

An den Landrat

---

Glarus, 17. November 2015

## **Bericht zum Strassenbauprogramm 2016**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte das Strassenbauprogramm 2016 an ihrer Sitzung vom 20. Oktober 2015 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz:            Landrat    Hans-Jörg Marti, Nidfurn

Mitglieder:        Landrat    Rolf Blumer, Glarus  
                         Landrat    Bruno Gallati-Landolt, Näfels  
                         Landrätin Ann-Kristin Peterson, Niederurnen  
                         Landrätin Zarina Friedli, Glarus  
                         Landrat    Mathias Vögeli, Rüti  
                         Landrat    Simon Trümpi, Glarus  
                         Landrat    Christian Büttiker, Netstal

Ersatzmitglied:   Landrat    Fridolin Dürst, Obstalden

Entschuldigt:     Landrat    Martin Laupper, Näfels

An der Sitzung nahmen weiter teil:

Landammann Röbi Marti, Departement Bau und Umwelt  
Martina Rehli, Departementssekretärin  
Christof Kamm, Hauptabteilungsleiter Tiefbau  
Markus Josi, Leiter Fachstelle öV  
Prof. Dr. Peter Marti

Das Sitzungsprotokoll wurde von Tamara Willi, Departement Bau und Umwelt, geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag an den Landrat
- Tabellen Investitionen 2016 / Voranschlag 2016

### **1. Eintreten**

Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

## **2. Einleitende Ausführungen**

Vorgängig zur Detailberatung liess sich die Kommission zu zwei Themen in Kurzreferaten vertieft informieren:

### **Erhaltung Strassen und Kunstbauten**

Die visuelle Zustandserhebung der Strassen sowie die anschliessende Zustandsbeurteilung und eine Massnahmenplanung inkl. Kostenschätzung zeigt, dass in einer Zustandsskala von gut, mittel, ausreichend, kritisch und schlecht, der grösste Teil des Strassennetzes in einem mittleren Zustand ist. Erfreulicherweise befindet sich nur ein kleiner Teil des Strassennetzes in einem kritischen oder sogar schlechten Zustand. Bei einer guten Verteilung müsste jedoch der Anteil Strassen in einem guten Zustand am höchsten sein und die Zustände danach linear oder exponentiell abnehmen.

In den letzten Jahren ist nicht viel investiert worden, sondern man hat von der Substanz gelebt. Der hohe Anteil Strassenfläche im mittleren Zustand zeigt auf, dass in 10 bis 20 Jahren ein zunehmender Unterhaltsbedarf zu erwarten ist.

Der Finanzbedarf für die Erhaltung der Strassenbeläge lässt sich auf zwei verschiedene Arten ermitteln. Der Wiederbeschaffungswert der Strasseninfrastruktur (ohne Kunstbauten) beträgt 365 Mio. Franken. Davon sind durchschnittlich 1.4 Prozent bzw. 5.3 Mio. Franken pro Jahr in den Erhalt zu investieren. Gemäss der erhobenen Massnahmenplanung wären 4 Mio. Franken pro Jahr zu investieren. Im Mittel werden also zwischen 4 und 5 Mio. Franken für den Substanzerhalt der Strassenbeläge benötigt.

In den letzten zwei Jahren sind jeweils lediglich 1.8 Mio. Franken investiert worden. Wird von einer Lebensdauer eines Deckbelags von 20 Jahren ausgegangen, so müssten (nur um den aktuellen Zustand zu halten) theoretisch jährlich 6.45 Kilometer Kantonsstrasse instandgehalten werden. Durchschnittlich sind zwischen 2010 und 2014 jährlich effektiv 3.57 Kilometer Kantonsstrasse instandgehalten worden (ohne kleinere Reparaturarbeiten).

Es kann somit festgehalten werden, dass momentan zu wenig investiert wird, um die Substanz zu erhalten.

Eine Bestandesaufnahme des Strassennetzes sollte zukünftig alle fünf bis zehn Jahre durchgeführt werden.

Beim Zustand der Kunstbauten besteht eine etwas bessere Verteilung. Der Anteil der schlechten und alarmierenden Kunstbauten ist aber auch hier eindeutig zu hoch. Es besteht dringender Handlungsbedarf, wie einige Beispiele von Brücken deutlich zeigen. Die Durnagelbachbrücken Rüti-Linthal beispielsweise sind von oben undicht, daher kann Salzwasser eindringen, was wiederum „Gift“ für die Armierungseisen ist. Bei den Linthbrücken bei der Bahnhofstrasse in Schwanden besteht dieselbe Problematik. Auch bei der Brücke über Kleinlinthli und SBB in Oberurnen besteht das Problem der Korrosion. Beim Belag ist eine Elefantenhaut erkennbar. Zusätzlich kann das Wasser nicht abfliessen, da der Belag nach aussen gedrückt worden ist und sich so eine Wulst am Rand gebildet hat. Der Einlaufschacht kann seine Funktion nicht mehr erfüllen.

Am Beispiel der Brücke über Kleinlinthli und SBB in Oberurnen (130 Meter lang) werden die hohen finanziellen Konsequenzen deutlich. Die Richtkosten für Brückeninstandsetzungen betragen zwischen 1'500 und 2'500 Franken pro Quadratmeter. Wird von diesem Erfahrungswert ausgegangen, beträgt die Instandsetzung dieser Brücke zwischen 2 und 3.25 Mio. Franken. Der Finanzbedarf für die dringendsten Objekte, die in den nächsten fünf Jahren saniert oder ersetzt werden müssen, wird auf 10 Mio. Franken geschätzt.

### **Ersatz Durnagelbachbrücken**

Prof. Dr. Peter Marti begleitet das Projekt Durnagelbachbrücken seitens des mit den Projektierungsarbeiten beauftragten Ingenieurbüros. In diesem Zusammenhang war er dazu eingeladen, die Kommission über den Erhalt von Infrastrukturbauten im Allgemeinen und die Durnagelbachbrücken im Besonderen zu informieren. Prof. Dr. Marti führte aus, dass die Erhaltung von Infrastrukturbauwerken meist anspruchsvoller als ein Neubau sei. Nachdem in den 60er und 70er Jahren viel gebaut wurde, wird die Erhaltung der Infrastruktur seit einigen Jah-

ren immer wichtiger. In den 80er Jahren wurden erstmals Probleme und Mängel an den Bauwerken der 60er und 70er Jahre festgestellt und damit das Thema Erhaltung aufgebracht. Wesentliche Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen haben schliesslich zu den SIA-Normen 162/5 (1997), SIA 260 (2003), usw. geführt. Bei der Überprüfung von Bauwerken werden diese in verschiedene Stufen eingeteilt (gut, annehmbar, schadhaft, schlecht, alarmierend). Ist der Zustand alarmierend, so müssen sichernde Sofortmassnahmen getroffen werden.

Die Durnagelbrücken befinden sich in einem schlechten aber nicht in einem alarmierenden Zustand. Aufgrund der hohen Belastung der Brücke während dem Bau von Linthal 2015 wurde bewusst mit den Sanierungsarbeiten zugewartet, da insbesondere die zum Teil sehr hohen Tonnagen nicht mit Notbrücken und Provisorien hätten bewältigt werden können. Mittlerweile gehen die Bauarbeiten langsam dem Ende entgegen, womit nun diese Sanierungsarbeiten angegangen werden können.

Das Ziel des Erhaltungsmanagements ist es, eine Baute nie in den alarmierenden Zustand kommen zu lassen. Ein abnehmender Zustand ist anfangs schleichend und nimmt dann immer schneller zu. Die Durnagelbrücken müssen zudem als Gesamtbauwerk mit historischer Substanz gewürdigt werden. Der Vorschlag des Kantons, die Brücken abzureissen und neu zu bauen sei fachlich das einzig Richtige.

Nach heutigem Stand der Planung werden jeweils zwei Brücken pro Jahr erstellt, d.h. vier Brücken in zwei Jahren. Die während der Ausführung im Einsatz stehende Umfahrung wird jeweils zweispurig geführt.

### **3. Strassenbauprogramm**

Die Kommission diskutierte folgende Objekte vertiefter:

#### **3.1. Linthbrücke Mitlödi**

Die Planungsarbeiten werden im 2016 durchgeführt. Momentan laufen Abklärungen mit den Anstössern. Aufgrund der fehlenden Ressourcen bis im Frühjahr 2015 sind Verzögerungen entstanden. Der Kanton ist bestrebt, das Projekt prioritär voranzutreiben.

