

---

**Bauherrschaft**

---

Kanton Glarus  
Departement Bau und Umwelt



---

**Auftragsbezeichnung**

---

Sanierung Landstrasse im Ussbühl, Bilten



---

PLANAUFLAGE

---

---

**Technischer Bericht**

---

Ziegelbrückstrasse 58  
8866 Ziegelbrücke  
T +41 (0)55 617 27 17

Allmeindhoschet 151  
8762 Schwändi  
T +41 (0)55 647 80 20

www.marty-ing.ch  
info@marty-ing.ch

---

**Auftrag Nr.** 1238

---

**Bericht Nr.** 01

---

**Datum** Ziegelbrücke, 06. April 2022

---



## TECHNISCHER BERICHT

### Inhalt

1.	Zusammenfassung.....	3
2.	Projektgrundlagen.....	4
2.1	Projektperimeter .....	4
2.2	Plangrundlagen.....	4
2.3	Rahmenbedingungen.....	5
3.	Verkehrsgutachten.....	8
3.1	Zusammenfassung .....	8
3.2	Verkehrsordnung Geschwindigkeitsreduktion.....	8
4.	Betriebs- und Gestaltungskonzept .....	9
4.1	Zusammenfassung .....	9
4.2	Optimierungen für Planauflage.....	9
5.	Strassenprojekt .....	10
5.1	Bautechnisches Normalprofil.....	10
5.2	Strassenentwässerung.....	11
5.3	Strassenbeleuchtung.....	11
5.4	Bushaltestelle Bilten, Ussbühl .....	11
6.	Landerwerb / Baulinien .....	12
7.	Werkleitungen .....	13
7.1	Werkleitungen Gemeinde Glarus Nord.....	13
7.2	Werkleitungen Technische Betriebe Glarus Nord .....	13
7.3	Weitere Werkleitungen.....	13
8.	Terminprogramm / Bauablauf.....	14
8.1	Terminprogramm .....	14
8.2	Bauablauf .....	14
9.	Schlusswort .....	15

### Ergänzende Berichte:

- Verkehrsgutachten Hauptstrasse Nr. 3: Ussbühl, Remund + Kuster, 05. Juli 2018
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Landstrasse Bilten GL – Reichenburg SZ, Abschnitt Ussbühl, Remund + Kuster, 28. August 2020

### Planbeilagen:

- Projektierter Strassenausbau, Situation 1:500, Plan Nr. 1238-010
- Koordinationsplan Werkleitungen, Situation 1:500, Plan Nr. 1238-011
- Längenprofil Strasse, Massstab 1:500/50, Plan Nr. 1238-012
- Querprofile Strasse und Werkleitungen, Massstab 1:100, Plan Nr. 1238-013
- Normalprofil Strasse und Werkleitungen, Massstab 1:50, Plan Nr. 1238-014
- Landerwerbsplan, Situation 1:500, Plan Nr. 1238-015

## 1. Zusammenfassung

Die Landstrasse im Bereich Ussbühl weist mehrere Schwachstellen auf. Die derzeit signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h entspricht nicht dem Bebauungscharakter. Die Sichtweiten bei den Zufahrten auf die Landstrasse sind bei der Geschwindigkeit von 80 km/h vielerorts nicht gegeben. Die bestehende Bushaltestelle erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bushaltestellen nicht. Die Untersuchung der bestehenden Strassenentwässerungsleitungen hat ebenfalls einen Sanierungsbedarf ergeben.

Die Einführung einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h führt zu einer Verbesserung der Sichtweiten und entspricht dem Bebauungscharakter des Bereiches. Durch die Erstellung eines Eingangstores von Bilten herkommend und Verkehrsinseln und Fahrbahnverschnenkungen wird die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit unterstützt.

Durch ein beidseitiges Trottoir werden die Verkehrssicherheit für die Fussgänger erhöht, die Sichtweitenverhältnisse verbessert und der bauliche Charakter der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit angepasst. Zudem werden ein gesicherter Fussgängerübergang ohne Fussgängerstreifen im westlichen Projektbereich und ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel im Bereich der Bushaltestelle erstellt. Diese ermöglichen Fussgängern das sichere Queren der Strasse und haben für den motorisierten Verkehr eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. Die Bushaltestelle wird als behindertengerechte Fahrbahnhaltestelle auf der Landstrasse erstellt.

Im Zusammenhang mit dem Strassensanierungsprojekt wird auch die bestehende Strassenentwässerung umfassend saniert.

Die Gemeinde Glarus Nord beabsichtigt im Zusammenhang mit dem Projekt den Ausbau der Strassenbeleuchtung und die Erstellung von Bushaltehäuschen.

Mit dem vorliegenden Projekt wird der heute gefährliche und sanierungsbedürftige Strassenabschnitt umfassend saniert. Der Langsamverkehr erhält mit den neuen Trottoirs und Fussgängerübergängen sichere Verbindungen und der öffentliche Verkehr wird auch für Menschen mit Beeinträchtigungen uneingeschränkt zugänglich.

## 2. Projektgrundlagen

### 2.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter beginnt im Ussbühl in Bilten entlang des Abschnitts der Walter Heussi Transport AG und endet an der Kantonsgrenze Reichenburg.

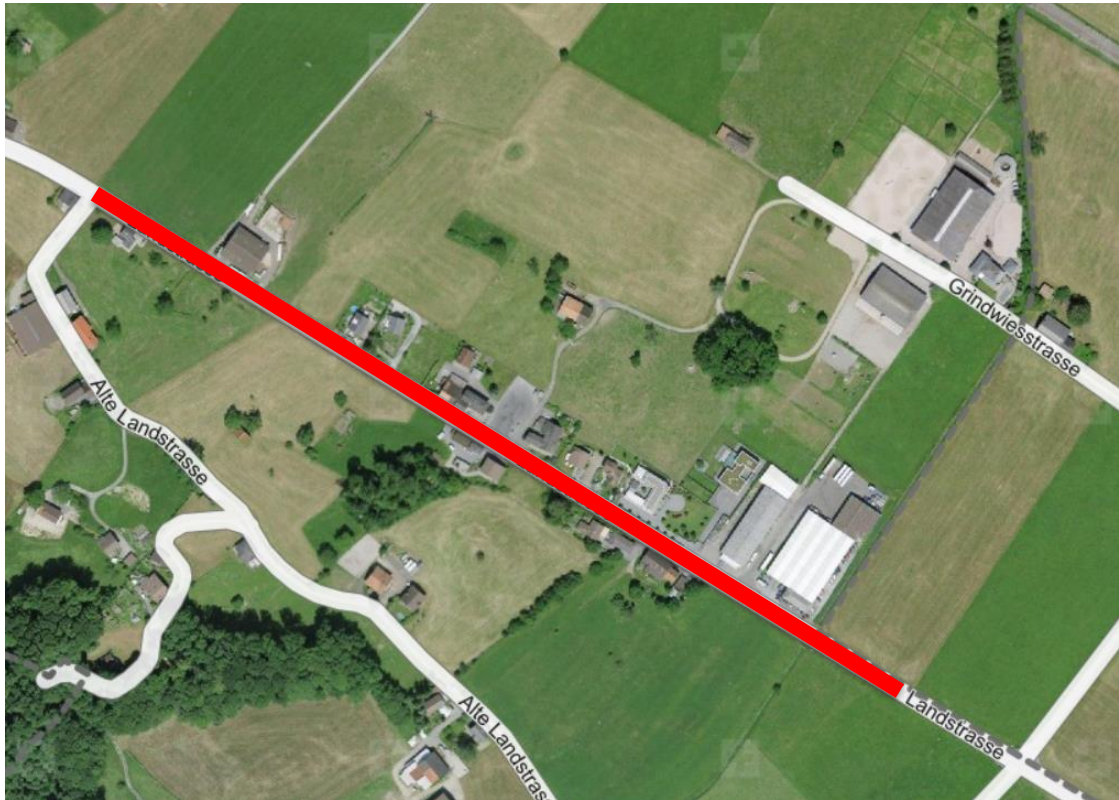


Abb. Nr. 1 Übersichtssituation Landstrasse Bilten, Geoportal Bund

### 2.2 Plangrundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden in die Planung mit einbezogen:

- Grundbuchplan, Grundbuchamt des Kantons Glarus
- Abwasserkataster, Gemeinde Glarus Nord, Bau und Umwelt, Abwasser
- Wasserkataster, Gemeinde Glarus Nord, Bau und Umwelt, Wasser
- Massnahmenplan Mehrjahresplanung, Infrastrukturmanagement, Gemeinde Glarus Nord
- Geoportal des Bundes (map.geo.admin.ch)
- Geoportal des Kantons Glarus (map.geo.gl.ch)
- EW-Leitungskataster, Technische Betriebe Glarus Nord
- Gaskataster, Technische Betriebe Glarus Nord (Näfels-Mollis)
- Swisscom-Leitungen, Swisscom AG










## 2.3 Rahmenbedingungen

### 2.3.1 Projektabhängigkeiten

Das Projekt Sanierung Landstrasse im Ussbühl kann unabhängig von anderen Projekten des Kantons Glarus realisiert werden. Werkleitungsprojekte der Gemeinde Glarus Nord und weiterer Werkeigentümer werden in Absprache mit den betroffenen Werken in das Projekt integriert.

