen die Idee, dass die Umgestaltung zu einem ökologischen Mehrwert und zur Hitzeminderung im Zentrum beitragen soll. Dafür genügen ein paar Pflanzkübel aber nicht. Da braucht es mehr Bäume.

34-d

Aufgabe und Ergebnis Studienauftrag

Unter den erwähnten Einflussfaktoren im definierten Perimeter wird auch die Parkierung erwähnt. Hier spielt der Zaunplatz eine zentrale Rolle. Er muss zwingend in das Konzept der Innenstadtentwicklung eingebunden werden. Wir wollen nicht auf "später" vertröstet werden. Der Gemeinderat soll in einem Grundlagenkonzept zur Innenstadtentwicklung alle Varianten der Parkierung jetzt aufzeichnen und dem Stimmbürger vorlegen und nicht im Voraus einzelne Varianten abwürgen.

und aufwertende Vorschläge zu erarbeiten. Den (noch zu wählenden) Planungsteams, bestehend aus Freiraum- und Verkehrsplaner darf zugetraut werden, dass sie diese Fähigkeiten aufweisen.

* Kenntnisnahme.

Wir verweisen auf die Erwägungen unter Pkt. 5-b sowie unter den Erwägungen zu den Pkt. 25 ff..

* Kenntnisnahme.

Die Hinweise und Ideen werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Der "autofreie" Zaunplatz und damit das Thema zur Tiefgarage werden an der Herbstgemeindeversammlung 2022 behandelt und Beschlüsse gefasst. Weiter wird auf die Erwägungen unter Pkt. 1-e, 5-b, 8-b und 10-a verwiesen.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

34-e

Übergeordnete Sachbereiche

Wir haben bereits im ersten Abschnitt darauf hingewiesen, dass ökologische Aspekte wichtig sind. Jetzt lesen wir, dass Bäume in der Innenstadt künftig einen wichtigeren Platz einnehmen könnten als bisher. Gute Ansätze sind im südlichen Teil der Hauptstrasse bereits vorhanden. Eine (evtl. nur ostseitige) Verlängerung der "Allee" von der Bahnhofstrasse bis zum Spielhof ist denkbar.

34-f

Kantonsstrasse

Dass der Kanton bereits in der Phase der Studienaufträge die Planungsfreiheit einschränkt, ist inakzeptabel. Dass er (der Regierungsrat) den Parkplätzen grosse Wichtigkeit zumisst, ist erstaunlich. Insbesondere deshalb, weil der Gemeinderat hier eher auf die Bremse tritt und den Zaunplatz bei einer gesamtheitlichen Betrachtung nicht miteinschliessen will.

34-g

Kantonale Richtplanung

Eben weil gerade für einen Zeitraum von ca. 25 Jahren "geplant" werden soll, ist es wichtig, dass auch die Strassenführung in Glarus in ein solches Konzept eingebunden wird. Unabhängig davon, was die Richtplanung sagt.

Die Hinweise und Ideen werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

* Kenntnisnahme.

Veränderungen an den Strassenführungen werden grosse Aufwendungen auslösen, die zeitgleich ausgeführt werden müssen. Das Programm ist in dieser Hinsicht offen formuliert. Es können Vorschläge zur Strassenführung gemacht werden. Diese werden eine Umfahrungsstrasse, wie in der Richtplanung langfristig vorgesehen, nicht ersetzen können. Es erscheint deshalb wohl zielführender, wenn bei der Kantonsstrasse Lösungsansätze zur Verbesserung zur Gestaltung respektive zur Aufwertung des öffentlichen Raumes weiterverfolgt werden.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe

Thema / Titel

Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /

Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

34-h

Kommunale Richtplanung

Das oben gesagte gilt auch für die kommunalen Aspekte. So, wie die Innenstadt in dieser Planung definiert ist, existiert sie ohnehin nicht.

Im Übrigen lesen wir da: "die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne (!) Signalisation das geltende Verkehrsregime erkennen und sich entsprechend verhalten"Das Gegenteil davon wird heute umgesetzt.

