

---

## ***Kommunaler Richtplan***

*Massnahmenblätter - Teil Verkehr*

***Gemeinde Glarus***

**Erlassen durch die Gemeindeversammlung am 22.3.2013**

**Genehmigt durch das Departement Bau und Umwelt,  
Kanton Glarus am 20.11.2013**





## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>5</b>
1.1	Klassierung Strassennetz	5
1.2	Umfahrungsstrassen	7
1.3	Kantonale Netzergänzungen	9
1.4	Kommunale Netzergänzungen	11
1.5	Ortsdurchfahrten (Glarus, Netstal)	13
1.6	Verkehrsberuhigung	15
1.7	Parkierungskonzept	17
1.8	Parkieranlagen	21
<b>2</b>	<b>Fuss- und Radverkehr</b>	<b>23</b>
2.1	Vordringliche Wegnetzlücken schliessen	23
2.2	Hauptrouten Fussverkehr	25
2.3	Fuss- und Radwegnetzplan	27
2.4	Abstellanlagen Radverkehr	29
<b>3</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>31</b>
3.1	Verdichtung Bahn	31
3.2	Ausbau Bus	33
3.3	Massnahmen an Haltestellen	35
<b>4</b>	<b>Mobilitätsmanagement / Gesamtverkehr</b>	<b>37</b>
4.1	"Anlaufstelle Mobilität"	37
4.2	Erschliessung Klöntal	39
<b>5</b>	<b>Anhang</b>	<b>41</b>



**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 1.1**
**Thema 1 Motorisierter Individualverkehr**
**Objekt / Gegenstand 1.1 Klassierung Strassennetz**
**Ausgangslage**

- Überlastung Ortsdurchfahrten
- Z.T. eingeschränkte Erreichbarkeit Zentren
- Schleichverkehr
- Strassen, die nicht gemäss ihrer Funktion ausgestaltet sind

**Ziel / Grundsätze**

Je nach Funktion und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Allgemein kann zwischen folgenden verkehrlichen Funktionen unterschieden werden:

- Durchleiten
- Verbinden
- Sammeln
- Erschliessen

Innerhalb von bebauten Gebieten überlagern sich die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen. Neben verkehrlichen Funktionen haben Strassen als öffentliche Räume auch gesellschaftliche Funktionen.

Entsprechend ihrer vielfältigen Funktionen sollen die Strassen und Plätze in der Gemeinde gestaltet werden. Neben gestalterischen Massnahmen soll auch durch betriebliche Massnahmen eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Mfz-Verkehrs sichergestellt werden.

Für die Festlegung der Strassenkategorien und der Verkehrsführung werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Es ist eine ausreichende Erschliessung der Zentren, der Quartierzentren sowie der Siedlungsgebiete sicherzustellen.
- Die Ortsdurchfahrten Glarus und Netstal sollen vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet werden.
- Der Mfz-Verkehr soll möglichst direkt auf die Hauptverkehrsstrassen geführt und auf diesen gebündelt werden. Schleichverkehr durch die Quartiere soll vermieden werden.
- Innerhalb des Siedlungsgebietes soll der Mfz-Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden.
- Bei der Gestaltung der Strassenräume soll den unterschiedlichen Ansprüche an die Strassen und Plätze Rechnung getragen werden.

**Massnahme / Handlungsanweisung**

**Die Strassen sollen gemäss ihrer im Richtplan zugewiesenen Klassierung dimensioniert und gestaltet werden. Die Umsetzung erfolgt auf der Grundlage einer Mehrjahresplanung schrittweise.**

**Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte**

- Berücksichtigung der Dimensionierungs- und Gestaltungsgrundsätze bei Sanierungen von bestehenden Strassenabschnitten
- Berücksichtigung der Dimensionierungs- und Gestaltungsgrundsätzen bei der Planung und Projektierung von Netzergänzungen

<b>Produkt</b>	Funktionierendes Strassennetz, das den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer optimal gerecht wird.
<b>Federführung</b>	Gemeinde Glarus, Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau
<b>Involvierte Stellen</b>	Kanton Glarus, Hauptabteilung Tiefbau (Kantonsstrassen), Bund (Bundesstrassen)
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	Dimensionierungsrichtlinien (Anhang)

---

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 1.2**
**Thema 1 Motorisierter Individualverkehr**
**Objekt / Gegenstand 1.2 Umfahrungsstrassen**

<b>Ausgangslage</b>	Die Umfahrungen Netstal und Glarus sind Teil der Erschliessungs- und Entlastungsstrasse Glarnerland, welche gemäss kantonalem Richtplaneintrag an der Westflanke des Tales mittels dreier Ortsumfahrungen - Näfels, Netstal, Glarus - die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten und das ganze Glarnerland vom Autobahnzubringer her besser erschliessen soll. Für die Umfahrung Netstal fand die öffentliche Auflage für das Auflageprojekt im Herbst 2012 statt. Der Start für das Vorprojekt Umfahrung Glarus erfolgte im März 2012. Bis Ende 2012 steht das Vorprojekt, das Auflageprojekt wird im Herbst 2013 öffentlich aufgelegt. Ziel der kantonalen Planung ist die Übergaben eines rechtskräftig bewilligten Bauprojekts für die gesamte Umfahrungsstrecke von Näfels bis Glarus.
<b>Ziel / Grundsätze</b>	Für die Gemeinde steht - neben der zentralen, kantonalen Bedeutung der verbesserten Strassenerschliessung - die Entlastung der Ortsdurchfahrten im Vordergrund. Um eine möglichst grosse Entlastungswirkung zu erreichen, muss die Linienführung und die Lage der Anschlüsse ans Lokalstrassennetz sehr sorgfältig geprüft werden. Zudem soll die Entlastungswirkung der Umfahrung quantifiziert werden.
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Die Gemeinde Glarus setzt sich beim Kanton dafür ein, dass:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Verkehrsbelastung erhoben wird,</li> <li>• die Entlastungswirkung abgeschätzt wird,</li> <li>• die Linienführung und die Lage der Anschlüsse ans Lokalstrassennetz sowie die Netzergänzungen (Spangen Netstal und Leimen, Massnahmenblatt 1.3) so gewählt wird, dass das Lokalstrassennetz bestmöglich entlastet wird und mit der geplanten Siedlungsentwicklung übereinstimmt.</li> <li>• Bei Bedarf wird die Gemeinde ergänzend zu den Verkehrsmessung des Kantons eigene Messungen auf Gemeindestrassen durchführen</li> </ul>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination mit Kanton Glarus (Abteilung Tiefbau)</li> </ul>
<b>Produkt</b>	<p>Nachweis der Entlastungswirkung</p> <p>Vorprojekt Umfahrung mit optimierter Linienführung und Lage der Anschlüsse</p>
<b>Federführung Kanton</b>	Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau)
<b>Federführung Gde.</b>	Gemeinde Glarus (Gemeinderat, Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Bund
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	<p>Mobilitätskonzept Glarnerland, genehmigt vom Regierungsrat am 11. April 2006</p> <p>Kantonaler Richtplan - Sachbereich Verkehr, 23. April 2008</p>



