

Bau und Umwelt
Tiefbau
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

Ausbau Bushaltestelle Au, Bilten



Bauprojekt:	Ausbau Bushaltestelle Au, Bilten
Bauherrschaft:	Kanton Glarus vertreten durch das Departement Bau und Umwelt Kirchstrasse 2 8750 Glarus
Projektverfasser:	tbf-marti ag Sernftalstrasse 2 8762 Schwanden

Technischer Bericht

Technischer Bericht

Inhaltverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Projektziele.....	3
3	Projektgrundlagen	3
3.1	Projektperimeter.....	3
3.2	Projektgrundlagen.....	3
3.3	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	4
3.3.1	Zonenplan	4
3.3.2	Kataster belastete Standorte.....	4
3.3.3	Naturgefahren	4
3.3.4	Natur- und Landschaftsschutz	5
3.3.5	Gewässerschutzzone	5
3.3.6	Wanderweg und Radrouten	6
3.3.7	Projektspezifische Abhängigkeiten	6
4	Projektierte Bushaltestelle	7
4.1	Standort und Erschliessung.....	7
4.1.1	Lage der Bushaltestelle.....	7
4.1.2	Wendemöglichkeit.....	7
4.2	Situation	9
4.3	Abmessungen und Geometrie	9
4.4	Fahrgastunterstand.....	9
4.5	Entwässerung / Werkleitungen	10
4.6	Schleppkurven	10
4.7	Sichtweiten.....	10
4.8	Querung Radweg.....	10
4.9	Markierung.....	10
4.10	Beleuchtung	11
4.11	Verkehrsführung während der Realisierung	11
4.12	Landerwerbe	11
5	Terminprogramm	12
6	Schlusswort	12

Pläne:

- 2669.01-33-701.0-3 Situation und Querprofil Bushaltestelle 1:200 und 1:50, 27.07.2026
- 2669.05 Situation Schleppkurve 1:200, 27.07.2026

1 Ausgangslage

In den vergangenen Jahren wurde das Industrie- und Gewerbegebiet Au in Bilten durch verschiedene Neubauten und Betriebserweiterungen kontinuierlich ausgebaut. Mit dieser Entwicklung und der grossen Anzahl an neuen Arbeitsplätzen entstand der Bedarf nach einer nahegelegenen Bushaltestelle, um das Gebiet künftig an den öffentlichen Verkehr anzubinden.

2 Projektziele

Mit der neuen Bushaltestelle wird die Erreichbarkeit des Industrie- und Gewerbegebiets Au wesentlich verbessert. Mit der Massnahme kann den Bedürfnissen der Gemeinde entsprochen werden und die weitere Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebiets Au durch eine zeitgemässe Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden. Der Ausbau erfolgt gemäss Behindertengleichstellungsgesetz.

3 Projektgrundlagen

3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter befindet sich im Industriegebiet Au, Bilten auf der Kantonsstrasse entlang der Parz. Nr. 510 und 1333.

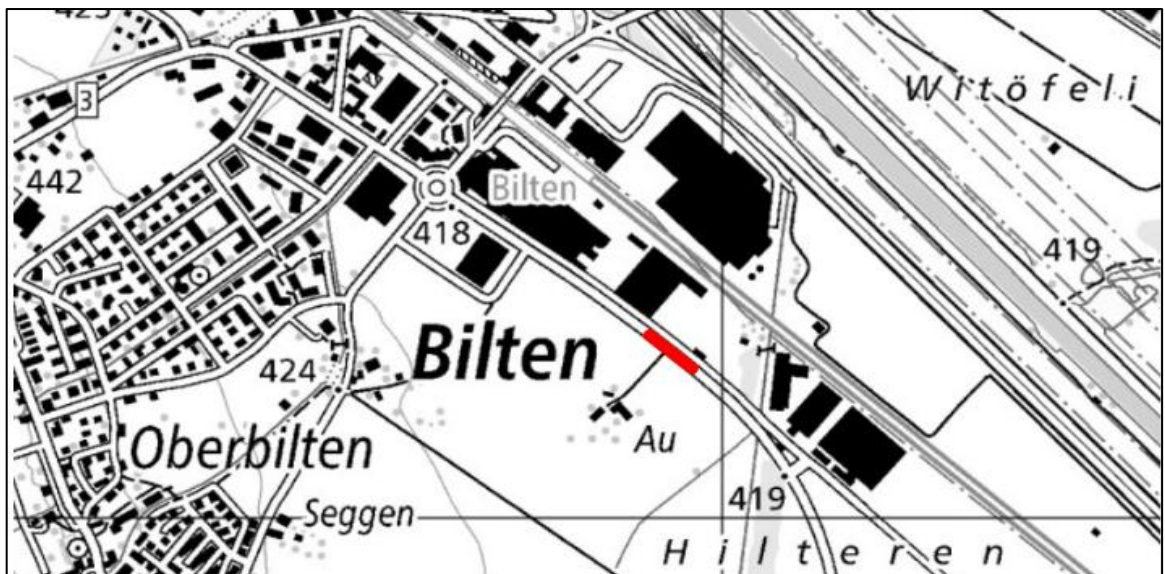


Abb. Nr. 1 Übersicht Projektperimeter

3.2 Projektgrundlagen

Folgenden Grundlagen wurden in die Planung miteinbezogen:

