

## Stellungnahme Anpassung Kantonaler Richtplan

Die Stellungnahme wurde am 30. Jul 2025 um 18:26:11 Uhr erfolgreich übermittelt.

**Thematik:**

Anpassung Kantonaler Richtplan

**Teilnehmerangaben:**

Pendlerverein Glarus  
Pendlerverein Glarus  
schützensgartenstrasse 8  
8867 Niederurnen

**Kontaktangaben:**

Kanton Glarus  
Departement Bau und Umwelt  
Kirchstrasse 2  
8750 Glarus

E-Mail-Adresse: [bauumwelt@gl.ch](mailto:bauumwelt@gl.ch)  
Telefon: 055 646 64 00

**Teilnehmeridentifikation:**

188988

## Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	A1	Die Integration des Klimaschutzes wird begrüsst und Windkraft-Potenzialgebiete werden vom Pendlerverein grundsätzlich unterschützt; einzig das von der Glarnerseite unerschlossene und ans UNESCO Weltnaturerbe angrenzende Gebiet Vorab wird aus Landschaftsschutzgründen abgelehnt	Man soll sich auf den Windpark im erschlossenen GR Teil konzentrieren
Richtplantext	Schwerpunktgebiet Wohnen und Arbeiten	Entwicklungsszenario <b>mittel</b>	vgl. Anhang bei allgemeine Bemerkungen
Richtplantext	R-B4 Siedlungsentwicklung	R-B4: Dieser letzte Satz soll <b>nicht</b> gestrichen werden und immer noch gelten:  <b>Eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets wird vermieden.</b>	Haushälterischer Umgang mit Boden ist RPG Grundsatz und bedingt Siedlungsentwicklung gegen innen und innerhalb der Siedlungsgrenzen. Dies bedeutet keine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes
Richtplantext	R-B13 Raumkonzeptkarte	Folgende Anpassung;  «Am Taktknoten Ziegelbrücke Anschlüsse <del>an den Regionalverkehr</del> in alle Richtungen verbessern»  ... sollte es heissen, und nicht:  «	Am Taktknoten Ziegelbrücke geht es auch um den Fernverkehr und nicht nur Regionalverkehr!!! Dieser Fehler muss aus unserer Sicht unbedingt korrigiert werden=>Anschlüsse in <u>alle</u> Richtungen verbessern!
Richtplantext	B Richtungsweisende Festlegungen	GL Süd soll auch hauptsächlich im Haupttal wachsen => >50%	GL Süd ist schlechter erschlossen mit dem öv und deshalb führt ein grösseres Wachstum im Siedlungstyp ländlicher Raum zu Mehrverkehr MIV
Richtplantext	S2-C/3	Änderung (klarer Auftrag):  Die Strategie muss dem Kanton <b>möglichst bald</b> und <b>spätestens in 4 Jahren bei</b> <del>der nächsten massgebenden Revision der kommunalen Nutzungsplanung oder dem Gemeinderichtplan bei der Genehmigung als Grundlage</del> eingereicht werden.  Bei den Kriterien fehlen Vorgaben für eine qualitativ gute Innenentwicklungsstrategie, die auch die Freiraumqualitäten rum ums Haus berücksichtigen;  Diese bitte ergänzen:  1. Berücksichtigung der Grün-/Freiraumnetz in den Dörfern 2. Einbettung in Ökologische Infrastruktur und Naturobjekte (auch kommunales Inventar wie ortstypische Bäume, Hecken etc.)	Überprüfbare Zeitvorgaben; nächster NUP in GL Nord ist zu spät (in 10-15 J.)  Qualitätsvolle Innenentwicklung muss auch die Frei-/Grünraumqualitäten einbeziehen - Bei der Verdichtung der sog. "grauen Qualitäten", auch die blauen (Wasser) und grünen (Bäume, Wiesen, Naturobj.) Raumqualitäten bei der Planung & Umsetzung mitberücksichtigen. Das fördert die Wohn- und Standortattraktivität.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		3. Berücksichtigung der der Qualitäten der Bäche und Gewässer (Bachöffnungen) 4. Gestaltung der Siedlungsränder	
Richtplantext	S3-B/1 Siedlungsgebiet	Siedlungsgebiet auf Bauzonenbedarf bei mittlerem Wachstum reduzieren und nur Bauzonen beachten (Zone für zukünftiges Bauen sind keine Bauzonen);  =>D Objekte GL Nord nicht 700ha, sondern <b>max. bisherige 664 ha</b>	Vgl. Anhang bei allgemeine Bemerkung
Richtplantext	S4.12 Wohn-, Misch- und Kernzonen	Ausrichtung auf mittleres Bevölkerungswachstum =>Zahlen verkleinern	vgl. Anhang bei allgemeine Bemerkungen
Richtplantext	S4.12 Wohn-, Misch- und Kernzonen	Ersatzlos streichen:  <del>Einzonungen sind möglich, wenn die kommunale Auslastung über 100% liegt unter Berücksichtigung der Mobilisierung unüberbauter Bauzonen und der Ausschöpfung des Verdichtungspotentials gemäss der Innenentwicklungsstrategie nach der Handlungsanweisung S2-C/3</del>	Keine weiteren Einzonungen dazwischen. Sind die Auslastungen bei "Mittlerem" Wachstumsszenario noch über 100%?
Richtplantext	S4.2 3 Arbeitszonen	Die kommunalen ESPs werden nicht gestrichen; insbesondere die zwei bestens mit öV erschlossenen ESPs (Bahnhof Näfels und Glarus) sind von Kantonalen und kommunalem Interesse fürs Wohnen und Arbeiten.  <del>Ersatz im Text : Den Gemeinden steht es frei, in der kommunalen Nutzungsplanung kommunale ESP festzulegen</del> Die Gemeinden sollen ihre kommunalen ESPs festlegen und mit Unterstützung vom Kanton gezielt weiterentwickeln (Nutzungsmanagement & Nutzungsprofilen)	Es kann aus Sicht des Pendlervereins nicht sein, dass die mit öV best erschlossenen ESPs beim Bahnhof Näfels und Glarus nicht schnell und zuerst entwickelt werden und bei Bilten ist eine gute Weiterentwicklung wichtig
Richtplantext	S4.23-C/2	Ergänzung zu Industriebrachen:  Für die Umnutzungen der Arbeitszonen in den erfassten Industriebrachen erarbeitet der Kanton unter Anhörung der Gemeinden in den nächsten 4 Jahren ein Konzept fürs Handeln der Gemeinden. Dort soll auch der Einbezug ins Arbeitszonenmanagement konkretisiert werden.	Aus Pendlersicht haben die Industriebrachen Entwicklungspotenzial. Eine Strategie, wie der Kanton mit den <b>Industriebrachen</b> umgeht, ist notwendig (wo Priorität Arbeitsplatzgebiete; wo Umnutzungen für Gewerbe; wo mit öffentlichen Dienstleistungen; wo Zerfall/Abbruch)
Richtplantext	V1.1-B/2 Funktionsfähigkeit	Vorgeschlagene rot markierte Änderungen ersatzlos streichen	keinen Ausweichverkehr in Quartiere zulassen, da sonst Mehrverkehr und Verteilung überall
Richtplantext	V1.1-B/2 Funktionsfähigkeit	Ergänzung mit neuem Punkt zu V1.1-B/2: Die E-Mobilität ist gegenüber dem fossilen MIV zu fördern (Ladestationen bei öffentlichen Parkplätzen etc.)	Wenn schon MIV, dann fossilfrei