### 2.3.2 Zonenplan

Die Landstrasse Bilten befindet sich in der Zone übriges Gemeindegebiet. Die angrenzenden Parzellen befinden sich in der Landwirtschafts- sowie in der Wohn- und Gewerbezone 2.

-  Wohnzonen
-  Arbeitszonen
-  Mischzonen
-  Zentrumszonen
-  Zonen für öffentliche Nutzungen
-  Verkehrszonen innerhalb der Bauzonen
-  allgemeine Landwirtschaftszonen

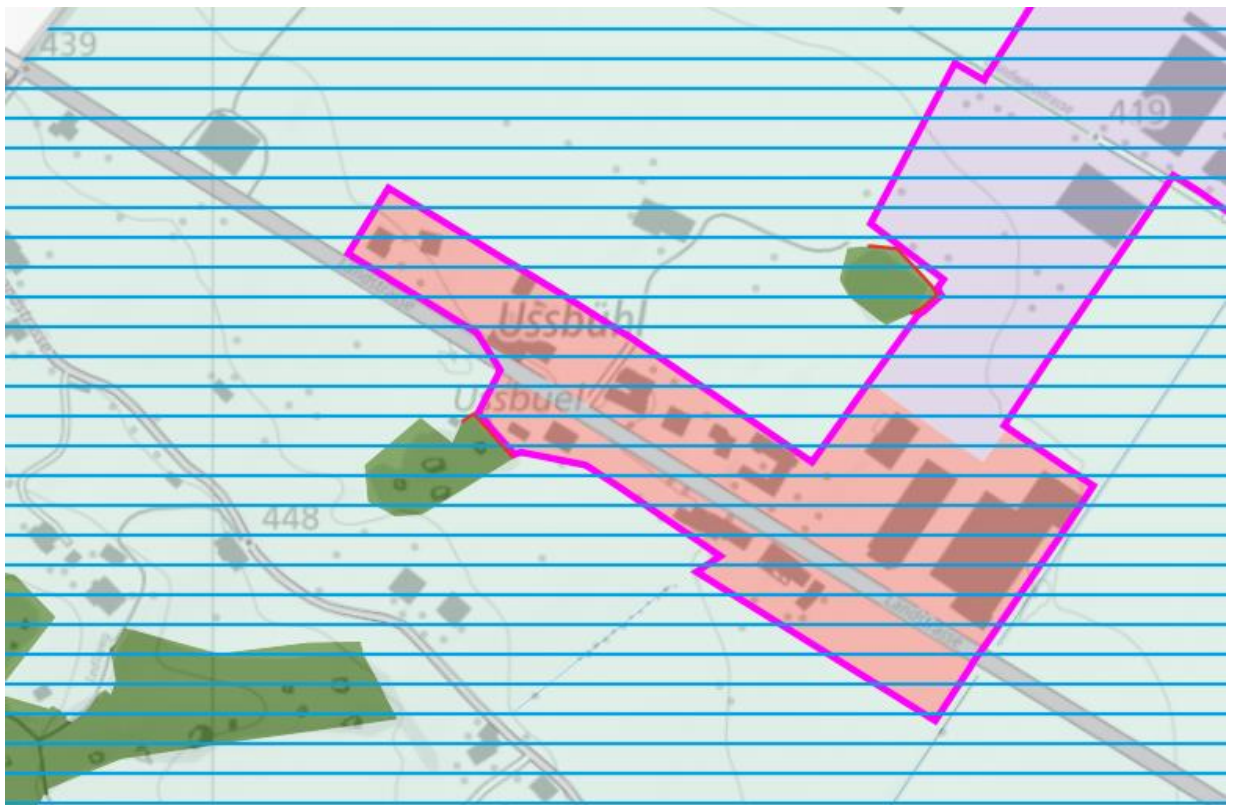


Abb. Nr. 2 Zonenplan Glarus Nord, Geoportal Glarus

### 2.3.3 Altlasten

#### Kataster Belasteter Standorte

Gemäss dem Geoportal des Kantons Glarus befinden sich keine belasteten Standorte im Projektbereich.

### PAK-Untersuchungen

Der bestehende Belag wurde durch den Kanton Glarus auf PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) untersucht.

Die Untersuchungen haben einen PAK-Gehalt von 540 bis 1'100 mg/kg im Ausbauasphalt ergeben. Der Ausbauasphalt ist entsprechend zu entsorgen.

### 2.3.4 Naturgefahren

### 2.3.5 Natur- und Landschaftsschutz

Gemäss der Karte für Natur- und Landschaftsschutz im Geoportal Glarus befinden sich keine schützenswerten Objekte im Projektperimeter der Landstrasse Bilten.

### 2.3.6 Gewässerschutz

Der Projektbereich befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Es befinden sich keine gefassten Quellen oder Grundwasserpumpwerke in unmittelbarer Nähe des Projektperimeters. Abgesehen von den üblichen Grundwasserschutzmassnahmen müssen keine speziellen Vorkehrungen getroffen werden.

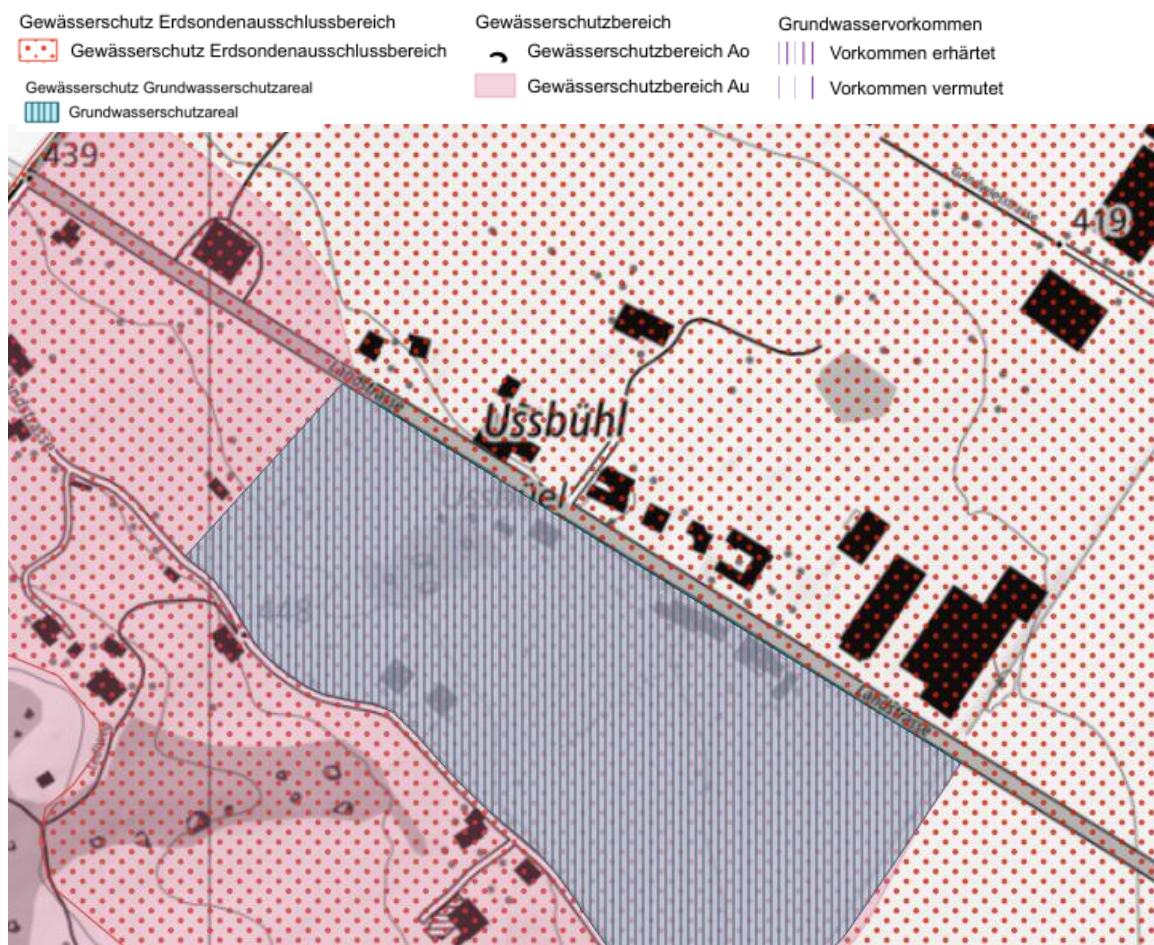


Abb. Nr. 4 Übersicht Gewässerschutz, Geoportal Glarus

Auf der südlichen Strassenseite befindet sich zwischen der Landstrasse und der alten Landstrasse auf einer Länge von ca. 400 m ein Grundwasserschutzareal (blau eingefärbt). Durch die Verbreiterung infolge der neuen Bushaltestelle wird dieses Areal tangiert. Wie aus dem Kapitel 2.3.2 ersichtlich, liegt das Grundwasserschutzareal teilweise in der bestehenden Bauzone. Ein Bebauen dieser Parzellen in der Bauzone wird damit verunmöglicht.



Das Amt für Umwelt des Kantons Glarus bereinigt parallel zur Planauflage das Grundwasserschutzareal. Dieses wird so angepasst, dass die Bauzone anschliessend ausserhalb des Grundwasserschutzareals liegen. Die Anpassung des Grundwasserschutzareals ist Voraussetzung für die Bewilligung des vorliegenden Projekts.

