Beilage B

DEPONIE SCHWANDEN, TÄNIBERG

Kurzbericht zur Erschliessung ab Hauptstrasse

Gemeinde Glarus Süd

Parpan, 8. September 2016

HARTMANN
UND MONSCH

INGENIEUR- UND
PLANUNGSBÜRO

Auftraggeber	Gemeinde Glarus Süd Ratsherrenhaus Postfach 9 8756 Mitlödi Kontaktperson: Patrik Gisler
Bearbeitung	Hartmann & Monsch AG, Alte Landstrasse 7, 7076 Parpan, T 081 382 23 23 Projektleitung und Kontaktperson: Niccolo Hartmann nh@hartmannmonsch.ch
Erstellung	08.09.2016

Inhalt

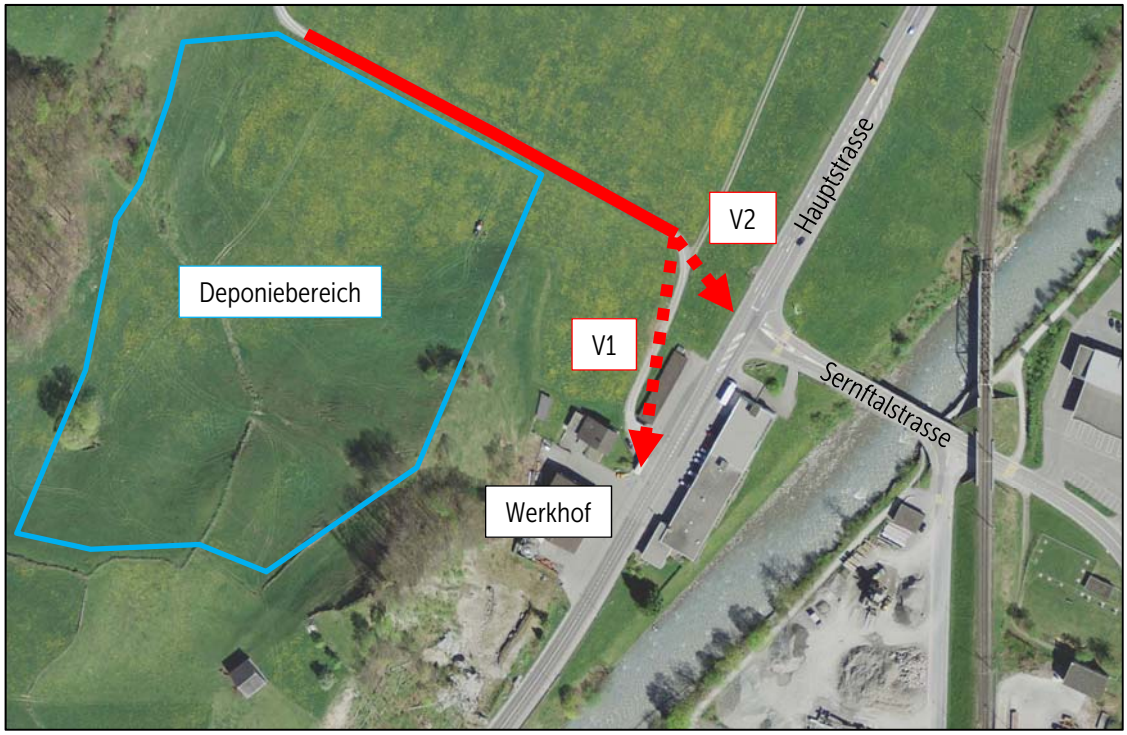
1 Ausgangslage und Auftrag 5
2 Anforderung 7
3 Variantenvergleich 9
3.1 Variante 1 9
3.2 Variante 2 10
4 Fazit und Empfehlung 11

Planbeilagen

- Situation Variante 1 1:500
- Sichtweiten Variante 1 1:500
- Schleppkurven Variante 1 1:500
- Situation Variante 2 1:500
- Sichtweiten Variante 2 1:500
- Schleppkurven Variante 2 1:500

1 AUSGANGSLAGE UND AUFTRAG

Im Rahmen der Richtplanung werden auf dem Gebiet der Gemeinde Glarus Süd verschiedene Deponiestandorte, u.a. der Standort 25 bei Schwanden (Täniberg) geprüft werden. Der vorliegende Kurzbericht mit den dazugehörigen Plänen dokumentiert zwei mögliche Erschliessungsvarianten der Deponie Täniberg. Beide Varianten erfolgen ab dem Deponieperimeter zuerst über den bestehenden Landwirtschaftsweg. Die Variante 1 (V1) erfolgt weiter über den bestehenden Landwirtschaftsweg und mündet auf dem Gelände des Werkhofes in die Hauptstrasse. Die Variante 2 mündet beim bestehenden Knoten Hauptstrasse/Sernftalstrasse in die Hauptstrasse.



Die folgenden Grundlagen standen der Bearbeitung des vorliegenden Bauprojektes zur Verfügung:

- Grundbuchplan der Gemeinde Glarus Süd
- Vorprojekt September 2013, Niederer+Pozzi Umwelt AG
- Begehung vor Ort am 27. Juni 2016
- Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

2 ANFORDERUNG

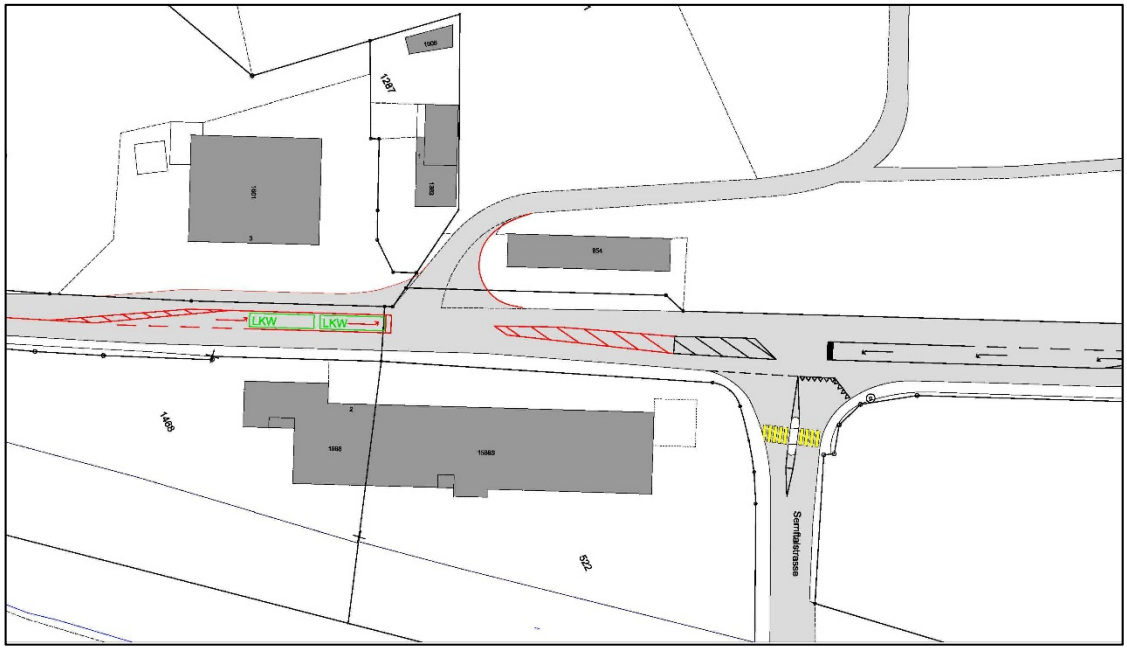
Die folgenden Anforderungen an die Erschliessung müssen erfüllt sein und dienen auch als Planungsgrundlagen:

- Die Einmündung in die Kantonsstrasse muss so gestaltet sein, dass sowohl die Zu- und Wegfahrt in beide Richtungen funktioniert.
- Zufahrende, wartende Lastwagen dürfen auf der Hauptstrasse zu keinem Rückstau führen. Dazu ist jeweils ein Linksabbieger nötig, welcher Stauraum für 2 Lastwagen bietet.
- Auf der Erschliessungsstrasse besteht eine Kreuzungsmöglichkeit für Lastwagen.
- Damit die Hauptstrasse nicht verschmutzt wird, muss die Erschliessungsstrasse befestigt werden.
- Die Erschliessung muss einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 10 Lastwagenfahrten genügen
- Die Abmessungen der Strassenbreiten und der Breite des Linksabbiegers entsprechen den Vorgaben der VSS Norm 640 251
- Der Ein- und Ausfahrtrichter von/ab der Hauptstrasse entspricht den benötigten Abmessungen aufgrund der konstruierten Schleppkurven eines typischen Lastwagens.
- Die benötigten Sichtweiten werden gemäss den Angaben der VSS-Norm 640 273a konstruiert. Dabei werden die Sichtweiten für die Geschwindigkeiten 60 km/h (min. Knotensichtweite 70 m) und 80 km/h (min. Knotensichtweite 110 m) verwendet.

3 VARIANTEN-VERGLEICH

3.1 Variante 1

Die Variante 1 sieht für die Lastwagen von Süden kommend einen Linksabbieger auf der Höhe des Werkhofes des kantonalen Tiefbauamtes. Dabei würden die Lastwagen über den dortigen Platz auf den bestehenden Feldweg und dann zur Deponie gelangen. Dabei könne die geforderten Sichtweiten eingehalten werden (siehe Plan Sichtweiten).



3.1.1 Bauliche Massnahmen

- Auf der Länge des Linksabbiegers muss der Strassenkörper um ca. 2 m verbeitert werden.
- Die Sperrfläche auf der Hauptstrasse muss bei der Kreuzung mit der Sernftalstrasse für die von der Deponie in Richtung Norden ausfahrenden Lastwagen in der Länge reduziert werden.
- Aufgrund des benötigten Platzes für die Ein- und Ausfahrt der Lastwagen wird ein Teil des dortigen Platzes des Tiefbauamtes des Kantons benötigt (siehe Plan Schlepplinien).

3.1.2 Vorteile

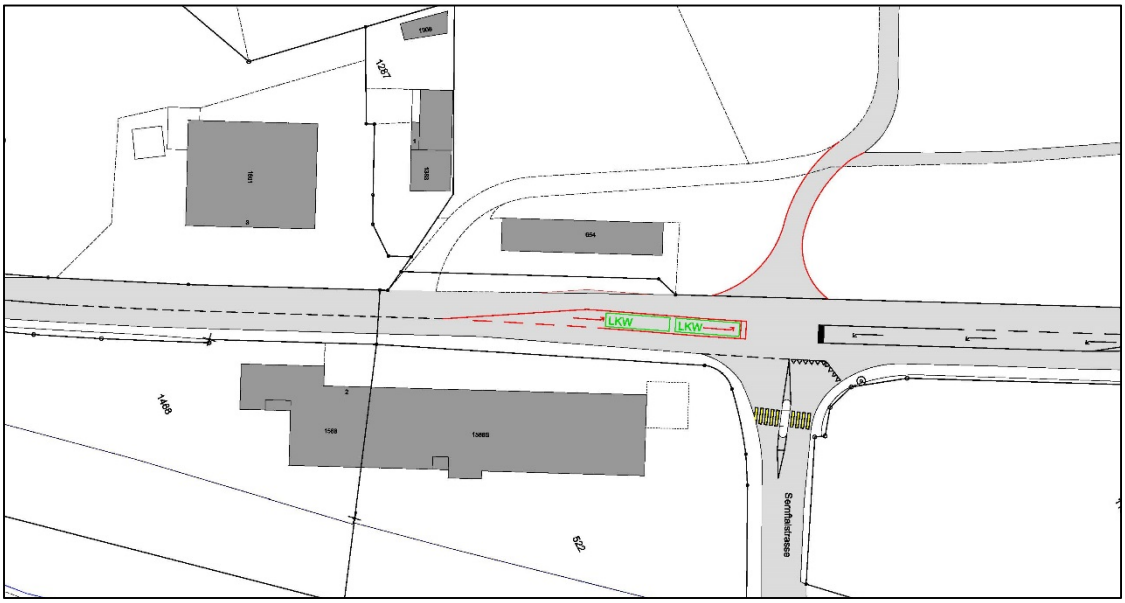
- Der bestehende Feldweg kann direkt ab der Hauptstrasse für die Zufahrt zur Deponie auf der ganzen Länge genutzt werden.
- Kosten: Diese beschränken sich auf die Markierungen, die Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich des Linksabbiegers und in der Befestigung des bestehenden Feldweges.