#### **3.2. Steinschlagschutz Kerenzerbergstrasse**

Aufgrund des raschen Arbeitsfortschritts im 2014 und 2015 wurde beschlossen, 2016 den gesamten Abschnitt Britterwald mit Steinschlagschutzmassnahmen zu sichern. Dieser Abschnitt ist danach abgeschlossen. Die Kosten sind dem 1'150 Meter langen Abschnitt entsprechend hoch.

#### **3.3. Durnagelbachbrücken 1–4**

Die Schäden sind bereits länger bekannt, die Thematik der Tragsicherheit und -fähigkeit ist jedoch erst mit der Baustelle Linth-Limmern aufgekommen.

#### **3.4. Stichstrasse Näfels-Mollis**

Aufgrund der zum Teil kritischen Stellungnahmen bei der Vernehmlassung 2014 wurde entschieden, die Linienführung im nördlichen Bereich anzupassen. Inzwischen konnte bewirkt werden, dass der Holzverlad nach Weesen verlagert wird und das Anschlussgleis zurückgebaut werden kann. Für die neu auszuarbeitende Linienführung ist ein breit abgestütztes Gremium einberufen worden. Durch diese Überarbeitung verzögert sich das Projekt um mehr als ein Jahr. Die Projektauflage erfolgt frühestens Mitte 2016.

Die Kommission diskutierte dieses Projekt intensiv. Aus der Kommission gab es kritische Stimmen zur Überarbeitung der Linienführung. Das Departement führte aus, dass das Verfahren mit dem Argument des Gewässerabstands allenfalls um Jahre verzögert worden wäre. Bei Projekten dieser Dimension gibt es immer diverse Anspruchsgruppen, vorliegend

bspw. Grundeigentümer, die SBB und die Linthverwaltung. Alle zufrieden zu stellen gestaltet sich als sehr schwierig.

### **3.5. Kantonsstrasse Glarus, Rückbau und Umgestaltung Zentrum**

Im August 2015 hat die erste Begleitgruppensitzung stattgefunden. Die Ziele und Rahmenbedingungen sind diskutiert und die zu prüfenden Varianten definiert worden. An der zweiten Sitzung im Januar 2016 sollen die Varianten besprochen und voraussichtlich im Mai 2016 die Bestvariante festgelegt werden. Es sind noch keine Weichen gestellt worden, in welche Richtung die Umgestaltung gehen wird. Es handelt sich zudem nicht um einen Rückbau, sondern um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept.

Die Kommission diskutierte die Aufstockung des Budgets für den Unterhalt. Da die dafür nötigen personellen Ressourcen fehlen, ist die Erhöhung des Budgets 2016 zu diesem Zeitpunkt nicht sinnvoll.

Eine vollständige Auslagerung von Projekten an Externe ist problematisch. Projekte müssen intern überwacht werden können.

Das Departement hat bis anhin mit einer Verzichtsplanung gearbeitet. Die Geschäftsprüfungskommission hat jedoch heftige Kritik geäussert – auch über die Medien. Daraufhin wurde über einen Ergänzungsantrag zum Budget nachträglich eine Ingenieurstelle für die Abteilung Tiefbau beantragt.

### **4. Radrouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn**

Das Strassenbauprogramm sieht einen Budgetbetrag von Fr. 100'000.- für das Jahr 2015 vor. Der ordentliche Unterhalt kann damit sichergestellt werden.

### **5. Bericht öV-Massnahmen**

Die Kommission nahm den Bericht öV-Massnahmen zustimmend zur Kenntnis.

### **6. Antrag**

*Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beantragt dem Landrat:*

- a) Dem Strassenbauprogramm 2016 unverändert zuzustimmen.*
- b) Den Kredit von Fr. 100'000.- für den ordentlichen Unterhalt der Radroute Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn zu gewähren.*
- c) Die Orientierung über die Massnahmen im öffentlichen Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Landrätliche Kommission Bau,  
Raumplanung und Verkehr**



*Hans-Jörg Marti, Nidfurn*  
Kommissionspräsident