Thema

# 1 Motorisierter Individualverkehr

Objekt / Gegenstand

## 1.3 Kantonale Netzergänzungen

### Ausgangslage

Auf den Ortsdurchfahrten Glarus und Netstal überlagert sich der Durchgangsverkehr mit dem Ziel-Quell-Verkehr und dem Binnenverkehr. Durch die hohen Belastungen wird die Funktionsfähigkeit, Erreichbarkeit und Attraktivität der Zentren beeinträchtigt. Die Verbindungen sind für Zufussgehende und insbesondere Radfahrende wenig attraktiv. In den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Überlastungserscheinungen, als Folge davon kann zunehmend Schleichverkehr in den Quartieren beobachtet werden. Die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte (z.B. ESP Allmeind / Bahnhof Ennenda) ist zudem mangelhaft.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten sind von Seiten Kanton zwei Umfahrungsstrassen (Netstal und Glarus) geplant. Die Umfahrungen sollen nach heutigem Planungsstand westlich des Siedlungsgebietes und mehrheitlich unterirdisch geführt werden. Des Weiteren sieht das kantonale Mehrjahres-Strassenprogramm (2011 - 2020) den Bau zweier Netzergänzungen vor: Die Querspange Netstal Nord sowie die Verbindung Leimen - Holenstein nach Ennenda.

Mit den Umfahrungsstrassen können die Ortsdurchfahrten Glarus und Netstal vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Lokale Erschliessungsprobleme können mit den Umfahrungen aber nicht gelöst werden. Aus den Verkehrszählungen des Kantons vom Juni 2012 ist ersichtlich, dass der Ziel-Quell-Verkehr sowie der Binnenverkehr das bestehende Strassennetz weiterhin stark belasten wird.

### Ziel / Grundsätze

Mit einzelnen Netzergänzung (Sammelstrassen) im Bereich sich verändernder Siedlungsräume und dem Ausbau bestehender Strassenstücke sollen die Entwicklungsgebiete und Ortszentren möglichst direkt und siedlungsverträglich erschlossen werden. Ziel ist:

- ein flexibles und funktionsfähiges Strassennetz
- gute Erreichbarkeit der Zentren und Entwicklungsschwerpunkte
- die Entlastung der Ortsdurchfahrten
- die Vermeidung von Schleichverkehr
- die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität der Fuss- und Radwegnetze

### Massnahme / Handlungsanweisung

**Die Querspange Netstal Nord (Projekt des Kantons) ist mit den Anforderungen und Bedürfnissen seitens des Entwicklungsschwerpunktes Grosser Zaun (Massnahmenblatt S 3.4) abzustimmen. Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs sind zu berücksichtigen.**

**Die Verbindung Leimen-Holenstein (Projekt des Kantons) ist mit den Anforderungen und Bedürfnissen seitens des Entwicklungsschwerpunktes Allmend / Bahnhof Ennenda (Massnahmenblatt S 3.1) abzustimmen. Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs sind zu berücksichtigen.**

### Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

- Koordination Raumentwicklung und Verkehr
- Projektstudien möglicher Strassenführungen und gegebenenfalls Ausbauten

- Raumordnerische Sicherstellung Strassentrassen
- Etappierungskonzept / Finanzierung sicherstellen

<b>Produkt</b>	Projekt und Finanzierung für die einzelnen Abschnitte
<b>Federführung Kanton</b>	Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau)
<b>Federführung Gde.</b>	Gemeinde Glarus (Gemeinderat, Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau (ÖV, Fachstelle Wasserbau), Abteilung Umweltschutz und Energie, Abteilung Wald (Fachstelle Naturgefahren), Fachstelle Ortsbildschutz und Denkmalpflege)

---

**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen**

---



**Involvierte Stellen** Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau (ÖV, Fachstelle Wasserbau), Abteilung Umweltschutz und Energie, Abteilung Wald (Fachstelle Naturgefahren), Fachstelle Ortsbildschutz und Denkmalpflege)

---

**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen**

---

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 1.5**
**Thema 1 Motorisierter Individualverkehr**
**Objekt / Gegenstand 1.5 Ortsdurchfahrten (Glarus, Netstal)**

<b>Ausgangslage</b>	<p>Die Ortsdurchfahrten Netstal und Glarus verlaufen durch die historischen Ortskerne und sind heute stark verkehrsorientiert gestaltet. Zusammen mit der hohen Verkehrsbelastung wirkt sich dies negativ auf die Qualität des öffentlichen Raumes aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• starke Trennwirkung</li> <li>• hohe Lärm- und Luftbelastung, Erschütterungen</li> <li>• Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Radverkehr</li> <li>• Rückzug der Dienstleistungsbetriebe (Läden, Restaurants)</li> <li>• geringe Aufenthaltsqualität</li> <li>• Zerstörung historischer Bausubstanz</li> </ul> <p>Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse und der Hauptstrasse im Zentrum von Glarus ist als Massnahme im kantonalen Richtplan festgeschrieben. Im Mehrjahres-Strassenprogramm 2011 - 2020 hat der Kanton für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Glarus 1 Mio Franken budgetiert.</p>
<b>Ziel / Grundsätze</b>	<p>Die Ortsdurchfahrten Netstal und Glarus sollen für den Siedlungsraum vertäglicher gestaltet werden. Dabei muss die Gestaltung möglichst selbsterklärend sein, das heisst, die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation das geltende Verkehrsregime erkennen und sich entsprechend verhalten. Zudem müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (Fuss- und Radverkehr, ÖV, Anwohner, Gewerbe etc.) berücksichtigt werden. Wichtig dabei ist neben einem flüssigen Verkehrsablauf auch die gute Querbarkeit der Strassen für den Fuss- und Radverkehr.</p> <p>Mit den Umfahrungsstrassen und den Netzergänzungen können die Ortsdurchfahrten mittel- bis langfristig entlastet werden. Die Umgestaltung soll aber schon früher umgesetzt werden, um die negativen Auswirkungen zu minimieren.</p>
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Für die Ortsdurchfahrten Netstal und Glarus werden Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet und Etappierungsmöglichkeiten für die Umsetzung aufgezeigt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Zentrum von Glarus ist als erste Etappe zu realisieren.</b></p>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Glarus</li> <li>• Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Netstal</li> </ul>
<b>Produkt</b>	Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit Kostenschätzung
<b>Federführung Kanton</b>	Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau)
<b>Federführung Gde.</b>	Gemeinde Glarus (Gemeinderat, Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Interessenvertretungen (VCS, ACS, Glarus Service u.A.)