- Grundbuchplan, Grundbuchamt des Kantons Glarus
- Geoportal des Bundes (map.geo.admin.ch)
- Geoportal des Kantons Glarus (map.geo.gl.ch)
- VSS- und SIA-Normenpublikationen
- Normalien der Baudirektion des Kantons Zürich (Randabschlüsse, Bushaltestellen)
- GVK Glarus Nord; ÖV
- Projekte Dritter:
 - Ausführungsprojekt «Erschliessungsanlage Entwicklungsgebiet Au, Bilten» tbf-marti ag, Schwanden

3.3 Allgemeine Rahmenbedingungen

3.3.1 Zonenplan

Das Projekt befindet sich innerhalb der Zone Verkehrsflächen innerhalb Baugebiet (Strasse) umgeben von Arbeitszonen.

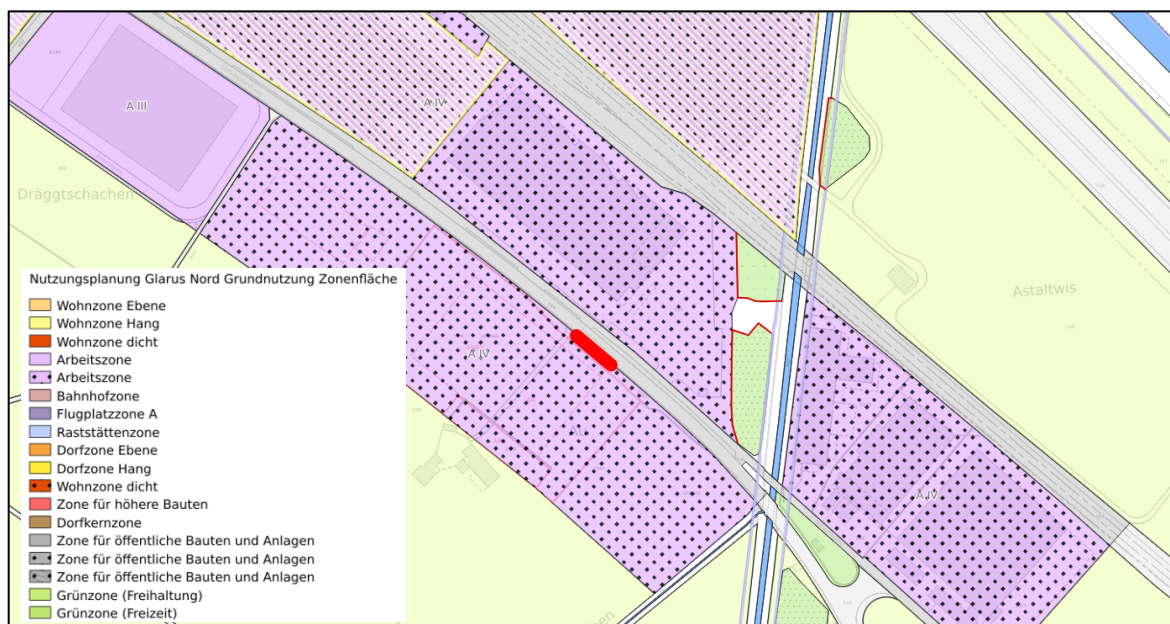


Abb. Nr. 2 Übersicht Zonenplan Glarus Nord, Geoportal Glarus 12.06.2026

3.3.2 Kataster belastete Standorte

Gemäss Geoportal des Kantons Glarus befinden sich entlang des Projektes keine belastete Standorte. Zusatzmassnahmen sind keine erforderlich. Der Asphalt ist neuwertig und nicht PAK-belastet.

3.3.3 Naturgefahren

Im Projektperimeter besteht eine geringe Gefährdung durch Hochwasser. Da die projektierte Haltekante höher liegt als das bestehende Terrain müssen keine separaten Massnahmen bezüglich Hochwasserschutze ergriffen werden. Weitere Gefährdungen infolge Naturgefahren sind nicht zu erwarten und daher sind keine weiteren Massnahmen vorzusehen.