3.1.3 Nachteile

- Die Lastwagen fahren sehr nahe am Wohnhaus auf der Parzelle 1287 vorbei. Dabei ist mit aufgrund von Lärm- und Staubbelastungen mit Widerstand des Eigentümers zu rechnen.
- Auf der Hauptstrasse folgen zwei «Kreuzungen» innert ca. 70 m. Es ist fraglich, ob diese Situation von der Kantonspolizei toleriert wird.

3.2 Variante 2

Die Variante 2 sieht für die Lastwagen von Süden kommend einen Linksabbieger auf der bestehenden Kreuzung der Hauptstrasse mit der Sernftalstrasse vor. Dazu muss ein ca. 30 m langer neuer Strassenabschnitt zum bestehenden Feldweg realisiert werden. Die geforderten Sichtweiten bei der Einmündung in die Hauptstrasse können eingehalten werden (siehe Plan Sichtweiten).



3.2.1 Bauliche Massnahmen

- Neubau Zufahrtsstrasse bis zum Feldweg von ca. 30 m Länge.
- Geringfügige Verbreiterung des Strassenkörpers der Hauptstrasse im Bereich des Linksabbiegers.

3.2.2 Vorteile

- Der Abschnitt des Feldweges zwischen dem Werkhof des kantonalen Tiefbauamtes und der Einmündung des neuen Strassenabschnittes in diesen kann aufgehoben und renaturiert werden.
- Die Lastwagen fahren in deutliche grösserem Abstand zum Wohnhaus auf der Parzelle 1287 vorbei als bei der Variante 1. Damit können die Lärm- und Staubbelastungen gegenüber dem Wohnhaus im Vergleich zur Variante 1 deutlich verringert werden.
- Es ist im Bereich des Linksabbiegers nur eine minimale Verbreiterung des Strassenkörpers der Hauptstrasse nötig.
- Auf eine zweite «Kreuzung» in diesem Bereich kann verzichtet werden.

3.2.3 Nachteile

- Kosten: Es muss ein neuer, ca. 30 m langer Strassenabschnitt zum bestehenden Feldweg realisiert werden.

4 FAZIT UND EMPFEHLUNG

Bei der Variante 2 überwiegen die Vorteile gegenüber der Variante deutlich. Gegen die Variante 2 sprechen höchstens die etwas höheren Kosten durch den neu zu realisierenden Strassenabschnitt zum Feldweg.

Somit wird unsererseits empfohlen in der weiteren Planung die Variante 2 weiter zu verfolgen.

Weiter wird empfohlen die Geschwindigkeit im Bereich des Knotens Hauptstrasse/Sernftalstrasse von heute 80 km/h auf neu 60 km/h herabzusetzen.

Parpan, 8. September 2016

Niccolo Hartmann

Dr. sc. ETH Zürich, dipl. Natw. ETH