---

**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen**



*Abbildung 1:  
Ortsdurchfahrt Köniz (BE)*





Abbildung 2:  
Tempo-30-Zone in Auw (AG)



Abbildung 3:  
Tempo-20-Zone in Wald (ZH)



**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen****Zonen**

Für die Parkierungsbestimmungen kann das Siedlungsgebiet gemäss vorwiegender Nutzung und Handlungsbedarf in folgende Zonen eingeteilt werden:

**Zentrum**

- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Zusätzliche Parkierungsanlagen für Besucher und Bewohner
- Festlegung der Mindestanzahl und Höchstanzahl der zu realisierenden Parkplätze bei Neu- und Umnutzungen.

**P+R / B+R**

- bedarfsgerechtes P+R-Angebot bei den Bahnhöfen
- Koordination mit Massnahme 2.4 Abstellanlagen Radverkehr

**(historische) Ortskerne**

- Zusätzliche Parkierungsanlagen Bewohner zur Lösung der Parkierungsproblematik im öffentlichen Raum in den (historischen) Ortskernen
- Abgeltung des gesteigerten Gemeingebrauches
- Festlegung der Mindest- und Höchstanzahl der zu realisierenden Parkplätze bei Neu- und Umnutzungen.

**Quartiere**

- Regelung der Parkierung im öffentlichen Raum (Bewirtschaftung)
- Festlegung der Mindestanzahl und Höchstanzahl der zu realisierenden Parkplätze bei Neu- und Umnutzungen.

**Freizeit, Tourismus**

- Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen (Gebühren)
  - Bereitstellen eines bedarfsgerechten Angebots, wobei der Schwerpunkt auf der Förderung der ÖV- und LV-Nutzung liegt.
-

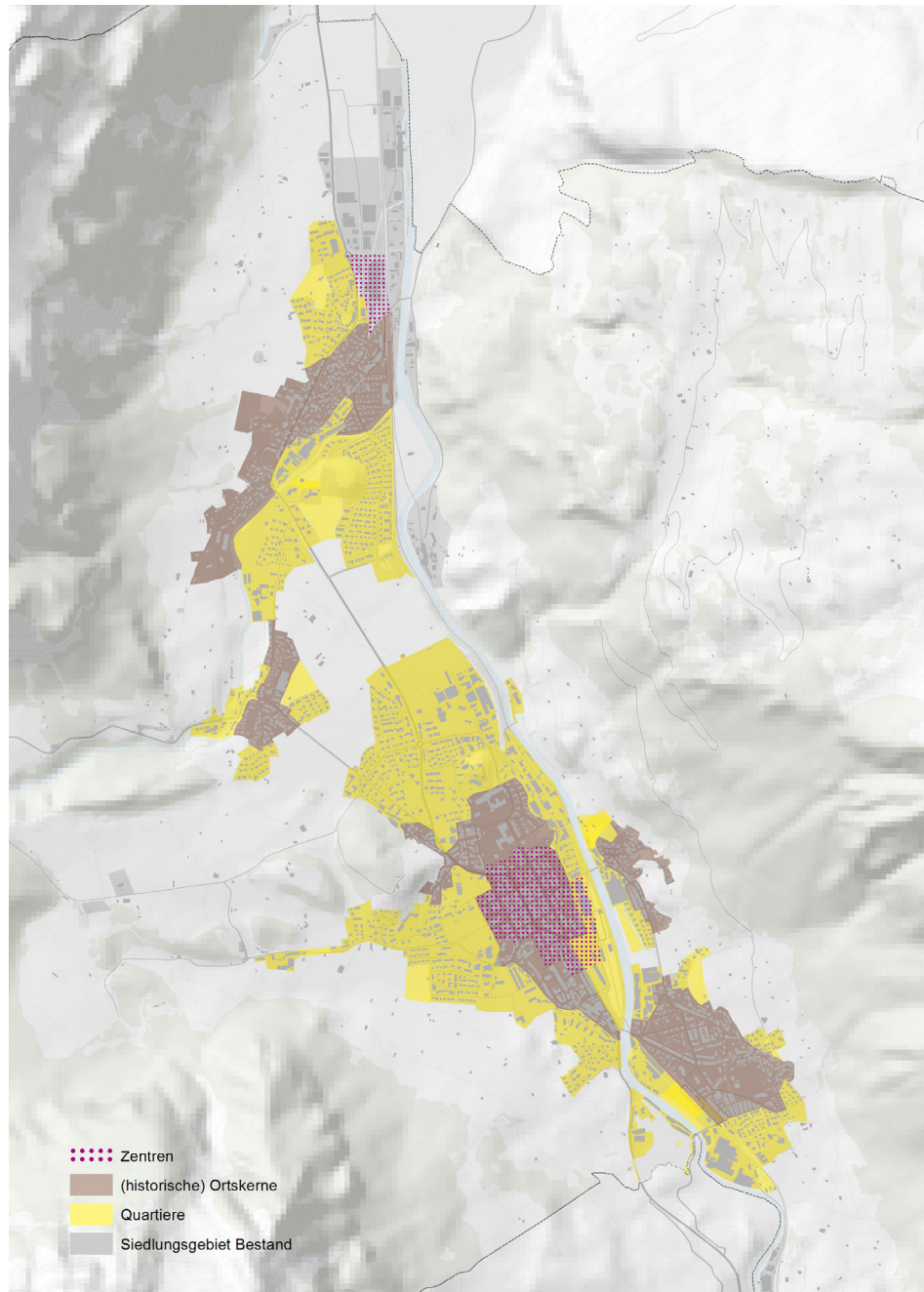


Abbildung 4:  
Parkierungskonzept: mögliche Zonen

### **Festlegungen zur Parkplatzerstellpflicht bei Neu- oder Umnutzungen**

Art. 71 der Bauverordnung des Kantons Glarus (Stand 23. Februar 2011) regelt die Erstellung von Abstellflächen für Motorfahrzeuge. Verwiesen wird auf die jeweils gültige SN-Norm zur Bestimmung des Angebots an Parkfeldern

Gemäss zurzeit gültiger VSS-Norm 640 281 kann das zu erstellende Parkplatzangebot in zwei Schritten ermittelt werden:

- Berechnung des zu erstellenden Angebots aufgrund von Richtwerten (z.B. 1 PP / 100m<sup>2</sup> BGF für Wohnnutzungen)

- 
- Bestimmung des Grenzbedarfs resp. des zu realisierenden Angebots je nach Standorttyp

<b>Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1</b> <i>Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1</i>		
<b>Standort-Typ</b> <i>Type de localisation</i>	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Die Zuordnung zum Standorttyp basiert einerseits auf der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und des Anteils des Langsamverkehrs am gesamten erzeugten Personenverkehr.

---

**Thema 1 Motorisierter Individualverkehr****Objekt / Gegenstand 1.8 Parkieranlagen**

**Ausgangslage** In vielen Gebieten der Gemeinde wird der öffentliche Raum heute vom ruhenden Verkehr dominiert. Besonders stark betroffen sind die historischen Ortskerne.

**Ziel / Grundsätze** Glarus entlastet die Strassenräume vom ruhenden Verkehr durch die Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten für Bewohner und Besucher. Durch die geschickte Anordnung von zentrale Parkieranlagen (Sammelparkplätze) wird der Verkehr in den Quartieren minimiert und die Verkehrssicherheit sowie die Qualität der öffentlichen Räume verbessert.