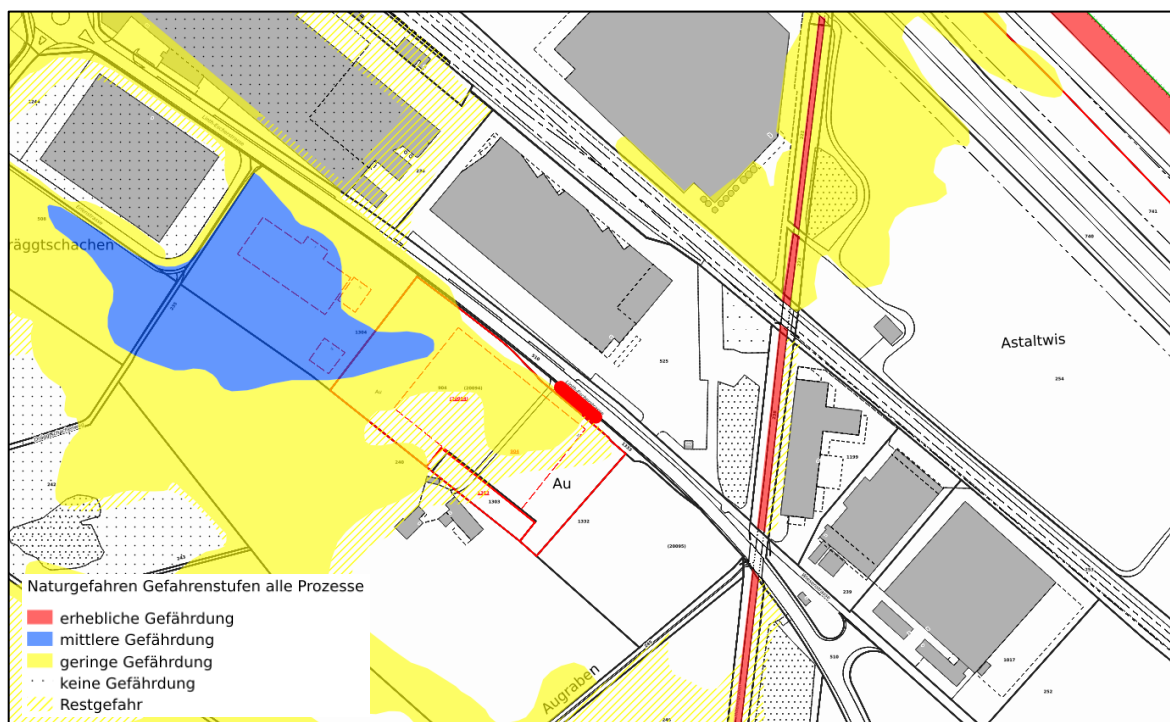


Abb. Nr. 3 Übersicht Naturgefahren, Geoportal Glarus 12.06.2026

3.3.4 Natur- und Landschaftsschutz

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

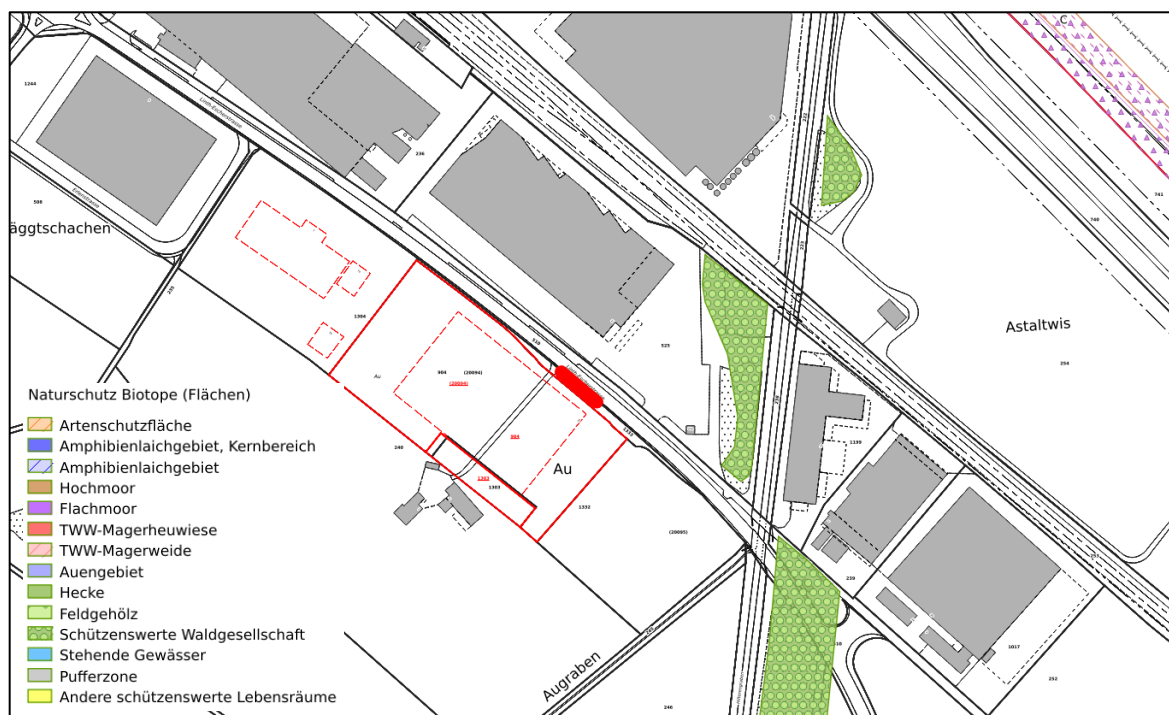


Abb. Nr. 4 Übersicht Natur- und Landschaftsschutz, Geoportal Glarus 12.06.2026

3.3.5 Gewässerschutzzone

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.

