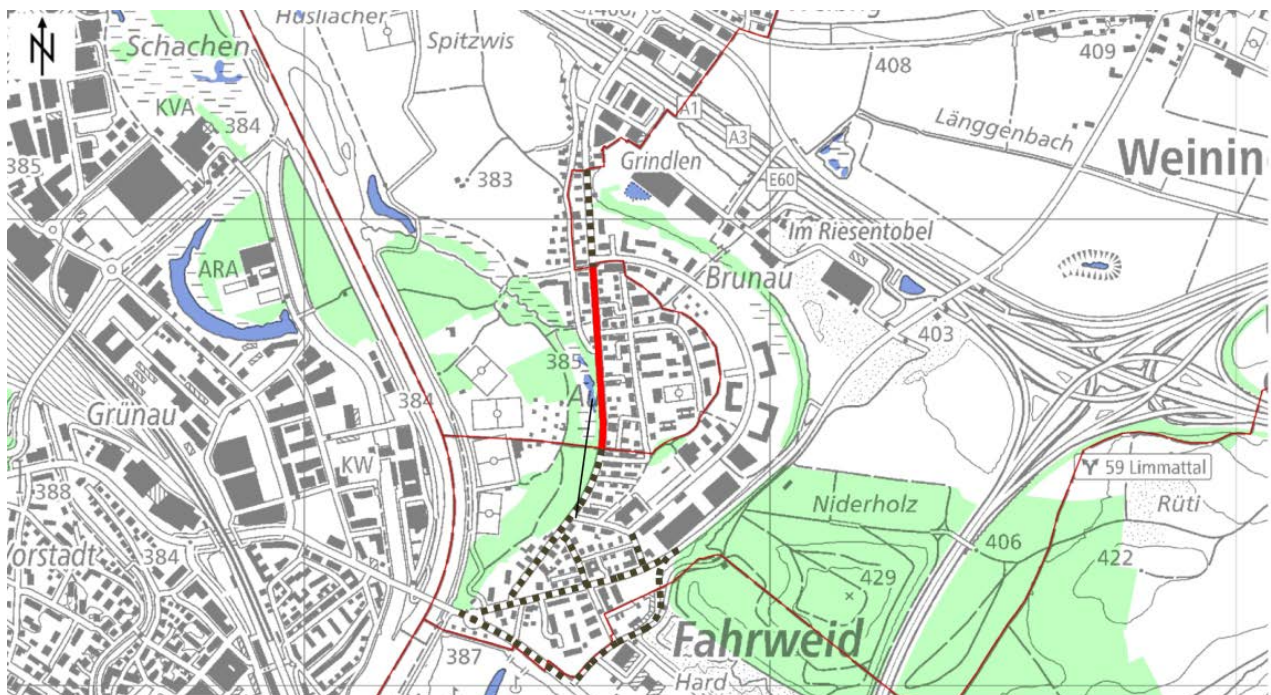


STRASSENRAUMGESTALTUNG FAHRWEID § 12/13 MITWIRKUNGSVERFAHREN

STRASSENBAU FAHRWEIDSTRASSE „SÜD“



06.01.2020

Technischer Bericht

Zertifiziert nach der ISO Norm 9001:2015



INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	4
1.1	Anzugehende Themen	4
1.2	Angrenzende Projekte	5
1.3	Grundlagen	5
1.4	Perimeter	6
1.5	Zustandserfassung	7
1.5.1	Fahrweidstrasse	7
1.5.2	Durchlass Länggenbach	7
1.5.3	Radrouten	7
1.5.4	Öffentlicher Verkehr	7
2	Strassenprojekt	8
2.1	Strassenraumgestaltung	8
2.2	Fahrweidstrasse „Süd“	8
2.2.1	Allgemeines	8
2.2.2	Linienführung	8
2.2.3	Längenprofil	9
2.2.4	Normalprofil	9
2.3	Bushaltestelle	10
2.3.1	„Au“	10
2.4	Fussgängerstreifen / gesicherter Fussgängerübergang	10
2.4.1	bestehende Fussgängerstreifen	10
2.4.2	neuer Fussgängerübergang Gärtliweg	10
2.5	Beläge	11
2.5.1	Bestehender Belagsaufbau	11
2.5.2	Projektierter Belagsaufbau	11
2.6	Foundation	12
2.6.1	Bestehende Foundation	12
2.6.2	Projektierte Foundation	12
2.7	Oberflächenentwässerung	12
2.8	Öffentliche Beleuchtung	13
3	Werkleitungen	13
3.1	Allgemeines	13
3.2	Kanalisation	13
3.3	Wasserleitung	14
3.4	Niederstromversorgung, Erdgas, Telefon, TV	14

4	Baurealisierung und Bauphasen	14
4.1	Rahmentermin	14
4.2	Ausführungsetappen	15
5	Land und Rechte	15
5.1	Landerwerb	15
6	Kosten	15
6.1	Kostenschätzung	Fehler! Textmarke nicht definiert.

IMPRESSUM

Auftraggeber

Gemeinde Geroldswil, Huebwiesenstrasse 34, 8954 Geroldswil

Auftragnehmer

Landis AG, Bauingenieure + Planer, Huebwiesenstrasse 34, 8954 Geroldswil

VerfasserIn

Roger Hersche Projekt-/Bauleitung

unterstützt von

Lara Zwahlen Bauzeichnerin EFZ

Abkürzungsverzeichnis

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetztes
StrG	Strassengesetz
Gde	Gemeinde
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
TBA	Tiefbauamt des Kanton Zürich
EKZ	Elektrizitätswerke Kanton Zürich
KAPO	Kantonspolizei Zürich
LSA	Lichtsignalanlage
GOW	Geroldswil / Oetwil / Weiningen
ARA	Abwasserreinigungsanlage

1 Ausgangslage

Mit dem Ausbau des Gubristtunnels sind flankierende Massnahmen in Bereich des umliegenden Strassennetzes vorgesehen. Hierzu gehört unter anderem die Umfahrung des Quartiers Fahrweid.

Mit dem Bau der Limmattalbahn konzentriert sich zudem der Verkehr auf die Überlandstrasse, welche angrenzend am Quartier Fahrweid vorbeiführt. Im Rahmen einer kantonalen Planungsstudie wurde ein Verkehrskonzept für die Niederholz-, die Überlandstrasse sowie die angrenzenden Gemeindestrassen (Fahrweidstrasse) erarbeitet.

Aus der Planungsstudie gehen folgende Massnahmen hervor:

- Umfahrung des Quartiers Fahrweid durch Umlegung der Niederholzstrasse (Kantonsprojekt)
- Umgestaltung der Überlandstrasse (Kantonsprojekt)
- flankierende Massnahmen im Quartier Fahrweid (Gemeinde Weiningen) und der Fahrweidstrasse Süd (Gemeinde Geroldswil)

Die Umsetzung der Massnahmen basieren auf einem (BGK) Betriebs- und Gestaltungskonzept. Dabei stehen die Projekte im Quartier Fahrweid, der Niederholzstrasse und Umfahrungsstrasse in Abhängigkeit zueinander. Die bauliche Realisierung der verschiedenen Projekte setzt eine gute Abstimmung voraus.

Um die Wirksamkeit der geplanten Quartierumfahrung zu erreichen, muss der Durchgangsverkehr unterbunden werden. Hierzu wird die Verkehrsführung zugunsten einer siedlungsorientierten Gestaltung angepasst.

1.1 Anzugehende Themen

Mit der Umsetzung des Gestaltungskonzeptes werden folgende Ziele verfolgt:

- Umsetzung der flankierenden Massnahmen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Instandsetzung der Strassen infolge schlechtem Bauwerkszustand
- Umgestaltung des Verkehrsraums auf Basis des Gestaltungskonzeptes
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen „Au“
- Anpassung/Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung
- Anpassung/Erneuerung der Strassenentwässerung

1.2 Angrenzende Projekte

Die zum Gestaltungskonzept gehörige „neue“ Niederholzstrasse und Überlandstrasse werden unter der Leitung der Baudirektion Kanton Zürich, Abteilung Tiefbauamt erstellt und ausgebaut. Voraussetzung für die Realisierung des Gestaltungskonzepts im Quartier Fahrweid ist, dass die Arbeiten an den Kantonsstrassen „neue“ Niederholzstrasse und Überlandstrasse für die Gemeinde Weiningen grösstenteils abgeschlossen sind. Wobei die Gemeinde Geroldswil, ihren Teil der Fahrweidstrasse „Süd“ sowie die Gemeinde Weiningen den Teilbereich "Nord" sowie den Teilabschnitt im Bereich Querstrasse autonom oder gemeinsam sanieren kann.

Das Projekt der Überlandstrasse wurde bereits nach § 12/13 StrG behandelt. Aufgrund einer Beststellungsänderung des Amtes für Verkehr ergaben sich umfangreiche Querschnittsänderungen der Fahrbahn. Es muss neu eine Rad-Schnellroute ins Projekt integriert werden. Begründet mit den einschneidenden Projektänderungen wird die erneute Abhandlung nach § 12/13 StrG angestrebt. Somit ist von einer Verzögerung des Projektablaufs auszugehen. Neuer Baubeginn (ohne Rechtsmittelverfahren) ist für 2023 vorgesehen. Die Bauzeit für die Strassenbauprojekte für Gemeinde Weiningen beträgt etwa 2 Jahre.

Das ASTRA beabsichtigt die Brücke über die A1 (Niederholzstrasse) beim Knoten Umfahungstrasse / Badenerstrasse im Gemeindegebiet Weiningen im 2022 zu sanieren. Mit einer geplanten Vollsperrung der Brücke muss der Verkehr über die Fahrweidstrasse umgeleitet werden.

Die Gemeinde Geroldswil könnte somit die Sanierung der Fahrweidstrasse „Süd“ im 2021 angehen, sofern die Fertigstellung der Kanalisationsarbeiten im Herbst 2020 erfolgt ist, was dem heutigen Bauprogramm entspricht. Der genaue Ausführungszeitpunkt ist in Absprachen mit den Bauherrschaften der 3. Projekten frühzeitig anzugehen. Die Bauzeit beträgt etwa 10 Monate. Es ist zu empfehlen, dass der Deckbelag (Feinbelag) in der Fahrweidstrasse später, eventuell erst nach der Fertigstellung der 3. Projekte eingebaut wird, ev. kann die Ausführung mit der Gemeinde Weiningen auf der gesamten Länge der Fahrweidstrasse erfolgen.

1.3 Grundlagen

Folgende Dokumente / Grundlagen wurden für den hier vorliegenden Bericht verwendet:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept „Fahrweidstrasse“, Metron Verkehrsplanung AG, vom Juni 2017
- Materialtechnische Zustandserfassung Fahrbahn, Consultest AG, vom September 2019

1.4 Perimeter

Der Projektperimeter der Gemeinde Geroldswil „Strassenraumgestaltung Fahrweid“ umfasst:

- die Fahrweidstrasse „Süd“ (zwischen Brunastrasse, Gemeindegrenze Weiningen und Gärtliweg, Gemeindegrenze Weiningen)

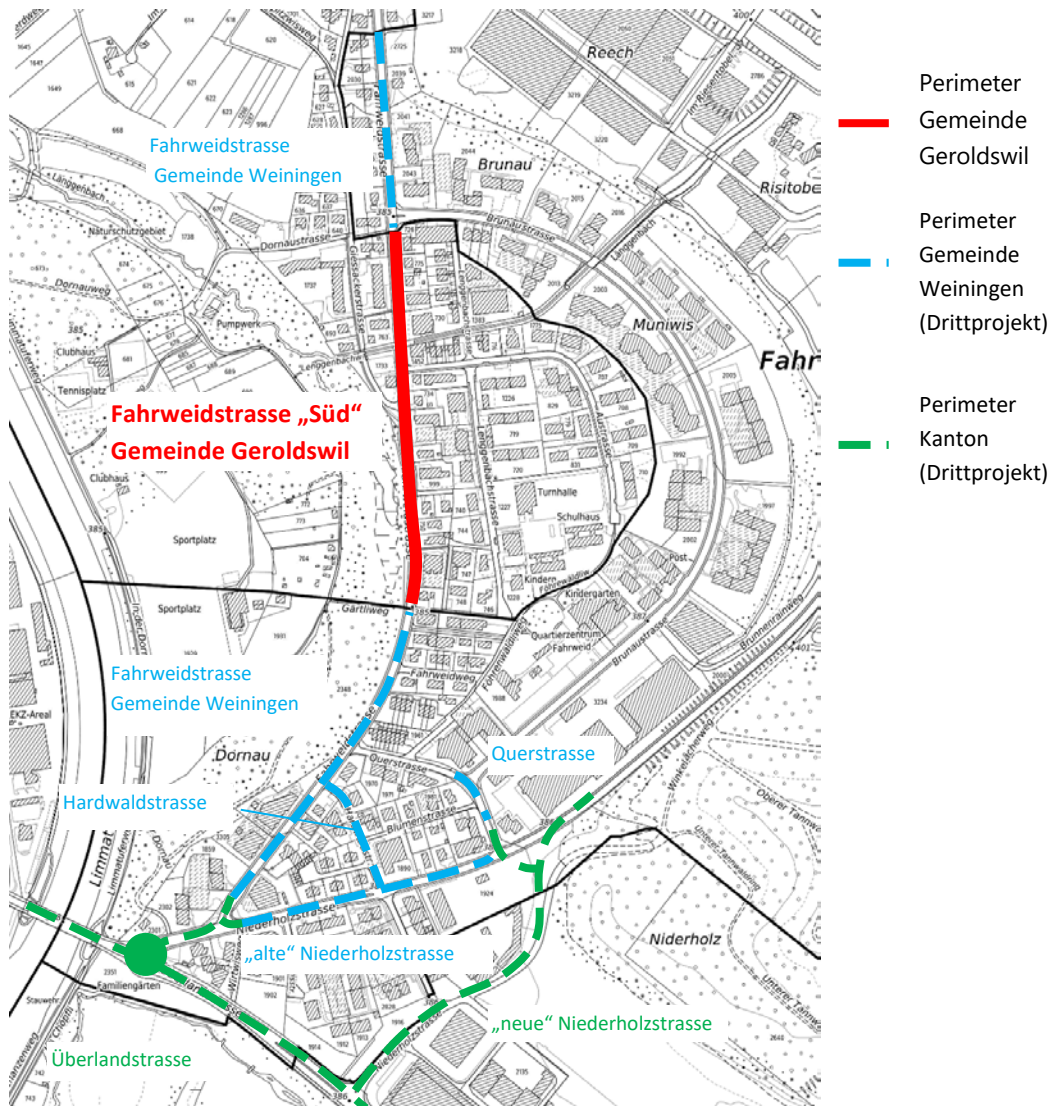


Abbildung 1 Perimeter Betriebs- und Gestaltungskonzept

1.5 Zustandserfassung

1.5.1 Fahrweidstrasse

Die Fahrweidstrasse ist als Sammelstrasse klassiert und steht im Eigentum der Gemeinden Geroldswil und Weiningen. Sie bildet die Verbindung zwischen Dietikon und Geroldswil „Dorf“. Die Fahrweidstrasse verläuft von der Niederholzstrasse in Richtung Norden und befindet sich auf einer Länge von ca. 375 m auf dem Gemeindegebiet Weiningen. Anschliessend durchquert die Fahrweidstrasse auf ca. 400 m Länge Geroldswiler Gemeindegebiet, um danach erneut mit ca. 200 m Weininger Gemeindegebiet zu durchqueren und endet nach weiteren 400 m wieder im Geroldswiler Gemeindegebiet beim Kreisel nach der Autobahnbrücke A1. Daher ist die Fahrweidstrasse in den Teil „Süd“ unterteilt.

Die Fahrweidstrasse befindet sich durchgängig im Innerortsbereich. Es ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Die Fahrbahn hat eine Breite von 7.50 m und ist beidseitig von jeweils 2 m breiten Gehwegen eingefasst.

1.5.2 Durchlass Länggenbach

Der Durchlass Länggenbach ist in einer Ortsbeton-Rahmenkonstruktion, ohne Schleppplatten vorhanden, dieser quert die Fahrweidstrasse mit einer Breite von 7.00 m im Mittel. Die Kapazität der Durchflussmenge ist gem. AWEL ausreichend und muss nicht angepasst werden.

1.5.3 Radrouten

Entlang der Fahrweidstrasse führen Nebenverbindungsstrecken des Radnetzes „Alltag“. Auf der Fahrweidstrasse sind durchgängig beidseitig Radstreifen markiert.

1.5.4 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter der Fahrweidstrasse „Süd“ befindet sich die Bushaltestelle „Au“. Diese wird durch die Buslinien 301, 302 und 304 der VBZ bedient:

Linie 301: Dietikon, Bahnhof ↔ Oetwil an der Limmat, Post

Linie 302: Dietikon, Bahnhof ↔ Urdorf, Oberurdorf

Linie 304: Dietikon, Bahnhof ↔ Zürich, Bahnhof Altstetten Nord

Die benannte Haltestelle wird in beiden Fahrtrichtungen, je 123 Mal am Tag angefahren.

In den Nächten von Freitag bis Sonntag hält die Nachtlinie N30 an der Haltestelle „Au“.

Beide Haltepunkte „Au“ sind als Busbuchten ausgebildet. Keine der Haltestellen ist hindernisfrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgebildet.

2 Strassenprojekt

2.1 Strassenraumgestaltung

Grundlage für die Strassenraumgestaltung bildet die „Planungsstudie zu Gestaltung und Betrieb des Strassennetzes in Fahrweid“ (BGK – Betriebs- und Gestaltungskonzept) vom Juli 2017. Die darin erfassten Elemente sehen die Aufwertung mit einer siedlungsorientierten Gestaltung vor.

- Neuerstellung einer Baumreihe auf 170m im südlicheren Abschnitt
- Im Bereich der Baumreihe wird der Gehweg 3.75m breit, dafür wird auf der Westseite auf den Gehweg verzichtet
- Für den Zugang Gärtliweg, wird gemeinsam mit der Gemeinde Weiningen eine gesicherte Fussgängerquerung geschaffen
- Verschmälerung der Kernfahrbahn zu Gunsten der beiden Radstreifen
- Gehwegüberfahrten zur Giessackerstrasse sowie Austrasse
- Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Bus (Abforderung gem. BehiG)
- Fussgängerstreifen mit Mittelinsel zwischen den beiden Fahrbahnhaltestellen

2.2 Fahrweidstrasse „Süd“

2.2.1 Allgemeines

Das BGK erstreckt sich über die gesamte Fahrweidstrasse, welche durch das Gemeindegebiet Geroldswil und Weiningen verläuft. Für die Realisierung ist jede Gemeinde selbst zuständig, jedoch stehen die Projekte in Abhängigkeit zueinander. Entsprechend ist eine enge Schnittstellenkoordination erforderlich.

Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Fahrbahnquerschnitt bleibt 7.50 m. Kernfahrbahn 4.50 m und je 1.50 m Radstreifen
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen „Au“ in beiden Richtungen
- Ausbau des Fussgängerstreifens mit Schutzinsel auf Höhe der Bushaltestellen „Au“
- Aufhebung des westlichen Gehwegs zwischen Querstrasse (Gde. Weiningen) und Giessackerstrasse (Gde. Geroldswil)
- Instandsetzung Fahrbahnbelag
- Neuanlegung von Baumreihen
- Ersatz öffentliche Beleuchtung
- Anpassung der Entwässerung

2.2.2 Linienführung

In der Linienführung werden weitestgehend keine Veränderungen vorgenommen. Die Strasse verläuft nach wie vor im Bereich der bestehenden Strassenparzelle. Die bestehenden Busbuchten der Haltestellen „Au“ werden zugunsten neuer Fahrbahnhaltestellen aufgehoben.

Vor der Haltestelle Richtung Dietikon verschwenkt sich der westliche Fahrbahnrand, so dass eine Fahrbahnbreite von 10.00 m entsteht. Darin ist ein Fussgängerübergang mit Schutzinsel vorgesehen. Die Fahrbahnverbreiterung wird bis Ende Haltestelle gezogen. Danach wird mit dem östlichen Fahrbahnrand die breite von 7.50 m eingehalten. Gleichzeitig wird bis zur Querstrasse (Gemeinde Weiningen) der westliche Gehweg zugunsten des östlichen Gehwegs und einer Baumreihe aufgehoben. Die Fahrbahnmittelachse verschiebt sich entsprechend nach Westen. Zudem wird beim Gärtliweg eine gesicherte Fussgängerquerung mit Schutzinsel vorgesehen.

2.2.3 Längenprofil

Um aufwändige Anpassungsarbeiten entlang der angrenzenden Grundstücke zu vermeiden, wird die bestehende Längsneigung der Fahrbahn grösstenteils übernommen. Bei den öffentlichen Bushaltestellen wird wegen dem 22cm hohen Bordstein, die Fahrbahn tiefer gelegt, sodass die Anpassung zu den Privatgrundstücken gering bleibt. Das Gefälle der Fahrweidstrasse fällt durchgängig 0.08% im nördlichen Teilstück und steigt 0.10% im südlichen Teilstück an. