

---

**Bauherrschaft**

---

Kanton Glarus  
Departement Bau und Umwelt

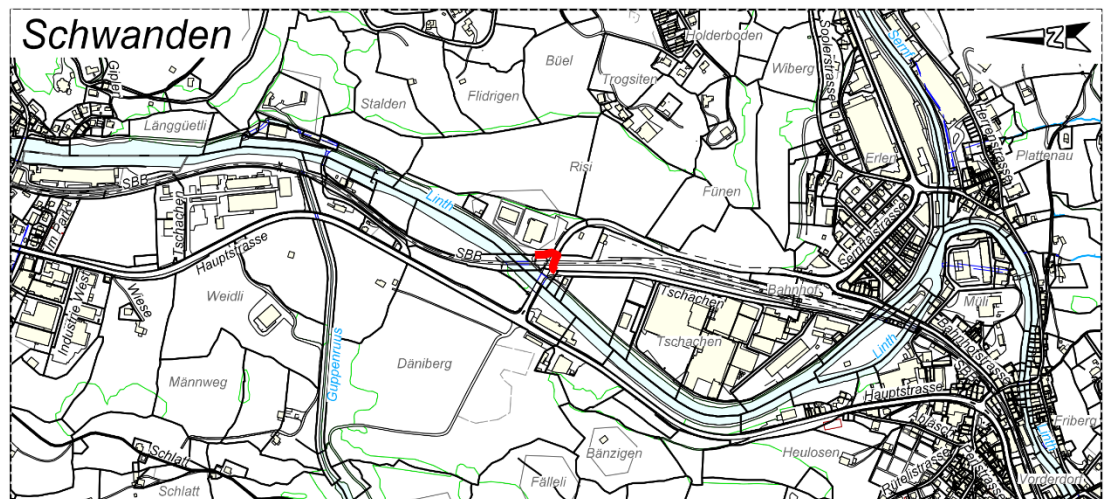


---

**Auftragsbezeichnung**

---

Querung Sernftalstrasse  
Schwanden



---

**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

---

<b>Auftrag Nr.</b>	1235
<b>Bericht Nr.</b>	01
<b>Datum</b>	Ziegelbrücke, 31. Mai 2022

---



## TECHNISCHER BERICHT

### Inhalt

1.	Ausgangslage .....	3
2.	Projektgrundlagen.....	3
2.1	Projektperimeter .....	3
2.2	Plangrundlagen.....	4
2.3	Rahmenbedingungen.....	4
3.	Projektierte Massnahmen .....	7
3.1	Gesamtkonzept .....	7
3.2	Geh- und Radweg von der Sernftalstrasse bis zur Linth.....	7
3.3	Geh- und Radwegübergang mit baulicher Mittelinsel.....	7
3.4	Veloführung entlang der Sernftalstrasse bei Unterführung SBB.....	8
3.5	Velozufahrt und Fussgängerübergang Tschachenstrasse.....	9
3.6	Landnutzung.....	10
3.7	Terminprogramm .....	10
3.8	Bauablauf / Verkehrsführung.....	10
4.	Schlussbemerkung .....	10

### Planbeilagen:

- Projektierte Querung Geh- und Radweg, Situation, Plan Nr. 1235-010
- Projektierte Querung Geh- und Radweg, Schnitte, Plan Nr. 1235-011

## 1. Ausgangslage

Die kantonale Radroute führt von der Tschachenstrasse ein kurzes Stück entlang der Sernftalstrasse und danach gemeinsam mit dem Wanderweg den Linthkanal entlang. Im Bereich der Sernftalstrasse führt ein Trottoir entlang der Strasse unter der Brücke der SBB hindurch. Danach wird die Sernftalstrasse mit einem Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel überquert. Anlagen für den Velofahrer sind in diesem Bereich keine vorhanden.

Das Department Bau und Umwelt des Kantons Glarus hat die Marty Ingenieure AG beauftragt, die bestehende Situation zu analysieren und geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr vorzuschlagen.

## 2. Projektgrundlagen

### 2.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter beginnt bei der Zufahrt der Tschachenstrasse auf die Sernftalstrasse und führt bis zur Zufahrt des Feuerwehrdepots.