34-i

Kommunale Nutzungsplanung

Bäume und Baumreihen sollen nicht geschützt, sondern erst einmal ermöglicht werden. Die Umsetzung dieses Postulates ist auch ohne weitergehende Planung möglich

34-j

Kommunales Parkierungskonzept

Der kommunale Richtplan von 2016 sieht vor, dass der Landsgemeindeplatz Standort für eine mögliche Parkierungsanlage sein könnte. Nun schreibt der Gemeinderat, dass auf dem Zaunplatz auf eine Tiefgarage verzichtet werden soll. Das ist inakzeptabel ohne dass vorher die Stimmbürger ihre Meinung kundtun können. Er bringt zwei andere Orte ins Spiel. Diese liegen weiter abseits vom Dorfzentrum. Entweder verkennt der Gemeinderat das Einkaufsverhalten der heutigen Konsumenten oder er unterschätzt die Gefahr, dass das Stadtzentrum als Einkaufsort immer mehr an Bedeutung verliert. Da nützen auch noch so wohlformulierte Absichtserklärungen des GR wenig bis gar nichts.

34-k

Innenstadtanalyse, Vision Strategie

Wenn die Chancen zur Entwicklung des Detailhandels nur noch zwischen Gemeinde- und Rathaus liegen (so formuliert auf s.19/ Synthesekarte), dann ist Glarus gestorben.

* Kenntnisnahme.

* Kenntnisnahme.

Der "autofreie" Zaunplatz und damit das Thema zur Tiefgarage werden an der Herbstgemeindeversammlung 2022 behandelt und Beschlüsse gefasst.

* Kenntnisnahme.

Die Ergebnisse aus dem Studienauftrag können voraussichtlich auch für weitere Projekte angrenzend zum vorhandenen Bearbeitungsperimeter herangezogen werden. Der Schwerpunkt der Bearbeitung wurde insbesondere auch auf Basis des Prozesses «Entwicklung Innenstadt» so definiert.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

34-I

Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016

Erwägungen / Erläuterung: wenn gemäss Variante IV nur eine Optimierung am Bestand möglich sein soll und der Kanton an seinen Vorgaben festhält, dann kann die Gemeinde Glarus darauf verzichten die vorgesehene Planung für fast CHF 400'000.- weiter zu führen. Dieses Geld genügt dann wahrscheinlich sogar für die Umsetzung der noch möglichen Varianten: Bäume pflanzen, bessere und mehr Sitzgelegenheiten im Zentrum und in den Quartieren.

35-a

Ruhe in der Innenstadt

Ich schlage vor, geeignete Zonen der Ruhe (vor Strassenlärm) zu identifizieren, um den Aufenthalt in der Innenstadt angenehmer, gesünder, länger und genussvoller zu gestalten. Als prominente Ruhezone eignet sich insbesondere die verlängerte Hauptstrasse ab dem Rathausplatz Richtung Süden – im Sinne von Ruhe vor dem Verkehrslärm zur Förderung menschlicher Begegnungen. Bereits heute ist dieser Innenstadtbereich im Vergleich zur Kantonsstrasse akustisch recht angenehm. Der Aufwand hält sich also in Grenzen und lässt sich zum Beispiel mit einer passenden (beruhigenden) Färbung des Strassenbelags umsetzen.

Das Parkplatzangebot ist in diesem Bereich auf ein Minimum zu beschränken, um unnötigen Suchverkehr zu vermeiden, sollte primär verkehrsberuhigenden Charakter haben und in erster Linie Fahrzeugen von Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit oder des Gewerbes (Anlieferung, Handwerker) dienen.

Für weitere, auch kleinere, bewusst geschaffene ruhige Aufenthaltszonen eignet sich das gesamte Gebiet «von der Linth durch die Stadt zum Glärnisch» beidseitig der Kantonsstrasse sehr gut.

Die Herbstgemeindeversammlung 2021 hat den Auftrag erteilt, das vorliegende Studienauftragsverfahren durchzuführen.

* Kenntnisnahme.

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

35-b

Klangwelt Kantonsstrasse

Ich schlage vor abzuklären, wie die Akustik entlang der Kantonstrasse eine andere (positive) Aufmerksamkeit erhält.

Zum Beispiel mit einem «Parcours» über Lärm und dessen (gesundheitlichen, wirtschaftlichen) Folgen und über ein Mobilitätsverhalten, das möglichst wenig (gesundheitsschädlichen, unnötigen) Lärm verursacht.

An den Plätzen – Spielhof, Rathaus- und Cityplatz, Gemeindehausplatz – lassen sich vielleicht Klang-Installationen einsetzen. Beispiel: Harmonic Gate Zürich. Auch Gewässer (Freilegung unterirdischer Bäche) könnten mit ihrem natürlichen Geräusch dem künstlichen Strassenlärm Paroli zu bieten.

35-c

Selbstbewusster Umgang mit fraglichen Auflagen

Die Auflagen des Kantons hinsichtlich Tempo 30 sollten hinsichtlich rechtlicher Verträglichkeit geprüft werden. Zum Beispiel hinsichtlich des Lärmschutzes darf eine Temporeduktion auch auf Kantonsstrassen nicht per se ausgeschlossen werden. Die Grundlagen dazu sind im Umweltschutzgesetz und im Strassenverkehrsgesetz zu finden. Die zuständigen Behörden können gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen. Infos:

https://www.cerclebruit.ch/enforcement/3/315_Vollzugshilfe%20AG%20fuer%2030%20kmh.pdf

https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2018/april/180411a.html

Der erste Schritt zur Prüfung der rechtlichen Verträglichkeit der Auflage zu Tempo 50 ist also die Abklärung, ob der Kanton ein solches Gutachten erstellen lassen hat und, wenn ja, zu welchem Schluss es kommt bzw. wenn nein, ein solches Gutachten einzufordern. Vielen Dank für die Möglichkeit der Teilnahme und viel Kraft für die weiteren Schritte.

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Die Erstellung eines Lärmgutachtens resp. Lärmprojektes ist Aufgabe der Strasseneigentümers, also dem Kanton. Der Kanton wird das Thema Lärm in den nächsten Projektphasen zu bearbeiten haben. Der Studienauftrag konzentriert sich darauf, die Planungsteams anzuhalten, dieses Thema zu berücksichtigen und Verbesserungsvorschläge und Aussagen zu machen => Siehe Kap. 2.2 ("bekannte Anforderungen"), Kap. 2.3.1 (Einflussfaktoren) und Kap. 2.4.2 (Aufgabenstellung).

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

36-a

Rückweisung

Solange der Verkehr durch Glarus rollt, wird sich die Belastung mit allen möglichen baulichen Massnahmen nicht verbessern. Der Studienauftrag ist keinen Franken wert.

Die Kantonsstrasse altert und eine Sanierung steht an. Damit ist die Möglichkeit vorhanden, die Gestaltung massgebend neuzugestalten. Der Studienauftrag soll aufzeigen, wie diese Gestaltung aussehen kann. Diese Chance sollte ergriffen werden. Die Herbstgemeindeversammlung 2021 hat den Auftrag für den Studienauftrag erteilt.

* Kenntnisnahme.

36-b

Bäume nicht geschützt

Die Bäume vor dem Gerichtshaus sind von der Präsenz her ganz klar vergleichbar mit denen auf dem Rathausplatz. Es sind auch die gleichen Linden-Arten. Glarus wird auch als Stadt der Linden bezeichnet. Diesen Bäumen gehört ganz klar der gleiche Schutzstatus wie denen auf dem Rathausplatz. Auch die beiden Magnolien auf der Spielhofwiese sind absolut schützenswert. Eine Beseitigung wäre eine mittlere Katastrophe! Bitte Vorsicht mit der vorhandenen Substanz!

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

37-a

Sichtbarkeit Innenstadt

Idee: Wer ins Zentrum von Glarus gelangt, soll dieses auch sofort visuell als Zentrum erkennen. Und zwar über die farbliche Gestaltung der Verkehrsflächen.

Beispiele:

Stadtteile mit Zentrumsfunktionen werden bspw. in Australien als solche sichtbar gemacht. Die Strassen werden zum Teil rot eingefärbt und die Trottoirs mit roten Kopfsteinen belegt. Das sieht nicht nur toll aus, sondern macht für alle sichtbar, dass man sich in einem Zentrum befindet.

Ich wünsche mir, dass das Zentrum in Glarus auch als solches sichtbar wird. Man muss nicht so weit gehen und der Strassenbelag rot einfärben. Aber die Trottoirs mit roten Steinen belegen wäre schon ein wahnsinnig schöner Blickfang. Paradiso im Tessin hat sein Zentrum auch mit roten Kopfsteinen belegt.