**Massnahme / Handlungsanweisung** Es werden geeignete Standorte für den Ausbau bestehender oder die Schaffung zusätzlicher Parkieranlagen definiert. Mögliche solche Standorte sind im Teilrichtplan MIV grob verortet (möglicher Standort Parkieranlage). Die definitive Festlegung der Standorte muss im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision geschehen. Für die Parkieranlagen werden entsprechende Gestaltungsgrundsätze festgelegt. Die Standortsuche sowie die Festlegung von Dimensionierungsrichtlinien und Gestaltungsgrundsätzen kann Teil des Parkierungskonzeptes sein (vgl. 1.7 Parkierungskonzept). Durch zusätzliche oder den Ausbau bestehender Parkieranlagen soll kein zusätzlicher Parkraum geschaffen werden; bestehende Plätze und Strassen sollen nach Möglichkeit von Parkierung entlastet oder befreit werden.

**Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte**

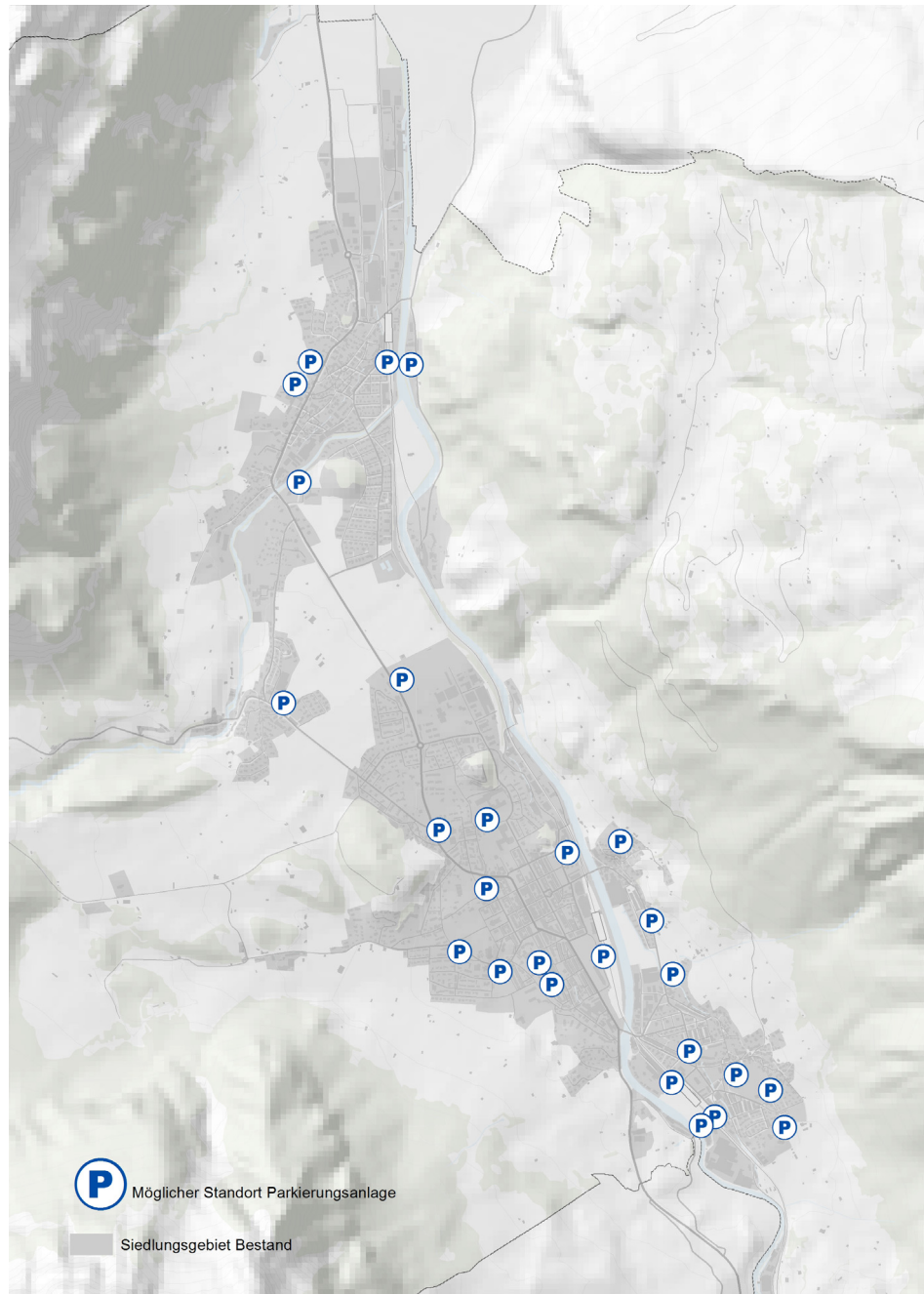
- Bestimmen von geeigneten Standorten für zusätzliche Parkieranlagen
- Definieren von Dimensionierungsrichtlinien und Gestaltungsgrundsätzen für Parkieranlagen
- Umsetzung von Parkieranlagen

**Produkt** Standorte für Parkieranlagen, Gestaltungsgrundsätze (evtl. integriert in Parkierungskonzept)

**Federführung** Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)

**Involvierte Stellen** Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau): entlang von Kantonsstrassen

**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen**



*Abbildung 5:  
Mögliche Standorte für Parkierungsanlagen gemäss  
Richtplankarte*

Thema

## 2 Fuss- und Radverkehr

Objekt / Gegenstand

### 2.1 Vordringliche Wegnetzlücken schliessen

Ausgangslage

Fuss- und Radverkehr sind effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel. Sie besitzen eine hohe Leistungsfähigkeit und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung, Flächenbedarf) sind sehr klein. Der Aktionsradius im Fuss- und Radverkehr ist jedoch gering, sodass kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen Voraussetzung für diese Verkehrsmittel sind.

Glarus verfügt über ein mehrheitlich intaktes und dichtes Wegnetz und damit über eine ideale Voraussetzung, um den Fuss- und Radverkehr zu stärken. Einzelne Gebiete ausserhalb der Ortskerne sind für den Fussverkehr aber zum Teil ungenügend erschlossen und zu wenig durchlässig. Durch die Schliessung verschiedener Bahnübergänge sind in den letzten Jahren zudem einige Netzelemente weggefallen.

Das Fusswegnetz weist an verschiedenen Stellen subjektive und objektive Mängel auf. Problematisch sind zudem die stark verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrten: sowohl Queral als auch Längsbeziehungen werden hier durch das hohe Verkehrsaufkommen und den heutigen Strassenquerschnitt erschwert.