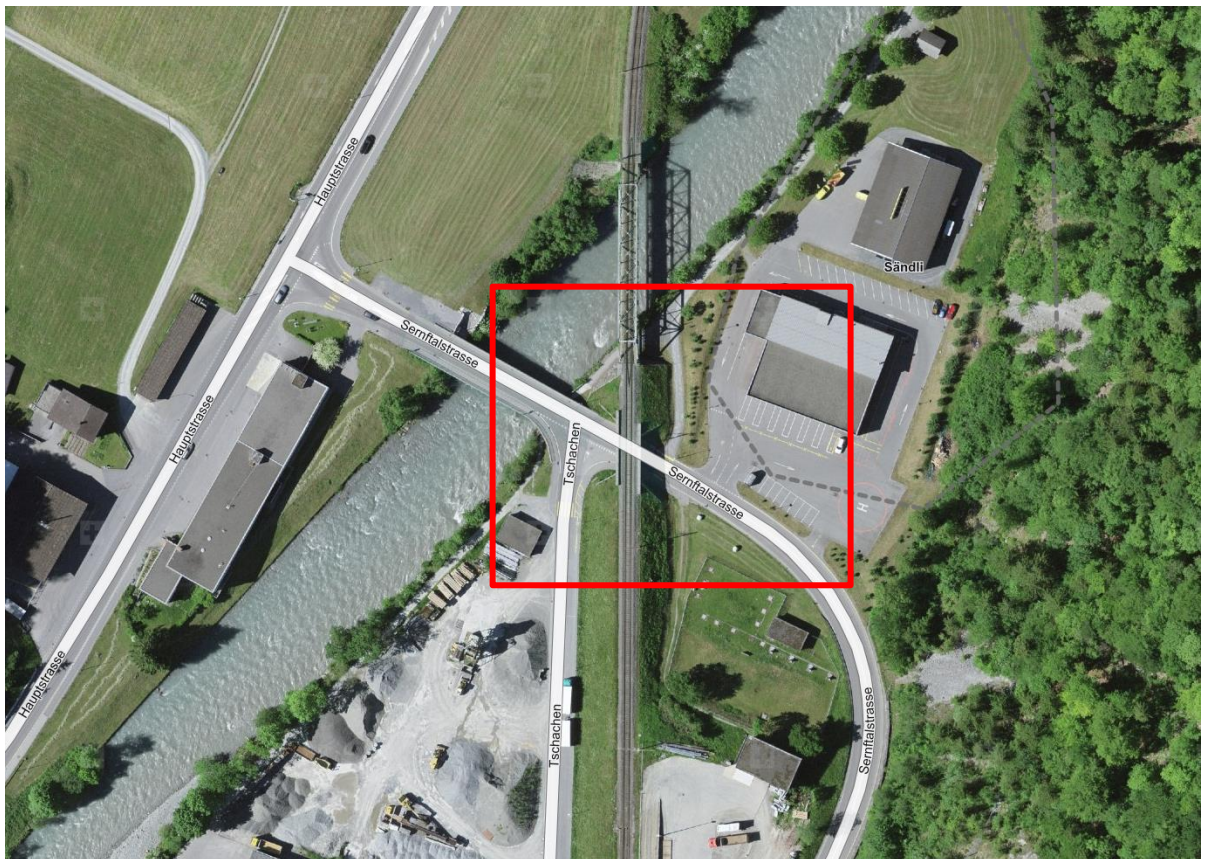


Abb. Nr. 1 Übersichtssituation Sernftalstrasse, Geoportal Bund

## 2.2 Plangrundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden in die Planung mit einbezogen:

- Grundbuchplan, Grundbuchamt des Kantons Glarus
- Abwasserkataster, Gemeinde Glarus Süd
- Wasserkataster, Gemeinde Glarus Süd
- Geoportal des Bundes (map.geo.admin.ch)
- Geoportal des Kantons Glarus (map.geo.gl.ch)
- EW-Leitungskataster, Technische Betriebe Glarus Süd
- Swisscom-Leitungen, Swisscom AG

## 2.3 Rahmenbedingungen

### 2.3.1 Kantonale Wanderwege, Velorouten

Die kantonale Radroute führt von der Tschachenstrasse ein kurzes Stück entlang der Sernftalstrasse und danach gemeinsam mit dem Wanderweg dem Linthkanal entlang.