Die Ideen und Hinweise werden gerne "mitgenommen". Der Mitwirkungsbericht steht den Planungsteams zur Verfügung.

* Kenntnisnahme.

Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung

Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme

38-a

Mobilität

Auszug der relevanten Hinweise:

Schlauere Mobilität (monkey-system) 5-10 Min. laufen muss zum Ehrencodex und zum Standard werden bis ein Glarner-Einwohner in ein Vehikel steigt! - Zusammen nicht Jeder alleine! - Wenn 5-10 Min. laufen Standard ist, ergeben sich Fahrgemeinschaften. - Einzel-fahrten verteuert. - Autos in Parkanlagen stapeln. - Die Autos stehen jetzt in den Vorgärten und wenn sie könnten, würden sie noch ins Bett fahren. - Die Autos gehören zusammenge-stapelt ohne Wenn und Aber. - Dazu braucht es auch günstige Brücken über Linth und Durchgänge unter Eisenbahn, so dass alle in dem 5-10 Min. Radius bei ihren Kisten sind. - Auch für die Smartgrid Umsetzung sind dann die Elektofahrzeuge in den Silos zu nutzen. - Autos aus Doppelgaragen, die braucht es für neue Tüftler und selbst kreativ zu werden.

39-a

Burgstrasse

Zur Kenntnisnahme übergebe ich die Kopien des Treffens mit dem damaligen Gemeinde-präsidenten vom 2. November 2015 betreffend Verkehr in der Burgstrasse. Wir erwarten von euch, dass dieses Schreiben auch jetzt noch Gültigkeit hat.

Schreiben der Anwohner der Burgstrasse (Quartiere Freulergüetli, Walcherguet und Nord-strasse) vom Oktober 2015 an die Gemeinde Glarus:

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident

In der Ausgabe der Südostschweiz vom 8.9.2015 haben wir erfahren, dass der Kanton für die Hauptstrasse in Glarus verschiedene Umfahrungslösungen diskutiert. Dabei wird auch eine ständige Umfahrung über die Burg-/Nordstrasse in Betracht gezogen. Vorab danken wir Ihnen im Namen sämtlicher Anwohner der Burg-/Nordstrasse, dass Sie sich in dieser Sache Zeit für unser Anliegen nehmen. Wir freuen uns, Ihnen unseren Standpunkt anläss-lich unseres Termins vom 2.11.15 darlegen zu können.

Eine Umfahrungslösung über die Burg-/Nordstrasse gab es bekanntermassen bereits in der Zeit vom Mai 2014 bis November 2014, als der Verkehr in Richtung Nord über die Burg-/Nordstrasse umgeleitet wurde. Für uns direkte Anwohner der Burg-/Nordstrasse war diese Situation angesichts der stark erhöhten Lärm- und Abgasimmissionen unerträglich. Da wir

* Kenntnisnahme.

Wir verweisen auf die Erwägungen unter Pkt. 3-a.

* Kenntnisnahme.

*Nr. der Eingabe
Thema / Titel
Stellungnahme mit Begründung*

*Erwägungen des Gemeinderats /
Anpassung der Unterlagen / Kenntnisnahme*

jedoch wussten, dass diese Lösung nur vorübergehender Natur war, konnten wir diese zu Gunsten öffentlicher Interessen akzeptieren und versuchen, im Alltag damit einigermaßen zu leben.

Vor diesem Hintergrund möchten wir Ihnen jedoch bereits heute anzeigen, dass für uns eine erneute (ständige) Umfahrungslösung über die Burgstrasse untragbar wäre. Sie würde unsere Wohnqualität auf Dauer wesentlich und unverhältnismässig einschränken. Zudem würde der verstärkte Verkehr auf der Burgstrasse wohl auch die Notfallwege zum Spital unnötig behindern.

Wir sind uns daher sicher, dass es bessere Umfahrungslösungen gibt, und ersuchen Sie als Gemeindepräsident, unsere Standpunkte auf Kantonsebene entsprechend zu vertreten. In diesem Sinne danken wir Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und freuen uns, Sie am 2.11.15 zu sehen.