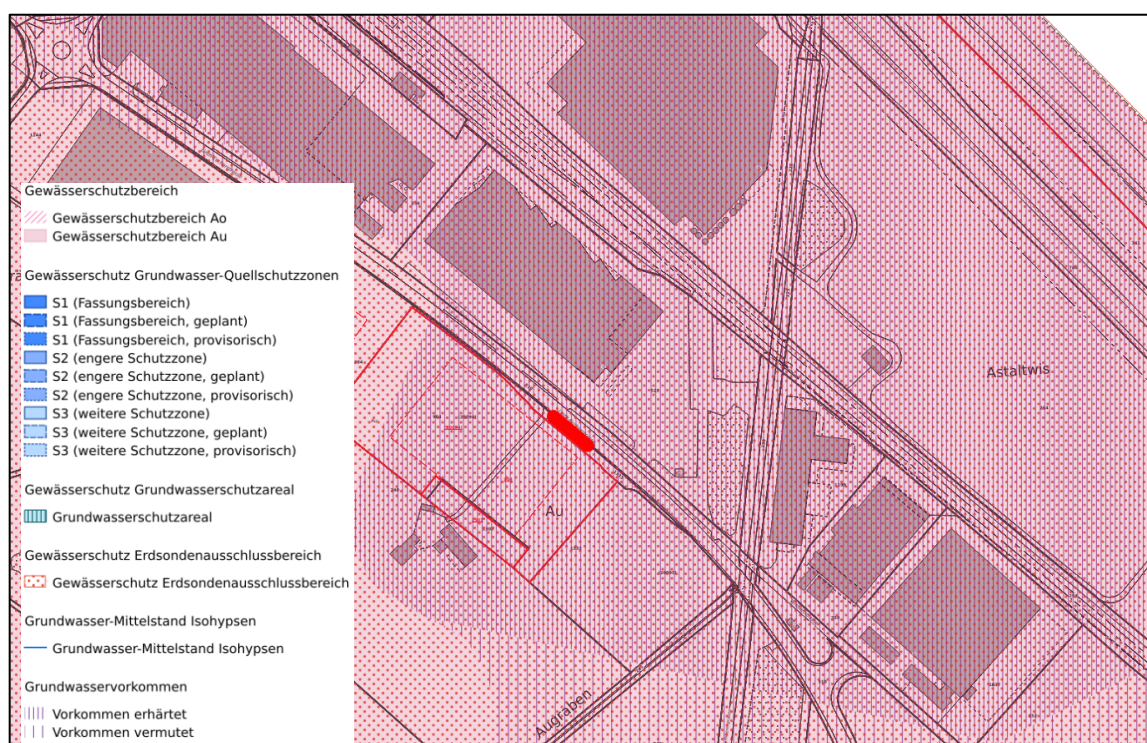


Abb. Nr. 5 Übersicht Gewässerschutz, Geoportal Glarus 12.06.2026

4 Projektierte Bushaltestelle

4.1 Standort und Erschliessung

4.1.1 Lage der Bushaltestelle

Der Bedarf für eine neue ÖV-Haltestelle wurde durch die starke Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebiets Au in Bilten ausgelöst. Der betroffene Abschnitt der Kantonsstrasse wird derzeit von keiner bestehenden ÖV-Linie bedient und muss daher neu in das Fahrplankonzept integriert werden. Die Integration erfolgt bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Während sich die heutigen Bushaltestellen im Dorfkern von Bilten befinden und mit dem derzeit betriebenen Rundkurs effizient bedient werden können, liegt die neue Bushaltestelle Au am östlichen Siedlungsrand in einem wachsenden Entwicklungsgebiet. Aufgrund dieser Lage befindet sich die Haltestelle ausserhalb des regulären Linienverlaufs beziehungsweise Rundkurses.

Die Bedienung der Haltestelle erfolgt daher über eine separate Stichfahrt. Nach Bedienung der Haltestelle ist ein Wendemanöver erforderlich, um wieder auf den regulären Linienverlauf zurückzukehren. Aufgrund des unmittelbar anschliessenden Wendemanövers genügt ein einseitiger Haltepunkt.

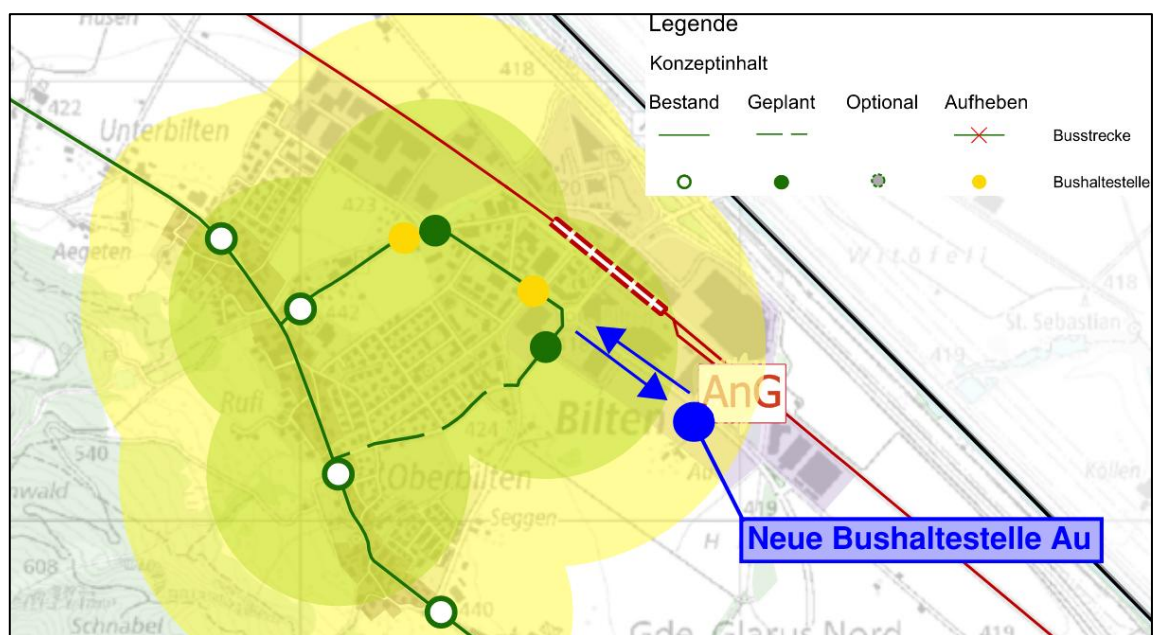


Abb. Nr. 8 Übersicht ergänzte neue Bushaltestelle Au, Grundlage GVK ÖV-Konzeptpläne 2023

4.1.2 Wendemöglichkeit

Für das Wendemanöver konnte in Absprache mit der Läderach AG auf deren Parzelle Nr. 525 eine temporäre Lösung gefunden werden. Nach der Bedienung der neuen Bushaltestelle kann der Bus über den neu erstellten Linksabbieger in die östliche Zufahrt der Liegenschaft Läderach einfahren, das Wendemanöver innerhalb des Areals ausführen, und anschliessend über die westliche Ausfahrt wieder in die Kantonsstrasse in Richtung Nordwesten einbiegen.

Diese Lösung ist als Übergangsmassnahme vorgesehen und gilt bis zur Realisierung des definitiven Wendebereichs. Dessen bauliche Umsetzung ist bis Ende 2027 vorgesehen.

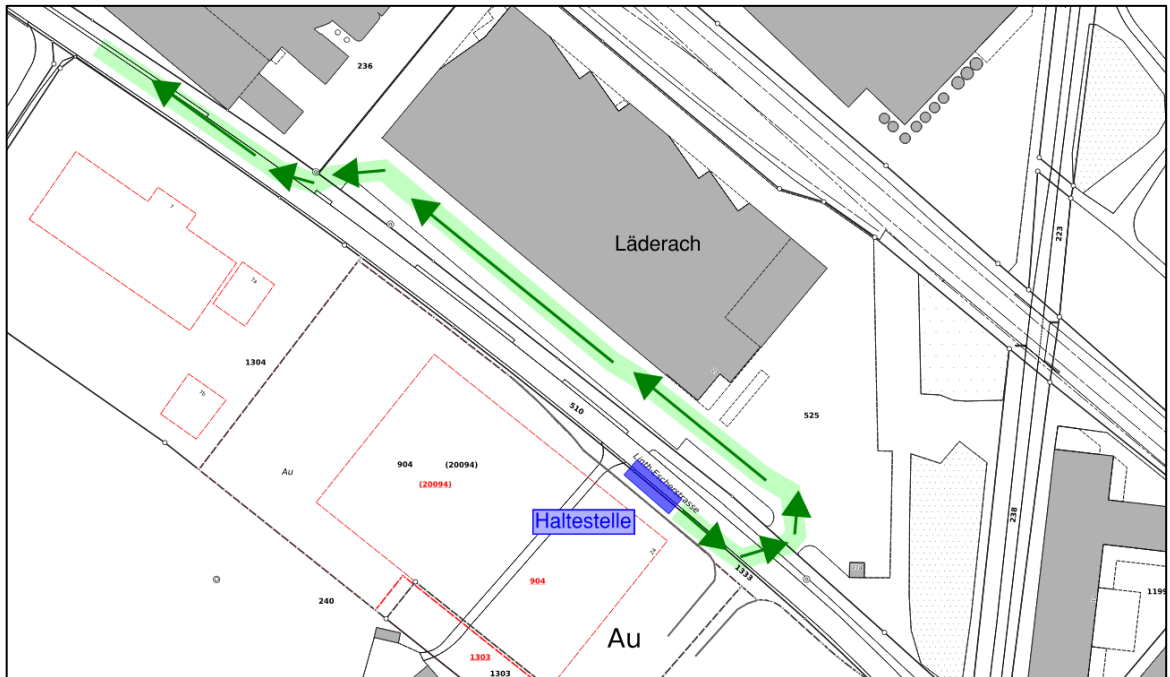


Abb. Nr. 9 Übersicht temporäres Wendemanöver auf der Liegenschaft Läderach AG

Im Endzustand ist vorgesehen, den Wendebereich weiter östlich beim Knoten «Hilteren» anzuordnen und als Wendepplatz beziehungsweise Wendeschleife auszubilden.

Das entsprechende Projekt befindet sich derzeit in Bearbeitung und wird im Rahmen eines separaten Planaufgabenverfahrens aufgelegt.

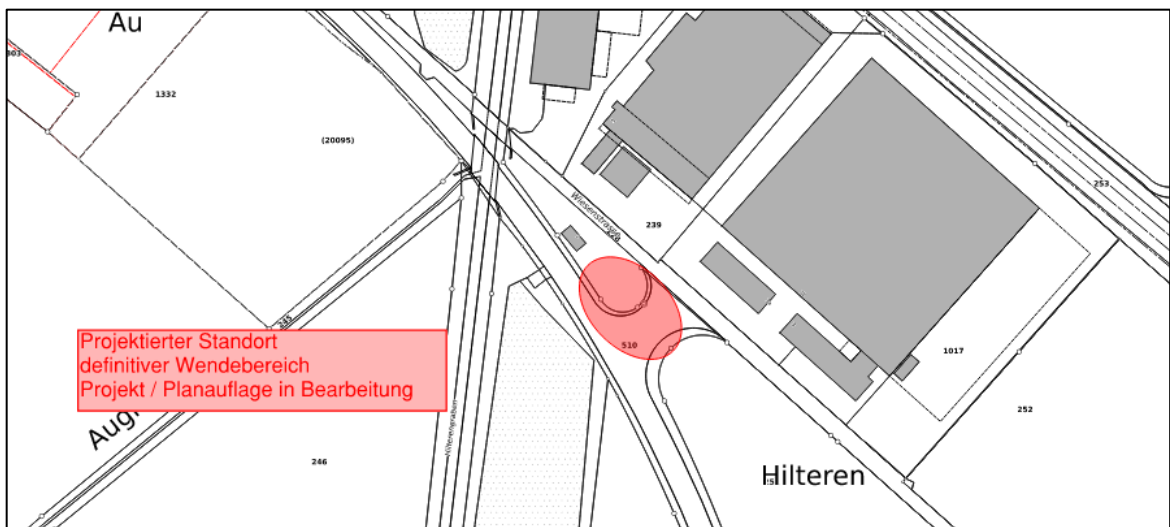


Abb. Nr. 10 Übersicht Standort definitiver Wendebereich

4.2 Situation

Die neue Bushaltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle Typ III ohne Überholmöglichkeit des haltenden Busses ausgebildet. Die Haltekannte wird in Fahrtrichtung Niederurnen unmittelbar nach der neu geplanten Rad- und Fussgängerschutzinsel angeordnet.

Durch die Schutzinsel in Kombination mit den vorgesehenen Markierungen und Sicherheitslinien wird verhindert, dass ein an der Haltestelle stehender Bus überholt werden kann. Dadurch bleibt die Verkehrssicherheit trotz der neuen Bushaltestelle, insbesondere im Knotenbereich, gewährleistet.

Zudem ermöglicht die unmittelbar nach der Fussgängerquerung platzierte Haltestelle dem Bus nach dem Fahrgastwechsel eine direkte Wiedereinfahrt in den Verkehrsfluss, wodurch betriebliche Verzögerungen minimiert werden.

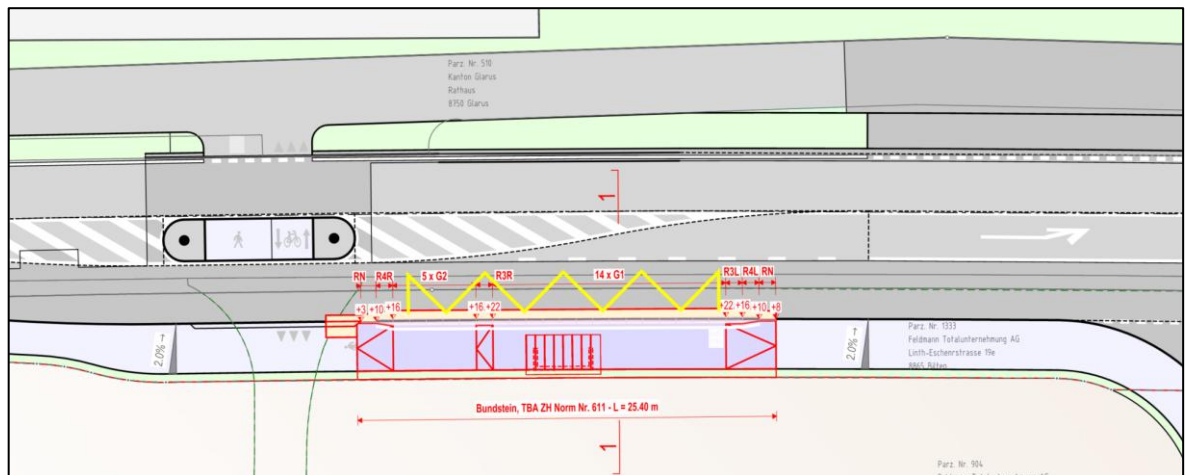


Abb. Nr. 11 Ausschnitt Lage der Bushaltestelle aus Situationsplan

4.3 Abmessungen und Geometrie

Die Gesamtlänge der erhöhten Haltekannte beträgt 20 m, sodass die Haltestelle zukünftig auch von Gelenkbussen problemlos angefahren und genutzt werden kann. Der Ausbau erfolgt gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) mit einer erhöhten Haltekannte.