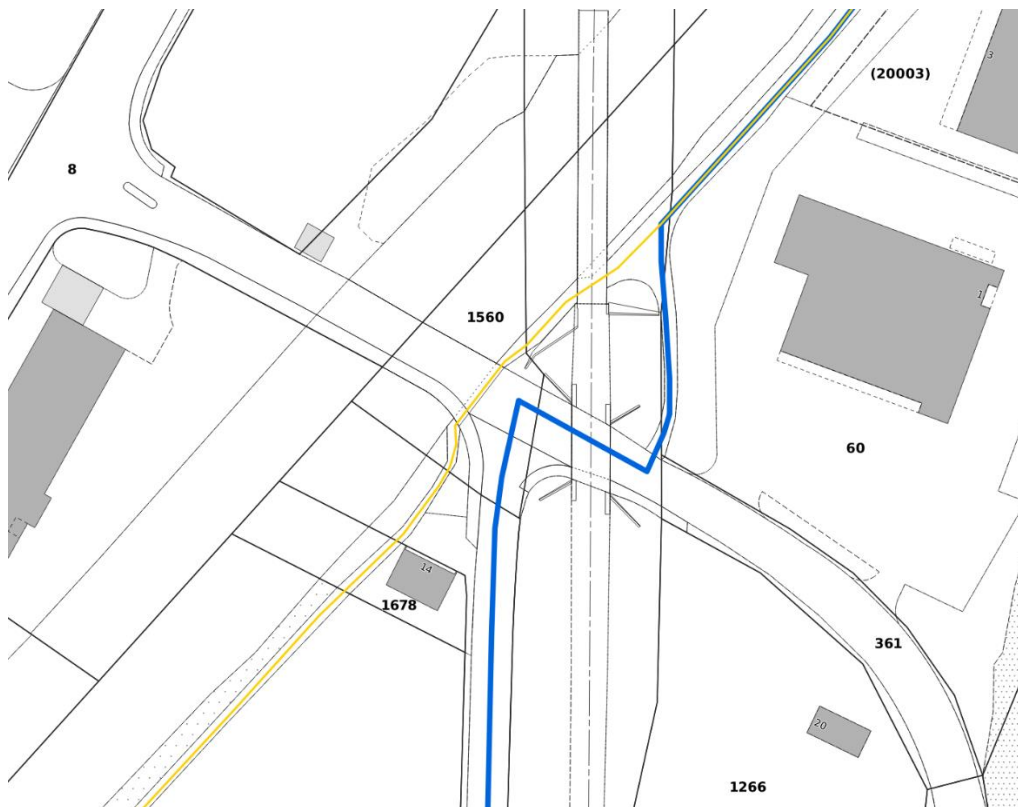


Abb. Nr. 2 Planausschnitt Wanderwege, Velorouten; Geoportal Glarus

### 2.3.2 Zonenplan

Der Projektperimeter befindet sich innerhalb der Bauzone. Entlang des Projektperimeters befinden sich mehrere Industriezonen und die Zone Strassen innerhalb der Siedlung.

#### Nutzungsplanung Bauzonen

Wohnzonen	eingeschränkte Bauzonen
Arbeitszonen	Tourismus und Freizeitzonen
Mischzonen	Verkehrszonen innerhalb Bauzonen
Zentrumszonen	weitere Bauzonen
Zonen fuer oeffentliche Nutzungen	



Abb. Nr. 3 Übersicht Zonenplan Gemeinde Glarus Süd; Geoportal Glarus

### 2.3.3 Kataster belasteter Standorte

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

### 2.3.4 Naturgefahren

Gemäss der Naturgefahrenkarte des Geoportals Glarus sind die Naturgefahren Wasser (im Bereich der Linth) und Sturz (östlicher Bereich) vorhanden.

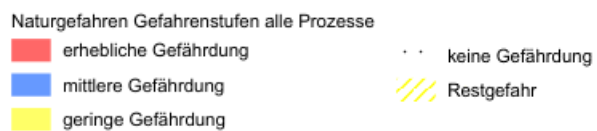


Abb. Nr. 4 Übersicht Naturgefahren; Geoportal Glarus

Da es sich bei den geplanten Anlagen um Verkehrsanlagen ohne hohe Aufenthaltsdauer handelt, haben die Naturgefahren einen untergeordneten Einfluss auf die geplanten Anlagen. Aus diesem Grund wird auf separate Massnahmen betreffend der Naturgefahren verzichtet.