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	V2.1-B/3 Abstimmung Bahn	Änderung: <b>Das Busangebot wird aktiv gefördert und im Sinne der Verkehrswende ausgebaut; Priorität Ziegelbrücke-Glarus, wo aus Kapazitätsgründen nötig, wird eine eigene Busspur erstellt</b>	Dort, wo höchstes Bevölkerungswachstum ist, braucht es zur Entlastung der Strassen prioritär mehr Busse und solange Staus eine Busspur;  das dezentrale Grundangebot im ländlichen Siedlungstyp soll gemäss öVG entwickelt werden, damit auch dort die Wohnqualität nicht leidet
Richtplantext	V4-B/1	<b>V4-B/1:Velo- &amp; Fussverkehr: <u>Neue richtungsweisende Festlegung:</u></b>  Der Kanton schafft gemeinsam mit Gemeinden und privaten Anbietern die raumplanerischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für ein <b>Bikesharing-System</b> an wichtigen Bahnhöfen und <b>fördert die Mikromobilität an allen Bahnhöfen</b>	Veloförderung für letzte Meile und flexibel kann die Strassen zu Stosszeiten effizient, nachhaltig und kostengünstig entlasten
Richtplantext	V4-B/1	<b>V4-B/1 Velo- &amp; Fussverkehr:</b> Wir beantragen folgende Ergänzung: Der Kanton stellt sicher, dass das Velowegnetz gemäss VelowegG direkte und zügige Verbindungen zwischen zentralen Zielorten (wie Bahnhöfen, Ortszentren, Schul- und Arbeitsplatzstandorten) umfasst und bis spätestens 2035 umgesetzt ist. In der Planungszeit stellt der Kanton sicher, <b>dass die bestehende kant. Veloroute nicht durch neue Strassen unterbrochen wird.</b> Bei Knotenpunkten und Querungen mit Strassen ist der Vortritt für den Veloverkehr vermehrt zu prüfen und umzusetzen.	Innerkantonales Pendeln im Alltag ist mit Bike und E-Bike sehr attraktiv, da flach und meist <10 km; Das soll gefördert werden. Dazu soll das vorhandene kantonale Velowegnetz von Ziegelbrücke bis Linthal soll vorsorglich erhalten werden =>nachhaltig und kostengünstige Umsetzung vom VelowegG
Richtplantext	E 2.6 Windenergie	Vorgehen gut; aber Objekt Vorab streichen oder	Unerschlossen auf GL Seite und UNESCO Weltnaturerbe & Landschaftsschutz (internationales Schutzinteresse) bzw. wenn Windparkplanung, dann Erschliessung von GR Seite und ein gemeinsames Projekt; (maximal ZE belassen, keine FS, da Konflikte noch nicht gelöst).
Richtplantext	E8 Umgang mit der Klimaveränderung	E 8-B/3 neu: Siedlungsräume sind klimaresilient zu gestalten: durch baulichen Hitzeschutz, grüne Infrastruktur, wenig Versiegelung und viel Beschattung.	Kantonale Grundlagen erstellen gegen Hitzebelastung und für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung in Glarus Nord und Glarus (Grossüberbauungen). Empfehlungen zur Begrünung und Beschattung an Gemeinden und Bauherren
Richtplantext	E8 Umgang mit der Klimaveränderung	Ergänzung mit Klimaschutz:  Der Bericht über den Umgang mit der Klimaveränderung im Kanton Glarus wird periodisch fortgeschrieben <u>und mit dem Thema Klimaschutz erweitert</u>	Es ist sinnvoll die Fortschrittmessung zum Klimaschutz im bereits bekannten Bericht einzubauen; Wichtig ist, dass das Erfolgscontrolling regelmässig erfolgt und öffentlich publiziert wird (auch zusätzliche Massnahmen, wenn Ziele nicht erreicht werden)
Richtplantext	E8 Umgang mit der Klimaveränderung	E8:C/3 neu: Der Kanton erhebt jährlich die Treibhausgasemissionen und berichtet öffentlich über die Resultate der Erfolgskontrolle zur Reduktion auf Netto-Null im Landrat (z.B. Statistikteil vom Geschäftsbericht)	Nur ein wirksames Controlling mit öffentlicher Berichterstattung bringt die nötigen Erfolge in Richtung Klimaschutz
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Der <b>Pendlerverein Glarus</b> setzt sich für gute öV Verbindungen innerhalb sowie in den und aus dem Kantons ein. Bei den Richtplanänderungen möchte er folgende zwei Festlegungen besonders würdigen:  1. Der Richtungsweisender Beschluss R-B4 Siedlungsentwicklung nach innen lenken, Boden haushälterisch nutzen: <b>«Die Entwicklung von</b>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<p><b>Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung priorisiert wird. Der häusliche Umgang mit dem Boden wird gesichert, die landwirtschaftlichen, landschaftlich und ökologisch wertvollen Flächen werden geschont.»</b></p> <p>und</p> <p><b>1. S2-B/2 Nutzungspotenziale an mit dem ÖV gut erschlossenen Siedlungslagen:</b> «Im Siedlungsraum-Typ Haupttal sind die mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen prioritär und mit hoher baulicher Dichte zu entwickeln. Als gut erschlossen gelten in Wohn-, Misch- und Kerngebieten sowie in Gebieten mit öffentlichem Nutzungscharakter Bereiche mit einer ÖV-Güteklasse A bis C.</p> <p>Wichtigster Punkt, bei dem wir einen Änderungsantrag stellen betrifft die Annahme vom Bevölkerungswachstum, wo der Pendlerverein <b>maximal ein "mittleres" Wachstum als realistisch und von der Bevölkerung gewünscht</b> erachtet. Weil die angestrebte Bevölkerungsentwicklung die zentrale Schlüsselgrösse ist, hat das Wachstumsszenario Auswirkungen auf viele wichtige Richtungsweisenden Festlegungen und Handlungsanweisungen im Kapitel Siedlung (S). Es sind dies <u>S3-B/1 Siedlung, S4.1 Entwicklungsgebiet, S4.12 Wohn-, Misch- und Kernzonen; Dort braucht es eine diesbezügliche Überarbeitung der Bevölkerungszunahmen pro Gemeinden</u> und des Bauzonenbedarfs pro Siedlungstyp sowie der Festlegung des Siedlungsgebiets mit deren -grenzen und der Auslastung. Nur so ist das gemäss dem RPG des Bundes geforderte Controlling wirksam.</p> <p>Der <b>Pendlerverein unterstützt direkte und attraktive öV-Anbindungen</b> und alle Bemühungen für eine zukunftsorientierte und klimafreundliche Mobilität, welche auf der letzten Meile auch die Velo- und E-Bikeförderung im Alltag vorantreibt.</p> <p>Bei den Arbeitsplatzgebieten sollen zuerst die bereits gut erschlossenen Gebiete als ESP gefördert werden (ESP beim Bahnhof Näfels und ESP Glarus nicht streichen) und nicht solche, wo zuerst eine öV-Erschliessung nötig ist (Flugplatz und Biäsche können vorher nicht festgesetzt werden). Beim einzigen festgesetzten ESP Ziegelbrücke/Niederurnen ist die gewerbliche Erschliessung schwer umzusetzen, da Mehrverkehr durch Wohngebiete.</p> <p><b>- Anhang A</b></p>	
Richtplankarte		Keine Antwort	Keine Antwort

## **Anhang A**

## Vernehmlassung Richtplan GL 2025 – Kernanliegen Pendlerverein

R- Raumplanungsstrategie Ausgangslage – Bevölkerungsentwicklung

Antrag : Gemäss dem Entwicklungsszenario **hoch mittel** des Bundes wird die Bevölkerung im Kanton Glarus bis 2047 um rund **8'150 ??** Einwohner und **??** Beschäftigte zunehmen.

**Folgeanpassungen der Zahlen in den Kapiteln:**

=>A Ausgangslage Siedlungsentwicklung (Einwohner und Beschäftigte nicht zusammen)

=> S3-B/1 Siedlungsgebiet

S4.1 Entwicklungsgebiet, S4.12 Wohn-, Misch- und Kernzonen

### **Begründung:**

**Denn maximal das** Entwicklungs-Szenario **mittel** ist realistisch (vgl. Schweizweiten Vergleich) und von der Bevölkerung erwünscht und beim Richtplan Glarus Nord an der GV von Bürger:innen beantragt und grossmehrheitlich beschlossen.

Die neuen BFS Szenarien zeigen es klar: Im Schweizweiten Vergleich ist der Kanton Glarus kein schnellwachsender Kanton, im Gegenteil – das GL ist unterdurchschnittlich. Somit ist schon das mittlere Szenario eine zu optimistische Annahme. Es wird wohl ein zu schnelles Wachstum sein.



Quelle: BFS – Szenarien, Stand 15.4.2025

Es ist für den Pendlerverein, der jetzt schon die täglichen Mobilitätsprobleme beobachtet, zu denen der Kanton keine guten Lösungen findet, nicht erklärlich, wieso die Behörden sich über den Volkswillen hinwegsetzen. Das RPG vom Bund wurde revidiert, damit keine Bauzonen auf Vorrat gehortet werden und dieser Vorrat zurückgezont wird. Das Entwicklungs-Szenario «hoch» vom BFS ist nicht nachhaltig in einem Kanton mit so einem engen Talboden, wo die Zunahme v.a. erfolgen wird. Glarus Nord ist räumlich das Tor und Nadelöhr für den ganzen Kanton und es gibt dort zu wenig Raum für einen grossen Infrastrukturausbau. Die Lösungen für die Pendler werden für den Kanton und die Gemeinden viel zu teuer kommen und die Steuerbelastung steigen. Aus Sicht des Pendlervereins wird sich damit der Kanton wesentliche Standortnachteile einholen und alle Arbeitsplätze noch mehr an den Kantonsrand verlagern (z.B. Läderach in Bilten).