### **3. Verkehrsgutachten**

Der Kanton Glarus hat bei der Remund + Kuster AG ein Verkehrsgutachten der Landstrasse im Bereich Ussbühl in Auftrag gegeben. Das Verkehrsgutachten vom 05. Juli 2018 ist im Anhang als ergänzender Bericht aufgeführt.

#### **3.1 Zusammenfassung**

Im Ausserortsbereich der Landstrasse zwischen Reichenburg und Bilten ist bisher eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert. Zusätzlich ist von der Einmündung Gerbi- und Niederstrasse bis zur Kantonsgrenze ein Überholverbot signalisiert.

Der bestehende Strassenquerschnitt ist ca. 9.70 m breit. Im besiedelten Bereich befindet sich eine Engstelle von ca. 9.10 m. Das Trottoir von Reichenburg herkommend endet an der Kantonsgrenze. Von der Kantonsgrenze bis zum Beginn des Trottoirs in Unterbilten ist beidseitig ein Radstreifen mit einer Breite zwischen 1.70 m und 1.80 m markiert. Eine Beleuchtung ist nur vereinzelt vorhanden.

Für das Verkehrsgutachten wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass rund 15 % der gemessenen Fahrzeuge im Bereich Ussbühl die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten haben.

Das fehlende Trottoir und die unzureichende Beleuchtung im Bereich Ussbühl führt laut Verkehrsgutachten zu gefährlichen Situationen. Bei den meisten der in dem Bereich erfassten Unfälle handelt es sich um Schleuder- und Selbstunfälle. Dies lässt eine Kausalität mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vermuten.

Eine Überprüfung der Sichtverhältnisse der Knoten ergab, dass die Sichtfelder bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h durch einige Bebauungen eingeschränkt werden. Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h sind die Sichtfelder bis auf wenige Ausnahmen gewährleistet.

Die Anhaltesichtweiten und Überholsichtweiten im Ausserortsbereich sind für beide signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gegeben. Die Überholsichtweite im besiedelten Gebiet wird nicht berücksichtigt. Es besteht in diesem Bereich ein Überholverbot.

#### **3.2 Verkehrsanordnung Geschwindigkeitsreduktion**

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass aufgrund der fehlenden Sichtweiten die bisherig signalisierte Höchstgeschwindigkeit beizubehalten nur mit unverhältnismässigen Gebäudeabbrüchen möglich wäre. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h würde die Sichtweiten und daraus resultierend die Sicherheit massgeblich verbessern.

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planauflage wird auch eine Reduktion der Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h beantragt. Die dafür notwendige Verkehrsanordnung wird durch die Kantonspolizei Glarus verfügt und gleichzeitig mit dem Sanierungsprojekt aufgelegt.



## 4. Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die Remund + Kuster AG wurde vom Kanton Glarus mit der Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes der Landstrasse in Bilten beauftragt. Dabei sollten insbesondere der Bereich Ussbühl sowie der Ortseingang Bilten detailliert betrachtet werden. Der Bereich Ussbühl des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes vom 28. August 2020 ist im Anhang als ergänzender Bericht aufgeführt.

### 4.1 Zusammenfassung

Grundlage dieses Konzeptes bildet das in Kapitel 3 beschriebene Verkehrsgutachten. In diesem wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h empfohlen. Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsreduktion wird das Erscheinungsbild des Bereichs Ussbühl entsprechend angepasst.

Das von Reichenburg herkommende Trottoir endete bisher an der Kantonsgrenze. Zukünftig werden die Radstreifen durch ein beidseitiges Trottoir ersetzt. Aufgrund der Platzverhältnisse wird eine reduzierte Fahrbahnbreite von 6.50 m umgesetzt. Gemäss VSS-Norm beträgt die Fahrbahnbreite bei Normalausbau 6.70 m. Der Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen ist dennoch gewährleistet.

Das Konzept sieht die Ausbildung eines Ortseingangstores von Bilten herkommend vor. Zudem wird die Fahrbahn bei den beiden Fussgängerübergängen durch eine Mittelinsel getrennt und verschwenkt. Im Bereich des westlichen Ortseingangstores wird ein gesicherter, nicht markierter Übergang für Fussgänger erstellt. Bei dem östlichen Ortseingangstor soll durch Bäume eine optische Torwirkung und daraus resultierend eine Geschwindigkeitsreduktion erzielt werden.

Die im Bereich Ussbühl liegende Bushaltestelle ist derzeit nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Bushaltestelle soll behindertengerecht ausgebaut werden. Dafür wird die Bushaltestelle verlegt und als Fahrbahnhoftestelle erstellt. Die neue Fahrbahnhoftestelle hat auf den Verkehr eine verkehrsberuhigende Wirkung. Aufgrund von möglichen längeren Standzeiten wird der bisherige Warteraum beim Restaurant Freihof erhalten.

Aufgrund der geringen Breite des südlichen Trottoirs wird dieses im Bereich der Haltestelle lokal auf 2.00 m verbreitert. Zwischen den Bushaltestellen wird ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel erstellt. Durch die Fussgängerschutzinsel wird der südliche Fahrstreifen verschwenkt.

Eine Überprüfung der Sichtweiten hat ergeben, dass die Sichtweiten bei fast allen Zufahrten gemäss VSS-Norm erfüllt sind. Bei zwei Zufahrten ist die Sichtweite gemäss VSS-Norm nicht erfüllt, jedoch gegenüber dem heutigen Zustand deutlich verbessert.

### 4.2 Optimierungen für Planauflage

Für die Planauflage wurden Vermessungsaufnahmen vor Ort durchgeführt. Dadurch konnten die Strasse dreidimensional modelliert und die Projekthöhen definiert werden. Mit diesen Grundlagen wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept optimiert. Zudem wurden die Durchfahrtsbreiten bei den Verkehrsinseln und der Ausbau der Bushaltestelle an die Standards des Kantons Glarus angepasst. Beim Eingangstor für den von Bilten herkommenden Verkehr wurde die Fahrradführung überprüft und für den Velofahrer optimiert.

## 5. Strassenprojekt

Im Strassenprojekt werden die verkehrstechnischen Entscheide aus dem Verkehrskonzept übernommen. Der Strassenaufbau und die Materialisierung werden im Strassenprojekt definiert und beschrieben.

### 5.1 Bautechnisches Normalprofil

Das projektierte Quergefälle der beiden Trottoirs beträgt 2.0 %. Das Quergefälle der Strasse ist als Dachgefälle mit 3.0 % projektiert. Ausserhalb der Anpassungsbereiche ist die Sanierung der Strasse durch eine zusätzliche Deckschicht auf dem bestehenden Deckbelag geplant. Der bestehende Deckbelag wird gefräst und in Teilen geschifft. Im Bereich der Trottoire wird die Fundationsschicht erneuert und ein Geotextil eingebaut.

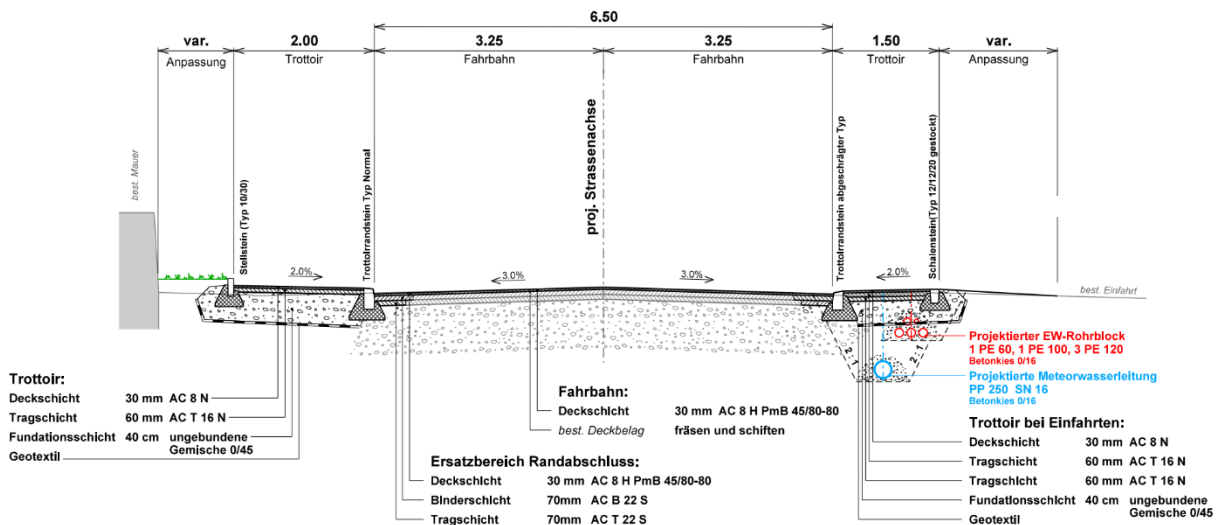


Abb. Nr. 5 Normalprofil Landstrasse, Marty Ingenieure AG

Der Belagsaufbau wird gemäss den Angaben des Kantons Glarus für Kantonsstrassen wie folgt aufgebaut:

#### Belagsaufbau Fahrbahn – Mitte

Deckschicht AC 8 H PmB 45/80-80	30 mm
Deckschicht AB 10	15-30 mm (Bestand gem. Prüfbericht BLZ)
Tragschicht HMT 16	80-90 mm (Bestand gem. Prüfbericht BLZ)
Tragschicht HMT 16	50-70 mm (Bestand gem. Prüfbericht BLZ)