### 2.3.5 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.

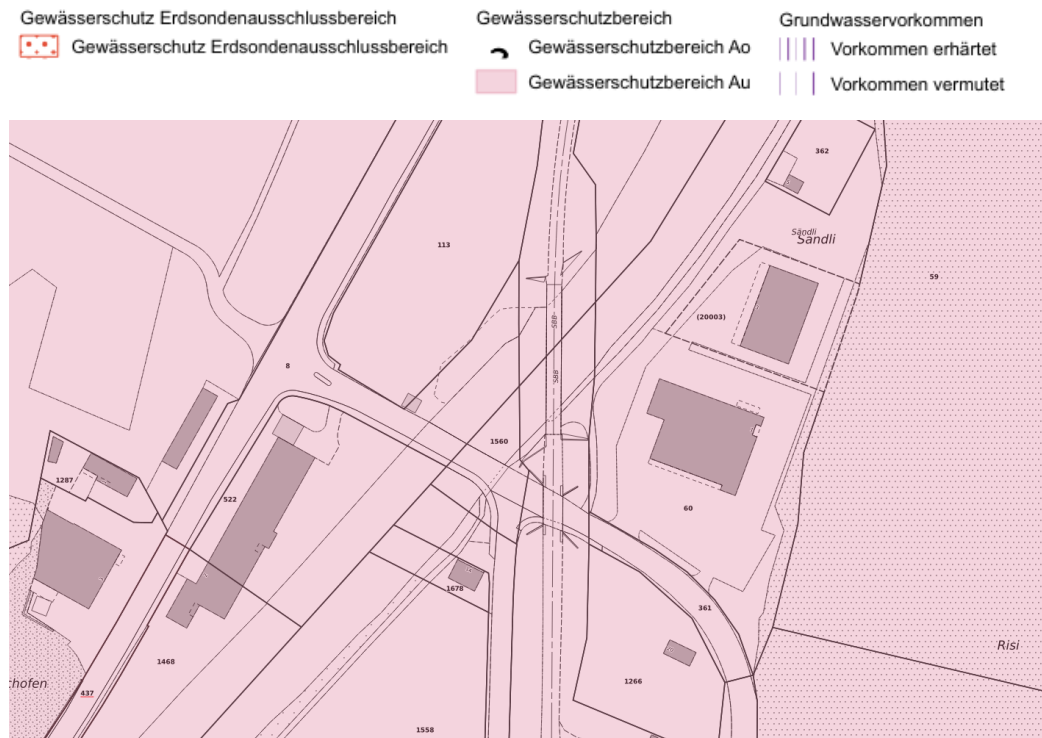


Abb. Nr. 5 Übersicht Gewässerschutz; Geoport Glarus

### 2.3.6 Natur- und Landschaftsschutz

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

### 2.3.7 Projektspezifische Abhängigkeiten

Der Ausbau des Geh- und Radwegs kann gemäss heutigem Wissensstand unabhängig von anderen Projekten erstellt werden. Im Bauprojekt ist durch den Ingenieur zusammen mit dem Kanton Glarus zu klären, ob dies immer noch zutrifft.

### 3. Projektierte Massnahmen

#### 3.1 Gesamtkonzept

Zur Verbesserung der Situation des Veloverkehrs soll der bestehende Gehweg verbreitert und optimiert werden, so dass dieser neu als Geh- und Radweg signalisiert und entsprechend benutzt werden kann.

Der neue Geh- und Radweg wird mit einer Breite von 3.50 m projektiert. An Orten, wo diese Breite nur mit unverhältnismässig grossen Anpassungen umsetzbar wäre, wurde der Geh- und Radweg punktuell auf minimal 3.00 m verengt. Dies betrifft besonders den Bereich der östlichen Ausfahrt der SBB-Unterquerung. Hier wäre ein breiterer Geh- und Radweg nur mit baulichen Massnahmen an der SBB-Überführung oder einer massiven Einengung in der Sernftalstrasse möglich.

Aufgrund der zu erwartenden geringeren Anzahl an Fussgängern im Verhältnis zum Veloverkehr wird der Geh- und Radweg als gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Richtungstrennung projektiert.