Glarus wird gemäss Massnahme V 2.3 einen Fuss- und Radwegnetzplan erstellen. In diesem Zusammenhang werden in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung auch Lücken und Schwachstellen im Fuss- und Radwegnetz erhoben. Bereits heute sind Lücken und Schwachstellen bekannt, deren Schliessung bzw. Sanierung unabhängig vom Fuss- und Radwegnetzplan geschehen kann.

Ziel / Grundsätze

Glarus fördert den Fuss- und Radverkehr durch die Schliessung von Wegnetzlücken, die Behebung von Sicherheitsdefiziten und die qualitative Verbesserungen des Wegnetzes. Bereits heute bekannte Lücken und Schwachstellen im Fuss- und Radwegnetz sollen unabhängig von der Erstellung des Fuss- und Radwegnetzplanes möglichst rasch behoben werden.

**Massnahme /  
Handlungsanweisung**
**Folgende Fusswegnetzlücken werden behoben:**

- Bahnhof Ennenda, Verbindung ehemaliger Bahnübergang
- Bahnhof Glarus - Ennetbühl
- Hauptstrasse - Spielhof - Spital
- Lurigen - Zeughaus - Zollhausstrasse
- Büel - Glarus
- Bahnhof Ennenda - Wiesquartier (Brüggli)
- Ennenda, dorfinterne Verbindungen Wies / Schulhaus
- Netstal, im Zaun (im Zusammenhang mit der Spange Netstal)
- Feld

**Folgende Schwachstellen für Zufussgehende werden behoben:**

- Erhöhung der Sicherheit durch Einführung von verkehrsberuhigten Zonen
- Alternative zur heutigen Querungsmöglichkeit im Bereich Möbelfabrik prüfen
- Trottoir Lerchenstrasse (Riedern - Netstal)

Bestehende Einbahnstrassen werden nach Möglichkeit für den Radverkehr im Gegenverkehr geöffnet (Beispiel: Zaunstrasse, Büel, Büeli, Freulergüetli)

Zwischen Buchholz, Riedern und Netstal sollen im Grossquert neue Fuss- und Radwege angelegt werden. Diese verbinden einerseits die Ortsteile untereinander, bieten einen attraktiven Zugang zur Sportanlage Buchholz und könnten gar als eine Art Leuchtturmprojekt die Fusion der Ortsteile stärken.

**Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte**

- Projekte zur Netzergänzung und Behebung der Sicherheitsdefizite entwickeln
- Schrittweise Umsetzung der Projekte

**Produkt**

Durchgehendes, attraktives und sicheres Fuss- und Radwegnetz

**Federführung**

Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)

**Involvierte Stellen**

**Erläuterungen / Verweise / Grundlagen**

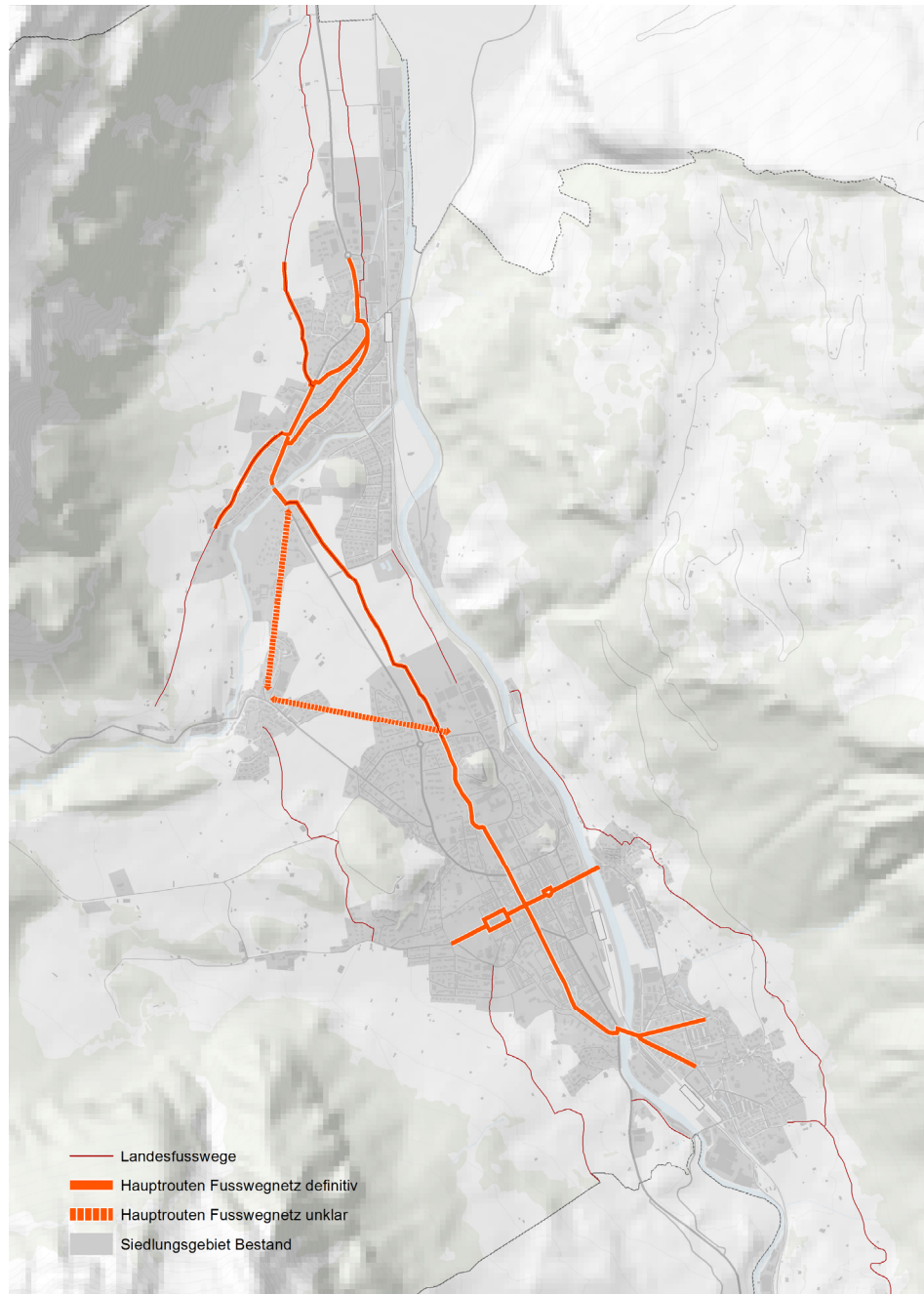


Abbildung 6:  
Vordringliche Wegnetzlücken gemäss Richtplankarte

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 2.2**
**Thema 2 Fuss- und Radverkehr**
**Objekt / Gegenstand 2.2 Hauptrouten Fussverkehr**