**Belagsstärke Fahrbahn 160-190 mm**

#### Belagsaufbau Fahrbahn – Anpassungsbereich

Deckschicht AC 8 H PmB 45/80-80	30 mm
Binderschicht AC B 22 S	70 mm
Tragschicht AC T 22 S	70 mm

**Belagsstärke Fahrbahn 170 mm**

#### Belagsaufbau Gehweg

Deckschicht AC 8 N	30 mm
Tragschicht AC T 16 N	60 mm
Tragschicht AC 22 N	60 mm (bei Trottoirüberfahrten)

**Belagsstärke Gehweg 90/150 mm**

## 5.2 Strassenentwässerung

Die bestehende Entwässerung der Strasse erfolgt teilweise über die Schulter und teilweise über bestehende Schlammsammler und Entwässerungsleitungen. Diese wurden mit Kanalfernsehaufnahmen aufgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Strassenentwässerungsleitungen teilweise in einem schlechten Zustand befinden und dringend sanierungsbedürftig sind. Durch den Bau eines beidseitigen Trottoirs ist die Entwässerung über die Schulter nicht mehr im gleichen Umfang möglich. Aufgrund dessen wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

Das Entwässerungskonzept sieht vor, im Projektperimeter eine neue Strassenentwässerungsleitung zu erstellen. Wo möglich wird das Strassenabwasser weiterhin über die Schulter entwässert. Durch die neuen Trottoirs liegt der Tiefpunkt der Strasse an einem anderen Ort. Deshalb werden neue Schlammsammler und eine neue Strassenentwässerungsleitung mit den entsprechenden Kontrollschächten erstellt. Die neue Strassenentwässerungsleitung wird, wie heute bereits der grösste Teil des Strassenabwassers, in die Furgelruus eingeleitet.

Das bestehende Leitungssystem, an welchem die Strassenentwässerung angeschlossen ist, hat noch weitere Nutzungszwecke. Die bestehenden Leitungen bleiben in Betrieb. Dafür werden die bestehenden Schlammsammler abgebrochen und überbrückt oder zu einem Kontrollschacht umfunktioniert.

## 5.3 Strassenbeleuchtung

Mit dem Strassenausbau wird auch eine neue Strassenbeleuchtung notwendig. Aktuell ist der Weiler im Ussbühl nur sehr spärlich ausgeleuchtet. Die öffentliche Beleuchtung innerorts liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Glarus Nord. Die technischen Betriebe Glarus Nord haben für die Gemeinde Glarus Nord ein Beleuchtungskonzept erarbeitet. Die Fussgängerstreifen werden dabei gemäss den gültigen Beleuchtungsnormen ausgeleuchtet.

## 5.4 Bushaltestelle Bilten, Ussbühl

Die Bushaltestelle Bilten, Ussbühl wird im Zusammenhang mit dem Projekt durch den Kanton Glarus behindertengerecht ausgebaut. Der Ausbau der Bushaltestelle ist im Betriebs- und Gestaltungskonzept im Kapitel 4.2 beschrieben.

Die Erstellung von Bushaltehäuschen liegt im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden. Die Gemeinde Glarus Nord klärt parallel zur Planauflage ab, ob an der Bushaltestelle ein Bushaltehäuschen erstellt werden soll. Mit den Planaufledgedokumenten des Kantons Glarus wird die Bewilligung für ein Bushaltehäuschen bereits eingeholt.



## **6. Landerwerb / Baulinien**

Für das Projekt wird von privaten Grundeigentümern Land erworben. Der vorgesehene Landerwerb von privaten Grundeigentümern betrifft die Wohn- und Gewerbezone 2 und die Landwirtschaftszone. Für die Realisierung des Projekts sind von insgesamt 11 verschiedenen Grundstücken rund 470 m<sup>2</sup> Land erforderlich. Aus dem Landerwerbsplan Nr. 1238-015 ist ersichtlich, wieviel Land von welchem Grundeigentümer erworben wird.

Es gelten die Abstandsvorschriften des Strassengesetzes. Im Perimeter der Landerwerbsflächen werden Baulinien definiert. Für angrenzende bauliche Anlagen gilt die Baulinie als minimale Strassenabstandslinie gemäss Situationsplan 1238-010.





## **7. Werkleitungen**

### **7.1 Werkleitungen Gemeinde Glarus Nord**

Die Gemeinde Glarus Nord ist zuständig für die Wasser- und Abwasserleitungen. Bezüglich eines Ausbaubedarfes der Wasser- und Abwasserleitungen wurde mit den entsprechenden Stellen der Gemeinde Glarus Nord Kontakt aufgenommen. Es besteht im Projektperimeter derzeit für die Gemeinde Glarus Nord kein Ausbaubedarf.

Durch die Verbreiterung der Kantonsstrasse beim Grundstück Nr. 695 kommt der bestehende Hydrant in den Strassenkörper zu liegen und muss entsprechend verschoben werden.

### **7.2 Werkleitungen Technische Betriebe Glarus Nord**

Die Technischen Betriebe Glarus Nord unterhalten die Elektroanlagen im Gemeindegebiet der Gemeinde Glarus Nord. Im Zusammenhang mit der Strassensanierung planen die technischen Betriebe Glarus Nord im Projektperimeter einen Ausbau der bestehenden Kabelrohrblöcke. Die genauen Dimensionen und Anzahl Kabelschutzrohre werden im Ausführungsprojekt zusammen mit den Technischen Betrieben Glarus Nord ermittelt.

### **7.3 Weitere Werkleitungen**

Die Energie Zürichsee Linth AG betreibt im Raum der Gemeinde Glarus Nord ein Gasnetz. Das bestehende Gasnetz führt nicht bis zum Gebiet Ussbühl. In Absprache mit der Energie Zürichsee Linth AG wird das Gasnetz im Bereich des Projektperimeters nicht weiter ausgebaut.

Swisscom und Cablecom wurden bezüglich eines Ausbaubedarfes angefragt. Die Rückmeldung steht derzeit noch aus.



## 8. Terminprogramm / Bauablauf

### 8.1 Terminprogramm

Aufgrund des straffen Zeitplans werden die Planauflage und die Submission zeitgleich durchgeführt. Der Unternehmer wird in der Submission darauf hingewiesen, dass mit den Bauarbeiten erst nach dem Abschluss des Projektgenehmigungsverfahrens begonnen werden kann. Der Kanton Glarus sieht folgenden Zeitplan für das Projekt vor:

#### Bewilligungsverfahren: (Planauflage)

- |   |               |
|---|---------------|
| - Interne Vernehmlassung                        | Februar 2022  |
| - Information betroffener Anwohner (Landerwerb) | März 2022     |
| - Planauflage                                   | April 2022    |
| - Projektgenehmigung                            | Mai/Juni 2022 |

#### Submission:

- |                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| - Erstellung Submissionsunterlagen | März/April 2022 |
| - öffentliche Submission (40 Tage) | Mai/Juni 2022   |
| - Vergabeentscheid                 | Juni 2022       |

- |                |                |
|----------------|----------------|
| - Realisierung | ab August 2022 |
|----------------|----------------|

### 8.2 Bauablauf

Wie aus dem Normalprofil ersichtlich, wird im zukünftigen Strassenbereich nur eine Deckbelagssanierung realisiert. Für den Bau der neuen Gehwege und der Strassenbeleuchtung kann der Verkehr grösstenteils zweiseitig durch den Baustellenbereich geleitet werden. Für gewisse Arbeiten kann der Verkehr nur einspurig geführt werden. In diesem Fall kommt eine Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung zum Einsatz. Es wird mit einer Bauzeit von ca. einem Jahr gerechnet.

## 9. Schlusswort

Durch die geplanten Massnahmen werden der Strassenkörper optisch aufgewertet und die Verkehrssicherheit verbessert.

Aufgrund der Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h sowie der Anordnung eines beidseitigen Trottoirs werden die notwendigen Sichtweiten in weiten Teilen eingehalten und auch im Bereich der noch immer ungenügenden Sichtweiten wird die Sicherheit erhöht.



Abb. Nr. 6 Projekt Sanierung Landstrasse im Ussbühl, Bilten mit Orthofoto, Marty Ingenieure AG

Das neue, beidseitig angeordnete Trottoir verbessert die Verkehrssicherheit für Fussgänger massgebend. Zudem werden für die Fussgänger sichere Quermöglichkeiten geschaffen.

Durch die Ausbildung des Eingangstors von Bilten herkommend und den Fahrbahnverschwenkungen beim Fussgängerübergang sowie der Bushaltestelle mit Fussgängerstreifen wird der Ausbaucharakter der Strasse optisch der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit angepasst.

Mit dem vorliegenden Projekt wird der heute gefährliche und sanierungsbedürftige Strassenabschnitt umfassend saniert. Der Langsamverkehr erhält mit den neuen Trottoirs und Fussgängerübergängen sichere Verbindungen und der öffentliche Verkehr wird auch für Menschen mit Beeinträchtigungen uneingeschränkt zugänglich.

Ziegelbrücke, 06. April 2022

MARTY INGENIEURE AG

Stefan Graf, dipl. Techniker HF Tiefbau  
Peter Elmer, dipl. Bauingenieur ETH SIA