Die vorderen 14 m werden mit einem Zürich-Bord des Typs G1 und einer Anschlaghöhe von 22 cm ausgeführt. Der entgegen der Fahrtrichtung anschliessende Bereich von 5 m wird mit einem Zürich-Bord des Typs G2 und einer Anschlaghöhe von 16 cm erstellt. Der Übergangsbereich zwischen den beiden Bordtypen wird mittels eines Steins (1 m) des Typs R3R ausgebildet. Das Längsgefälle der Rampen beträgt max. 6 %.

Der bereits bestehende 3 m breite Gehweg muss parallel zur Haltekannte ebenfalls erhöht werden. Das Bankett bzw. die Böschung zur privaten Parzelle Nr. 904 wird entsprechend dem bestehenden Zustand wieder in Geröllbeton ausgeführt. Aufgrund der Böschungsneigung ist ein begrünter Streifen nicht möglich.

Die Beläge der Kantonsstrasse sowie des Gehwegs werden entsprechend dem Projekt «Erschliessungsanlage Entwicklungsgebiet Au, Bilten» aufgenommen und in gleicher Bauweise wiederhergestellt.

4.4 Fahrgastunterstand

Die Gemeinde Glarus Nord hat den Bedarf für einen Fahrgastunterstand angemeldet. Der Unterstand wird mittig entlang der erhöhten Haltekannte angeordnet. Zur Gewährleistung einer hindernisfreien Durchfahrt für den Fuss- und Radverkehr wird der Fahrgastunterstand mit einer maximalen Tiefe von 1.0 m (einschliesslich Seitenwänden) ausgeführt. Dadurch bleibt eine durchgehende nutzbare Breite von 2.0 m erhalten.

Der Fahrgastunterstand weist einschliesslich der Bedachung Aussenabmessungen von 2.4 x 5.4 m auf. Er besteht aus einer Stahlkonstruktion mit transparenten Seiten- und Rückwänden aus Sicherheitsglas sowie einer Überdachung. Zur Ausstattung des Fahrgastunterstands gehören fest integrierte Sitzbänke für wartende Fahrgäste sowie eine integrierte Beleuchtung. Der Fahrgastunterstand wird auf einem Fundament aus Ortbeton erstellt.

4.5 Entwässerung / Werkleitungen

Die Oberflächenentwässerung wird gemäss Bestand übernommen und entspricht bereits den heute geltenden Normen.

Das anfallende Niederschlagswasser der Überdachung des neuen Fahrgastunterstand) wird gefasst und in den bestehenden Strassenablauf angeschlossen.

Zwecks Beleuchtung wird der Personenunterstand ab bestehendem EW-Schacht im Gehweg Stromtechnisch mittels PE 80 erschlossen. Direkt beim Übergang zum Unterstand wird ein EW KS DN 300 erstellt.

4.6 Schleppkurven

Die Schleppkurven wurden entlang dem Perimeter überprüft. Der entsprechende Plan liegt der Planaufgabe bei. Die Überprüfung der Befahrung in die Liegenschaft Läderach muss ordentlich über die dafür vorgesehene Abbiegespur erfolgen.

4.7 Sichtweiten

Die erforderlichen Sichtweiten wurden überprüft, insbesondere im Hinblick auf den Radverkehr im Bereich der Schutzinsel. Die geforderte Sichtweite von 75 m bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h innerorts wird problemlos eingehalten. Wie die nachfolgende Skizze zeigt, kann sogar die für eine Geschwindigkeit von 60 km/h ausserorts erforderliche Sichtweite von 100 m gewährleistet werden.

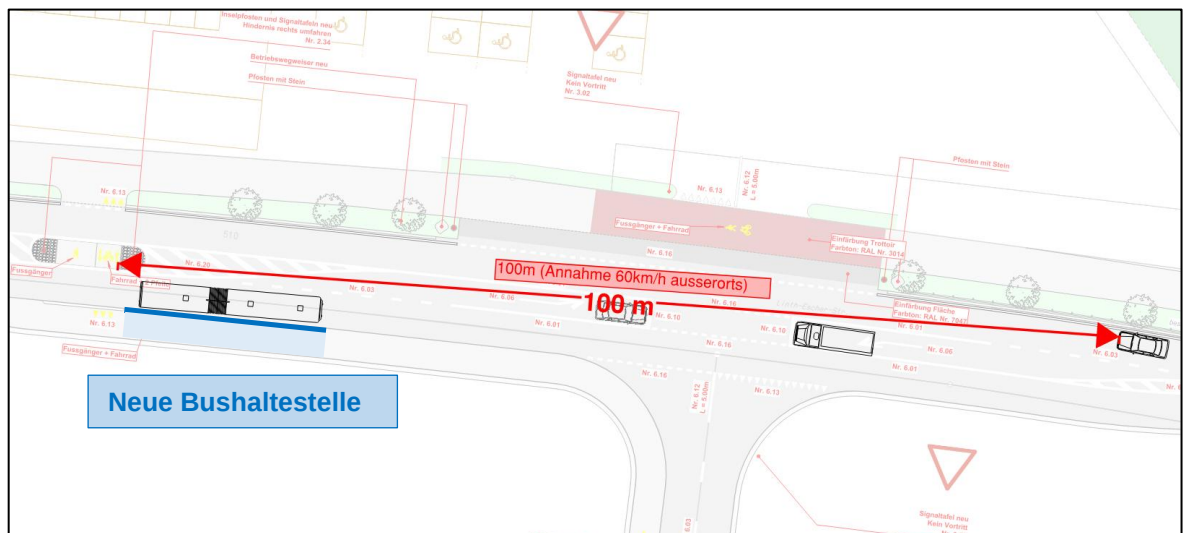


Abb. Nr. 12 Massgebende Sichtweite Blickrichtung Ost bei Strassenüberquerung

4.8 Querung Radweg

Für das Wendemanöver muss bei der Ein- und anschliessenden Ausfahrt zur Liegenschaft der kantonale Radweg gequert werden. Die Problematik der Überfahung dieser kritischen Bereiche wurde bereits im Rahmen des Projekts «Erschliessungsanlage Entwicklungsgebiet Au, Bilten» erkannt und berücksichtigt. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verkehrssicherheit wird der Radweg im Bereich der Querungsstellen rot eingefärbt (RAL 3014).

Es ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Lösung für die Busüberfahrt lediglich als temporäre Massnahme vorgesehen ist. Mit der Realisierung des definitiven Wendebereichs entfällt die Notwendigkeit dieser Querung des Radwegs.

4.9 Markierung

Der Haltebereich wird mittels Zickzacklinie markiert. Der Warte- und Einstiegsbereich wird mittels taktil-visuellen Markierung und einer zusätzlichen Leitlinie im Bereich der Anschlagshöhe >10 cm markiert.

Die übrigen Flächen wie die Einfärbung der Trottoirüberfahrt, Sperrflächen, Fussgängerstreifen etc. werden mit dem Projekt «Erschliessungsanlage Entwicklungsgebiet Au, Bilten» realisiert.

4.10 Beleuchtung

Die Beleuchtung der Fuss- und Radwegquerung wurde bereits mit dem Erschliessungsprojekt realisiert. Mit der neuen Bushaltestelle ist kein Ausbau der Beleuchtung erforderlich.

4.11 Verkehrsführung während der Realisierung

Da die Rad- und Fussgängerschutzinsel noch nicht erstellt worden ist können die Massnahmen nach aktuellen Wissenstand ohne LSA realisiert werden. Aufgrund der Strassenbreite können beide Fahrspuren entlang der Baustelle geführt werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist während den Arbeiten temporär auf 40km/h zu limitieren.

4.12 Landerwerbe

Die vorgesehenen Massnahmen werden auf der Parzelle Nr. 1333 realisiert. Zum Zeitpunkt der Ausführung befindet sich die Parzelle im Eigentum der Feldmann Totalunternehmung AG, Biltlen. Der erforderliche Landerwerb wurde im Rahmen des Projekts «Erschliessungsanlage Entwicklungsgebiet Au, Biltlen» bereits eingeleitet und befindet sich derzeit im laufenden Bearbeitungs- bzw. Abwicklungsprozess. Es sind keine zusätzlichen Landflächen erforderlich, weshalb kein weiterer Landerwerb vorgesehen ist.

Nach Fertigstellung der Erschliessungsanlage beziehungsweise nach Abschluss des Landerwerbs wird die Fläche an den Kanton übertragen. Die Realisierung der Massnahmen kann somit innerhalb der bestehenden Grundstücksverhältnisse erfolgen. Die künftigen Eigentumsverhältnisse sind im Rahmen des laufenden Verfahrens bereits vorgesehen und sichergestellt.

5 Terminprogramm

Die Bushaltestelle Au ist bereits im Fahrplanwechsel vom Dezember 2026 berücksichtigt und soll ab diesem Zeitpunkt betriebsbereit sein. Zudem sind die Deckbelags- sowie die Abschlussarbeiten an der Fuss- und Radschutzinsel noch im laufenden Jahr auszuführen. Insbesondere der Bau der Schutzinsel ist für einen sicheren Betrieb der Bushaltestelle sowie für die Verkehrssicherheit im gesamten Knotenbereich zwingend erforderlich.

Der Bau der Bushaltestelle ist zwingend vor den Abschlussarbeiten des Drittprojektes umzusetzen. In Anbetracht der Zeitbeanspruchung der Planaufgabe setzt sich folgender straffer Zeitplan zusammen:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| - Interne Vernehmlassung | Juni / Juli 2026 |
| - Planaufgabe | Juli / August 2026 |
| - Projektgenehmigung | August / September 2026 |
| - Submission und Vergabe | August 2026 |
| - Realisierung Bushaltestelle | September / Oktober 2026 |
| - Abschlussarbeiten Drittprojekt | Oktober 2026 |

Für die Bushaltestelle wird von einer Arbeitszeit von ca. drei Wochen ausgegangen.

6 Schlusswort

Mit der Realisierung der neuen Bushaltestelle Au wird das Industrie- und Gewerbegebiet bedarfsgerecht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets, erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und berücksichtigt die Anforderungen an einen hindernisfreien Ausbau. Durch die Abstimmung mit den laufenden Erschliessungsmassnahmen kann eine zweckmässige und wirtschaftliche Umsetzung sichergestellt werden.

Glarus, 28. Juli 2026

Kanton Glarus
Departement Bau und Umwelt
Abteilung Tiefbau