#### 3.2 Geh- und Radweg von der Sernftalstrasse bis zur Linth

Der von der Sernftalstrasse zum Linthkanal führende Geh- und Radweg wird bis zum neuen Fussgängerstreifen der Sernftalstrasse verlängert. Für diese Verlängerung muss ein Teil des bestehenden Dammes angepasst werden. Im Bereich der heutigen Querung der Sernftalstrasse ist entlang des neuen Geh- und Radweges ein Zaun projektiert. Durch diesen Zaun wird ein Abkürzen durch Fussgänger und Velofahrer verhindert.

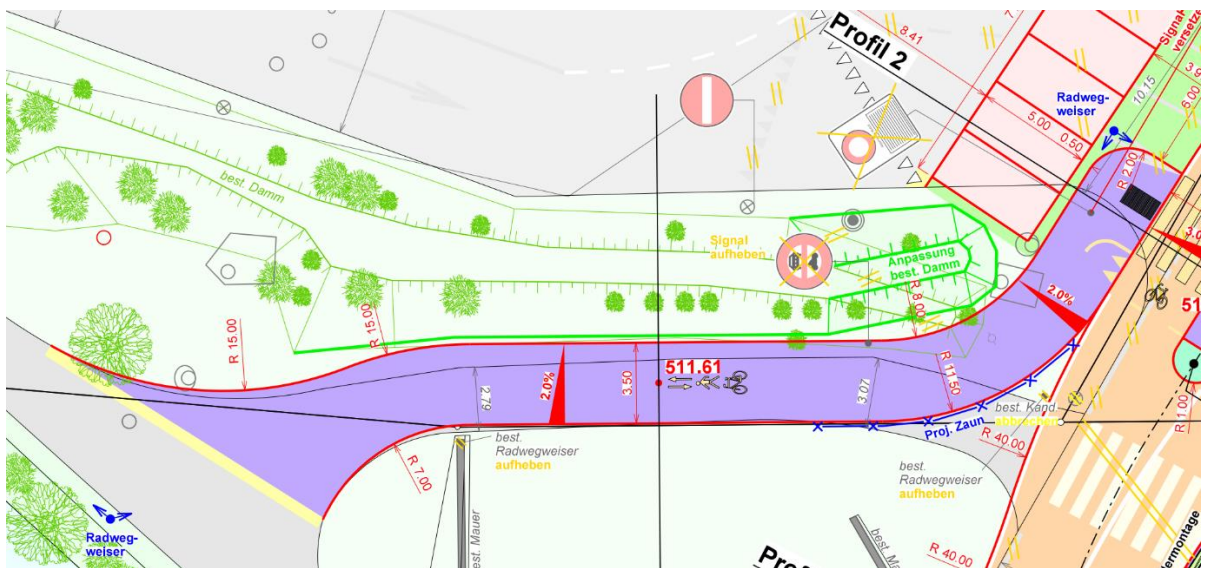


Abb. Nr. 6 Situationsplan Ausschnitt Sernftalstrasse bis zur Linth

#### 3.3 Geh- und Radwegübergang mit baulicher Mittelinsel

Der bestehende Fussgängerstreifen liegt auf der Ideallinie, auf welcher der Fussgänger die Sernftalstrasse queren möchte. Die Ideallinie zu halten ist aufgrund der geplanten Mittelinsel und der SBB Unterführung nicht möglich. Der Fussgängerübergang wurde so projektiert, dass dieser so nah wie möglich an die Ideallinie herankommt.

Bei Geh- und Radwegübergängen ist die Sicht von zentraler Bedeutung. Mit Hilfe von Sichtlinien wurde nachgewiesen, dass die Fussgängersichtweiten gemäss VSS-Norm eingehalten sind.

Die Zufahrt zum Feuerwehrdepot muss im Zusammenhang mit der geplanten Mittelinsel angepasst werden. Es sind eine neue 12 m breite Zufahrt und optimierte Parkplätze geplant. Die Schleppkurven wurden überprüft und sind auch in Bezug auf die Mittelinsel nachgewiesen.