<b>Ausgangslage</b>	<p>Glarus hat ein dichtes, vorhandenes Wegenetz. Die Qualität des Wegenetzes ist teils unbefriedigend, der Fussverkehr wird auch auf wichtigen Routen und in zentralen Bereichen an den Rand gedrängt.</p> <p>Problematisch sind vor allem die stark verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrten: sowohl Quer- als auch Längsbeziehungen werden hier durch das hohe Verkehrsaufkommen und den heutigen Strassenquerschnitt erschwert.</p>
<b>Ziel / Grundsätze</b>	<p>Der Fussverkehr soll - insbesondere zwischen den Ortsteilen und als Zubringer zu den Zentrumsgebieten - gestärkt werden. Damit soll auch gleichzeitig Glarus als kantonales Zentrum gestärkt werden. Hauptrouten sind Begegnungsorte, mit denen Glarus als kantonales Zentrum gestärkt wird.</p>
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Die im Richtplan bezeichneten Hauptrouten Fussverkehr werden so weiter entwickelt, dass der Fussverkehr priorisiert wird. Die Hauptrouten umfassen vielfältige, erlebnisreiche Abschnitte wie Begegnungszonen, Fussgängerzonen, Plätze, Pärke oder Promenaden.</b></p> <p><b>Geeignete Strassen für Begegnungszonen sind</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kirchstrasse</li> <li>• Abläsch (Glarus)</li> <li>• Sommerweg / Asylstrasse</li> <li>• Dörfli (Ennetbühls)</li> <li>• Molliserstrasse</li> <li>• Kreuzbühlstrasse</li> </ul> <p><b>Strassen, die mit sehr breiten Trottoirs als Promenaden gestaltet werden könnten, sind :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Villastrasse</li> <li>• Landstrasse, Abschnitt Garage Sauter - Wiggispark</li> </ul> <p><b>Zwischen Buchholz und Riedern und zwischen Riedern und Netstal ist die Streckenführung der Hauptroute noch zu definieren.</b></p>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkretisierung der Ideenskizzen in einer Vorstudie</li> <li>• Umsetzung schrittweise (wenn die betreffenden Strassenzüge erneuert werden oder im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen)</li> </ul>
<b>Produkt</b>	Hauptrouten Fussverkehr
<b>Federführung</b>	Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Bei Hauptrouten im Bereich von Kantonsstrassen: Kanton (Hauptabteilung Tiefbau)

**Erläuterungen /  
Verweise / Grundlagen**



*Abbildung 7:  
Haupttrouten Fussverkehr (orange) gemäss Richtplankarte  
und Landesfusswege (rot, Informationsinhalt)*

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 2.3**
**Thema 2 Fuss- und Radverkehr**
**Objekt / Gegenstand 2.3 Fuss- und Radwegnetzplan**

<b>Ausgangslage</b>	<p>Gemäss kantonaler Verordnung über die Fuss- und Wanderwege vom 15. Februar 2006 müssen die Gemeinden im Rahmen der Nutzungsplanung Pläne über die Fusswegnetze innerhalb der geschlossenen Ortsanlagen erstellen.</p> <p>Glarus verfügt über einen Fusswegplan aus dem Jahr 1997. Für die Ortsteile Ennenda, Riedern und Netstal bestehen keine entsprechenden Pläne.</p>
<b>Ziel / Grundsätze</b>	Grundsätzlich zählen alle Strassen und Wege zum Fusswegnetz. Zusätzlich zu den öffentlichen Wegen gibt es wichtige Verbindungen über Privatparzellen, die mittels Wegrechten im Grundbuch zu sichern sind.
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Parallel zur Nutzungsplanung wird für die Gemeinde ein Fuss- und Radwegnetzplan erstellt, um das rechtlich vorhandene Wegnetz zu sichern. Zu beachten sind dabei übergeordnete Vorgaben (z.B. kantonale Radrouten, Wanderwege, Landesfusswege, Hauptrouten Fussverkehr) und bestehende Wegrechte über privaten Grund.</b></p> <p><b>Ergänzend zur Schliessung vordringlicher Wegnetzlücken (vgl. V 2.1) werden mittels Fuss- und Velocheck weitere Lücken und Schwachstellen erhoben und schrittweise geschlossen resp. saniert. Besonders zu beachten sind dabei Schwachstellen auf wichtigen Schulwegen.</b></p>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeiten des Fuss- und Radwegnetzplan</li> <li>• Durchführen eines Fuss- und Radwegchecks</li> <li>• Projekte zur Netzergänzung und Behebung der Sicherheitsdefizite entwickeln</li> <li>• Schrittweise Umsetzung der Projekte</li> </ul>
<b>Produkt</b>	<p>Fuss- und Radwegnetzplan</p> <p>Durchgehendes, attraktives und sicheres Fuss- und Radwegnetz</p>
<b>Federführung</b>	Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	<p>Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau): Bei Schwachstellen im Bereich von Kantonsstrassen und Wanderwege:</p> <p>Pro Velo Linth, Verein Glarner Wanderwege</p>
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (Stand 13. Juni 2006)</li> <li>• Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. April 1996)</li> <li>• Bundesamt für Strassen ASTRA, 2007: Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe</li> <li>• Bundesamt für Strassen ASTRA, 2008: Planung von Velorouten, Handbuch</li> <li>• Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz</li> </ul>

- 
- weitere Vollzugshilfen auf <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/>

### **Fuss- und Velocheck**

Interessierte aus der Bevölkerung begehen in verschiedenen Quartieren ausgewählte Wegstrecken und erheben auf diese Weise Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz. Der Fuss- und Velocheck wird durch Fachleute begleitet und dokumentiert. Durch den Check kann in kurzer Zeit eine umfangreiche Sammlung von Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs zusammengetragen werden.

Das Resultat ist eine bunte Mischung von grossen und kleinen Problemen und Anliegen. Daraus werden - wo sinnvoll und machbar - Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen definiert und umgesetzt.



*Abbildung 8:  
Velocheck in Pratteln BL: In Gruppen werden verschiedene Quartiere abgefahren / abgegangen und Schwachstellen erhoben*

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 2.4**
**Thema 2 Fuss- und Radverkehr**
**Objekt / Gegenstand 2.4 Abstellanlagen Radverkehr**

<b>Ausgangslage</b>	Das Velo ist ein wichtiger Teil des Langsamverkehrs sowohl als eigenständige Mobilitätsform als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (ÖV). Neben attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Wegnetzen ist auch eine qualitativ hochwertige Veloparkierung in Zentren und an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung. Am Bahnhof Ennenda besteht eine entsprechende gedeckte Anlage, die als Beispiel für weitere Anlagen dienen kann.
<b>Ziel / Grundsätze</b>	Glarus verfügt über attraktive, gegen Diebstahl und Witterung geschützte Abstellanlagen für Fahrräder an den Bahnhöfen und weiteren zentralen Standorten.
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Erstellen von Abstellanlagen bei den Bahnhöfen Glarus und Netstal. Folgende Aspekte sind dabei zu beachten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Abstellanlagen müssen gedeckt sein</li> <li>• die Fahrräder müssen gegen Diebstahl geschützt werden können</li> <li>• direkter und stufenfreier Zugang</li> <li>• möglichst zentrale Lage</li> <li>• ausreichende Anzahl</li> <li>• Denkbar ist - zumindest am Bahnhof Glarus - eine Kombination mit einem Fahrradverleihsystem zu touristischen Zwecken oder für den Alltagsgebrauch (Erreichbarkeit Buchholz zu Randzeiten)</li> </ul> <p>Die Abstellanlage beim Bahnhof Ennenda wird bezüglich Anforderungen überprüft und wenn nötig angepasst.</p> <p>Weitere Standorte für Veloabstellanlagen in Zentren werden ermittelt und entsprechende Anlagen umgesetzt.</p>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschätzen des Bedarfs</li> <li>• Definieren von Standorten für Fahrradabstellanlagen</li> <li>• Umsetzung der Abstellanlagen</li> </ul>
<b>Produkt</b>	Attraktive Abstellanlagen für Fahrräder an den Bahnhöfen und weiteren Zentralen Standorten
<b>Federführung</b>	Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Koordination mit Projekt ATR (SBB)
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	Bundesamt für Strassen ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008: Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch



**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 3.1**
**Thema 3 Öffentlicher Verkehr**
**Objekt / Gegenstand 3.1 Verdichtung Bahn**

**Ausgangslage** Die Bahnstrecke (Rapperswil-)Ziegelbrücke–Linthal ist das Rückgrat der ÖV-Erschliessung. Heute besteht ein Stundentakt mit Verdichtungen ("GlarnerSprinter"). Mit dem Konzept öffentlicher Verkehr 2014 ist vorgesehen, den "GlarnerSprinter" stündlich zu führen, was einen ungefähren Halbstundentakt ergibt.

Die Infrastruktur ist eingleisig, Kreuzungen mit Gegenzügen sind nur an Kreuzungsstationen möglich.

Glarus ist im kantonalen Richtplan als Verknüpfungsstation zum Glarner Bus vorgesehen (neben Ziegelbrücke, Näfels-Mollis und Schwanden)

**Ziel / Grundsätze** Es soll ein integraler Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden mit schlanken Anschlüssen an den Regional- und Fernverkehr in Ziegelbrücke anvisiert werden (Ziel V1-2.2 des kantonalen Richtplans). Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden. Der integrale Halbstundentakt ist ein wesentliches Merkmal eines attraktiveren ÖV-Angebotes.

**Massnahme / Handlungsanweisung** **Die Gemeinde setzt sich zusammen mit den Gemeinden Glarus Nord und Glarus Süd und dem Kanton dafür ein, dass zusätzlich zum Konzept öffentlicher Verkehr 2014 eine langfristige Entwicklungsstrategie ÖV definiert wird. Diese bildet die Basis, um das Angebot zielgerichtet ausbauen zu können.**

**Glarus wird als Kreuzungsstation ausgebaut.**

**Ein integrales Taktsystem wird angestrebt.**

**Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte**

- Umsetzen des Fahrplankonzeptes öffentlicher Verkehr 2014
- Erarbeiten und definieren einer langfristigen Entwicklungsstrategie für den ÖV

**Produkt** (ungefährer) Halbstundentakt per 2014 als wesentlicher Angebotssprung im ÖV  
Mittelfristig integraler Halbstundentakt und Anschlusslinien (durchgehende Transportketten)  
Entwicklungsstrategie als Planungsgrundlage

**Federführung** Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau)

**Involvierte Stellen** Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)  
ÖV Kommission  
Gemeinden Glarus Nord und Glarus Süd

**Erläuterungen / Verweise / Grundlagen**

- Mobilitätskonzept Glarnerland, 11. April 2006
- Kantonaler Richtplan Glarus, Sachbereich Verkehr, 23. August 2008
- Konzept öffentlicher Verkehr 2014, 26. Juli 2011
- Beschluss des Landrates zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs vom 21. Dezember 2011





**Involvierte Stellen**

Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)  
ÖV Kommission  
Gemeinden Glarus Nord und Glarus Süd

---

**Erläuterungen /****Verweise / Grundlagen**

- Mobilitätskonzept Glarnerland, 11. April 2006
  - Kantonaler Richtplan Glarus, Sachbereich Verkehr, 23. August 2008
  - Konzept öffentlicher Verkehr 2014, 26. Juli 2011
  - Beschluss des Landrates zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs vom 21. Dezember 2011
-

**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 3.3**
**Thema 3 Öffentlicher Verkehr**
**Objekt / Gegenstand 3.3 Massnahmen an Haltestellen**

<b>Ausgangslage</b>	<p>Die Bahn-Haltestellenanlagen sind teilweise veraltet. Die Zugänglichkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ist bei Bus und Bahn ungenügend.</p> <p>Mit zeitgemässen Haltestelleninfrastrukturen kann nicht nur ein Zugang zum ÖV entsprechend Behindertengleichstellungsgesetz (Behig) gewährleistet werden, es sind auch kürzere Reisezeiten möglich durch kürzere Aufenthaltszeiten an Haltestellen.</p>
<b>Ziel / Grundsätze</b>	Der ÖV soll gefördert werden. Haltestellen sind Brennpunkte des öffentlichen Lebens und sollen daher eine entsprechend hohe Qualität aufweisen. Der Zugang zum ÖV ist zudem auch für in ihrer Mobilität behinderte Personen zu gewährleisten (Behig).
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<p><b>Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die bestehende Bahninfrastruktur ausgebaut wird:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ennenda:</b> Der bestehende Perron ist auf die Normhöhe P55 zu erhöhen. Im Bereich GH ist eine Personenunterführung zu realisieren, um die untere Allmend anzuschliessen.</li> <li>• <b>Glarus:</b> Die Bahnanlagen in Glarus sind zu einer Kreuzungsstation auszubauen, die ein gleichzeitiges Einfahren aus beiden Richtungen zulassen. Die Perronanlagen sind auf Normhöhe P55 zu erhöhen.</li> <li>• <b>Netstal:</b> Die Haltestelle ist so auszubauen, dass Züge im Verspätungsfall kreuzen können, und die Anlage dem Behig entspricht. Die Option für eine vollwertige zweite Perronkante soll offen gehalten werden.</li> </ul> <p>Die bedeutenderen Haltestellen der Buslinie werden behindertengerecht ausgestaltet. Bei der Aufwertung von Haltestellen ist darauf zu achten, dass die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann.</p>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkretisieren der Ideenskizzen zu Vorprojekten</li> <li>• Bauprojekte / Umsetzung in Abstimmung mit der langfristigen Entwicklungsstrategie</li> </ul>
<b>Produkt</b>	Für alle zugängliche, attraktive Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
<b>Federführung</b>	Kanton Glarus (Hauptabteilung Tiefbau): Bahnhof Haltestellen Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau): Bushaltestellen, Bushof
<b>Involvierte Stellen</b>	ÖV Kommission
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	--







**Richtplan Gemeinde Glarus**
**Verkehr V 4.2**
**Thema 4 Mobilitätsmanagement / Gesamtverkehr**
**Objekt / Gegenstand 4.2 Erschliessung Klöntal**