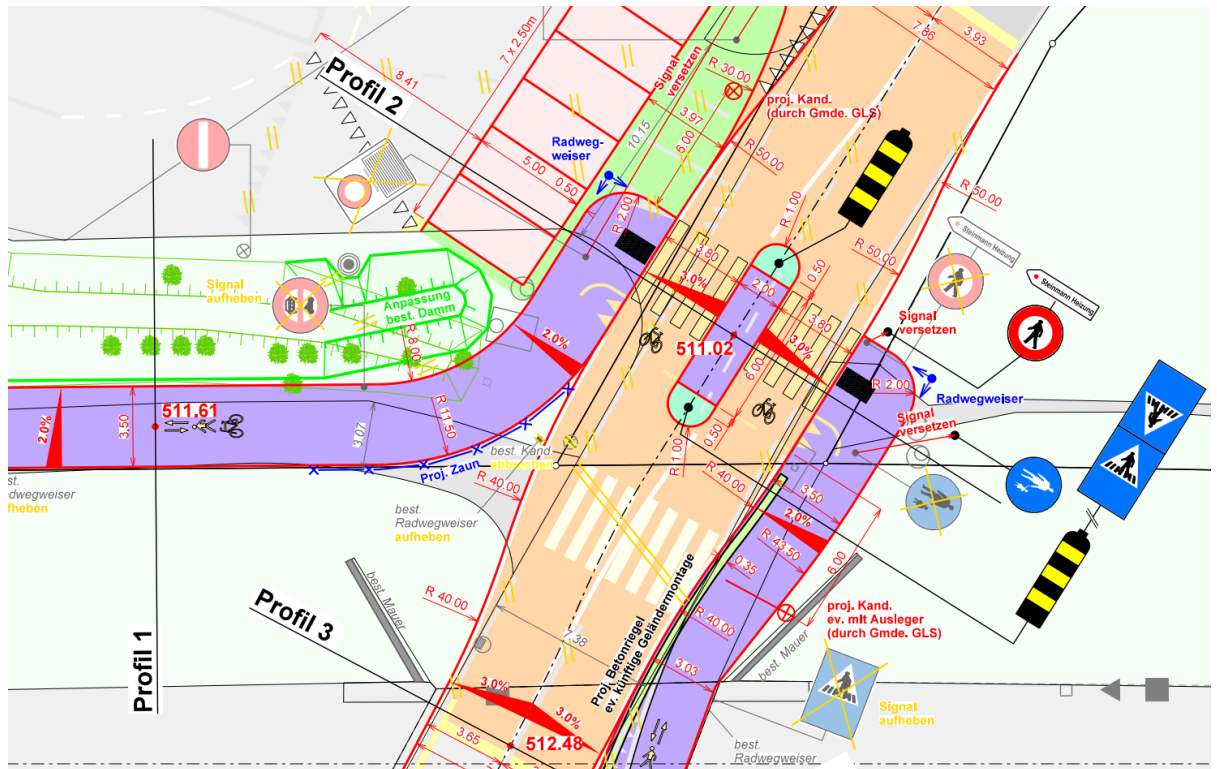


Abb. Nr. 7 Situationsplan Ausschnitt Querung Sernftalstrasse

### 3.4 Veloführung entlang der Sernftalstrasse bei Unterführung SBB

Die SBB-Unterführung ist leicht konisch. Auf der östlichen Seite ist die Unterführung weniger breit als auf der westlichen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Einlenker der Tschachenstrasse aktuell bis in die Unterführung hineingezogen wird. In diesem Bereich kann der Geh- und Radweg auf 3.50 m aufgeweitet werden. Um die Sernftalstrasse nicht zu stark einzuengen, wird die Breite des Geh- und Radweges im östlichen Bereich der Unterführung auf 3.03 m reduziert.

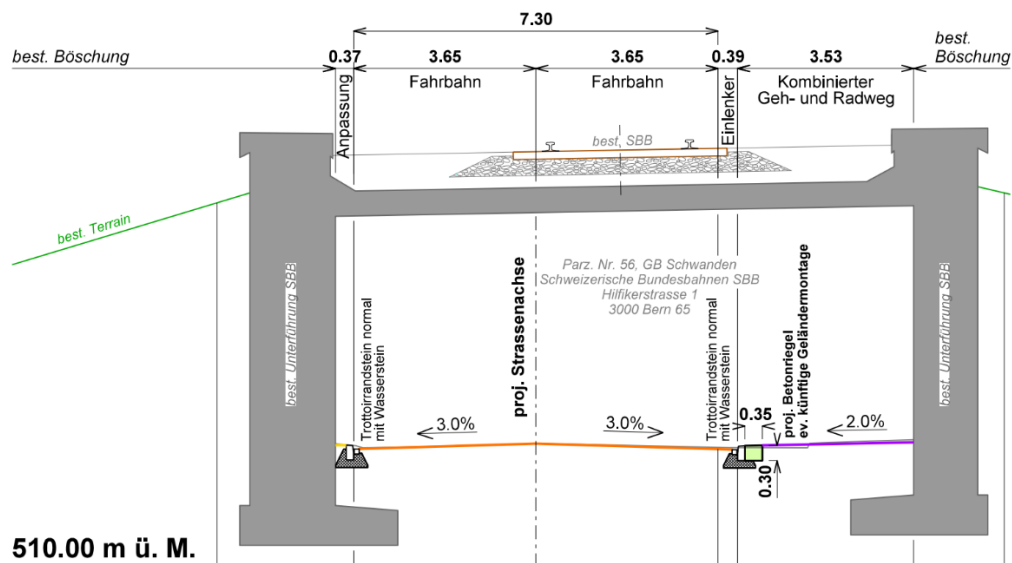


Abb. Nr. 8 Querschnitt Unterführung SBB



Die Durchfahrtsbreite für den motorisierten Verkehr auf der Sernftalstrasse wird bei der Unterführung nur minimal verringert. Schwere Lastwagen mit maximalen Abmessungen, welche von der Tschachenstrasse auf die Sernftalstrasse in Richtung Elm abbiegen, überfahren die Mittellinie schon heute. Da für den Geh- und Radweg in diesem Bereich etwas mehr Fläche benötigt wird, überfahren diese Fahrzeuge die Mittellinie noch etwas mehr. Die Befahrbarkeit für alle Fahrzeuge bleibt weiterhin gewährleistet.

### 3.5 Velozufahrt und Fussgängerübergang Tschachenstrasse

Für die optimale Leitung des Fussgänger- und Radverkehrs auf den neuen Geh- und Radweg werden auch die Verkehrsanlagen im Einlenkerbereich der Tschachenstrasse angepasst.

Damit der Fussgänger und der Velofahrer sicher auf den neuen Geh- und Radweg geleitet werden, wird für beide Verkehrsteilnehmer ein separater Ausgang erstellt. Der bestehende Fussgängerübergang wird in Richtung Sernftalstrasse verschoben und befindet sich damit näher an der Ideallinie des Fussgängerverkehrs. Der bestehende Fussgängerstreifen wird durch einen neuen Fussgängerübergang ohne Fussgängerstreifen ersetzt. Durch die Verschiebung des Fussgängerübergangs kann in dem Bereich des heutigen Fussgängerstreifens eine separate Abfahrt für den Veloverkehr erstellt werden.

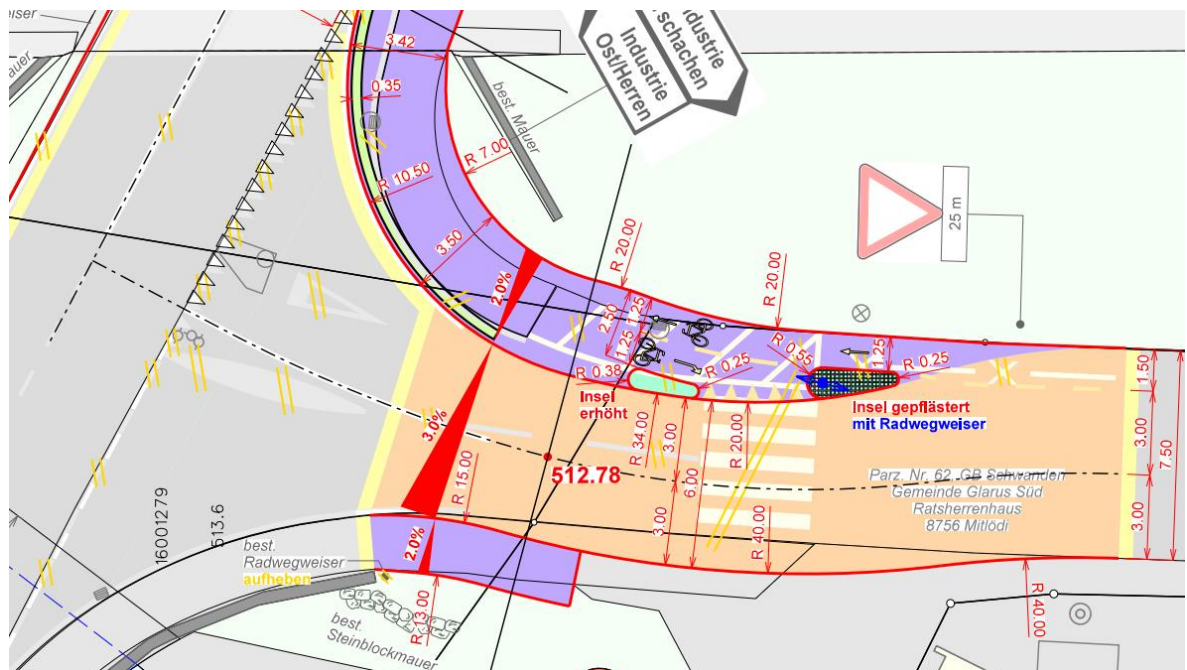


Abb. Nr. 9 Situationsplan Querung Tschachenstrasse

Der von der Unterführung herkommende Velofahrer wird zwischen dem Ausgang der Fussgänger und dem von der Tschachenstrasse herkommenden Velofahrer auf die Tschachenstrasse geleitet. Im Zufahrtbereich werden die Veloverkehrsanlagen jeweils durch Inseln voneinander getrennt.

Durch die geplante leichte Kurve in der Tschachenstrasse und die Anpassung der Radien beim Einlenker führt die Tschachenstrasse neu mit einem 90°-Winkel in die Sernftalstrasse. Dadurch wird die Zufahrt von der Tschachenstrasse auf die Sernftalstrasse verkehrstechnisch optimiert und die Verkehrssicherheit verbessert.

Das Trottoir auf der westlichen Seite der Tschachenstrasse wird der neuen Verkehrsanlage angepasst und entsprechend verkürzt.



### **3.6 Landnutzung**

Das Projekt befindet sich auf den Parzellen 361 und 1560 des Kantons Glarus, der Parzelle 56 der SBB, den Parzellen 60 und 62 der Gemeinde Glarus Süd sowie der Parzelle 1266 der VBS. Mit dem Projekt werden keine Bauwerke tangiert oder angepasst, welche für die Gleisanlagen der SBB statisch von Bedeutung sind.

### **3.7 Terminprogramm**

Sobald die öffentliche Planaufgabe durchgeführt und mögliche Einsprachen bereinigt sind, gilt das Projekt als rechtskräftig. Die Budgetierung der entsprechenden Bauarbeiten ist im Jahr 2023 vorgesehen. Es wird mit einer Bauzeit von ca. 1 - 2 Monaten gerechnet.

### **3.8 Bauablauf / Verkehrsführung**

Die geplanten Massnahmen werden unter Verkehr erstellt. Während der Bauzeit wird der Verkehr teilweise mit einer Lichtsignalanlage einspurig geführt.

## **4. Schlussbemerkung**

Mit dem vorliegenden Projekt wird eine bestehende Lücke im kantonalen Radroutennetz geschlossen. Die neue Veloverkehrsanlage fügt sich gut in die bestehenden Verkehrsanlagen ein. In der Projektierung der neuen Veloverkehrsanlage wurden auch die Bedürfnisse des Fussgängerverkehrs und des motorisierten Verkehrs entsprechend beachtet und nach Möglichkeit verbessert. Durch die neue Führung des Veloverkehrs entlang und über die Sernftalstrasse wird die Sicherheit für den Veloverkehr und die übrigen Verkehrsteilnehmer am heute als gefährlich geltenden Übergang verbessert.

Ziegelbrücke, 31. Mai 2022

MARTY INGENIEURE AG

Projekt:

Peter Elmer, dipl. Bauingenieur ETH/SIA

Bearbeitung:

Stefan Graf, dipl. Techniker HF Tiefbau

Johanne Rojahn, Bauingenieurin M.SC