<b>Ausgangslage</b>	Das Klöntal ist eine einmalige Schönheit und wird im Sommer an einzelnen Spitzentagen so stark besucht, dass die Erschliessung nicht mehr zufrieden stellend gewährleistet ist.
<b>Ziel / Grundsätze</b>	Die einzigartige Landschaft des Klöntals soll geschützt werden. Zu gewährleisten ist gleichzeitig eine funktionierende Erschliessung und die Zufahrt in Notsituationen.
<b>Massnahme / Handlungsanweisung</b>	<b>Es wird ein Verkehrskonzept und/oder eine Zufahrtsbeschränkung für den Motorisierten Individualverkehr an Spitzentagen geprüft. Die Postautoerschliessung könnte dafür in Verbindung mit einem Park und Ride - Angebot zusätzlich ausgebaut werden.</b>
<b>Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept für Spitzentage entwickeln</li> <li>• Spitzentage-Betrieb versuchsweise einführen</li> </ul>
<b>Produkt</b>	Verkehrskonzept mit Zufahrtsbeschränkung als Eskalationsschritt und alternativer Erschliessung (Bus) an Spitzentagen
<b>Federführung</b>	Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Bau und Umwelt, Abteilung Tiefbau)
<b>Involvierte Stellen</b>	Gemeinde Glarus (Hauptabteilung Werkhof/Forst, Abteilung Werkhof)
<b>Erläuterungen / Verweise / Grundlagen</b>	--

**Genehmigungsvorbehalt Kanton**
**Erwägungen:**

Im Objektblatt "4.2 Erschliessung Klöntal" wird die Massnahme formuliert, dass ein Verkehrskonzept und / oder eine Zufahrtsbeschränkung für den motorisierten Individualverkehr an Spitzentagen geprüft wird und dass die Postautoerschliessung in Verbindung mit einem P+R-Angebot ausgebaut werden könnte.

Gemäss Art. 82 Strassengesetz des Kantons Glarus (StrG) obliegen der Strassenbaubehörde Bau und Unterhalt der Strassen sowie die Wahrnehmung der hoheitlichen Befugnisse. Nach Art. 83 StrG und Art. 1 Verordnung des Strassengesetz (VStrG) ist die Strassenbaubehörde für Kantonsstrassen das Departement Bau und Umwelt.

Da die Strasse ins Klöntal als Kantonsstrasse eingestuft ist, kann die Gemeinde Glarus keine Massnahmen gemäss Objektblatt V4.2 treffen. Das Objektblatt widerspricht übergeordnetem Recht und wird von der vorliegenden Genehmigung des kommunalen Richtplans ausgenommen.

**Verfügung:**

**Das Objektblatt V4.2 wird gemäss Erwägungen von der Genehmigung ausgenommen.**



## 5 Anhang

### Dimensionierungsrichtlinien

	Strassentyp	Erschliessungsstrasse			Sammelstrasse		Verbindungsstrasse	Hauptverkehrsstrasse			Sonderfälle
		Zufahrtswege	Zufahrtsstrassen	Quartiererschliessungsstrasse	Quartiersammelstrassen	Hauptsammelstrassen	ausserhalb des Siedlungsgebietes	im Zentrum	innerhalb des Siedlungsgebietes	ausserhalb des Siedlungsgebietes	Plätze
Anforderungen	Hauptfunktionen	Erschliessen			Sammeln, Erschliessen	Sammeln, Erschliessen	Verbinden	Durchleiten, Verbinden,	Durchleiten, Verbinden,	Durchleiten, Verbinden	Repräsentation Aufenthalt
	Fussverkehr	vor allem längs			vor allem längs	vor allem längs	gering	längs und quer	vor allem längs, punktuell quer	gering	hat Priorität
	Radverkehr	vor allem längs			vor allem längs	vor allem längs	längs	längs und quer	längs, punktuell quer	gering	längs und quer
	Schwerverkehr	Ausnahmefall	Ausnahmefall	ausnahmsweise	gering	gering	meistens gering	ja			gering
	Öffentlicher Verkehr		in der Regel nein		teilweise	teilweise	teilweise	ja			teilweise
	Spitzenstunde DTV	50 Mfz/h 400 Mfz	100 Mfz/h 800 Mfz	150 Mfz/h 1'200 Mfz	300 Mfz/h 1-3'000 Mfz	300 Mfz/h 1-3'000 Mfz	bis 500 Mfz/h max 6'000 Mfz	800 Mfz/h 7'000 Mfz	bis 1'800 Mfz/h 16'000 Mfz	bis 1'800 Mfz/h > 16'000 Mfz	
Parameter	Ausbau-geschwindigkeit	fahrgeometrisch	fahrgeometrisch	30 km/h	30 - 50 km/h	30 - 50 km/h	60 – 80 km/h	30 km/h	50 km/h	80 km/h	20km/h
	Fahrgeschwindigkeiten	20 - 30 km/h	20 - 30 km/h	20 – 30 km/h	30 – 50 km/h	30 - 50 km/h	60 – 80 km/h	30 - 50 km/h	50 km/h	60 – 80 km/h	≤ 20km/h
	massgebender Begegnungsfall	PW/Velo bei stark reduzierter Geschwindigkeit	Pw/Pw bzw. Pw/Velo	Lw/Pw bei reduzierten Geschwindigkeiten	Lw/Pw	Lw/Lw	Lw/Pw	Lw/Lw bzw. Bus/Bus bei reduzierter Geschwindigkeit	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	nicht definiert
	öffentlicher Verkehr	keine Haltestelle	in der Regel keine Haltestelle	in der Regel keine Haltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Busbuchten	Fahrbahnhaltestelle	je nach Situation	in der Regel keine Haltestelle	Je nach Situation
	Radverkehr	Mischverkehr			Mischverkehr	Radstreifen ≥1.25m (auch Kernfahrbahn) oder Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	Radstreifen ≥ 1.25m (auch Kernfahrbahn) oder Mischverkehr	baulich getrennte Radwege oder Radstreifen ≥ 1.5m	Mischverkehr
	Fussverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	ein- oder beidseitiges Trottoir ≥ 1.75m oder Mischverkehr	ein- oder beidseitiges Trottoir ≥ 2.0m	beidseitiges Trottoir ≥ 2.0m	baulich getrennter Fussweg	beiderseitiges Trottoir ≥ 2.5m Fussgänger-streifen oder Mittelinsel/Mittelzone	beiderseitiges Trottoir ≥ 2.0m Fussgänger-streifen mit Mittelinsel	baulich getrennter Fussweg bzw. Fuss- und Radweg Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen	Mischverkehr
	Fahrbahnbreite	> 3.0 m	> 4.0 m	4.5 – 5.5m	5.0 – 6.0m	6.0m	5.0-6.0m	bei Mischverkehr: ≤ 6.0m oder ≥ 7.0m	je n. Radführung 6.0 - 8.5m	≥ 6.5m	nicht definiert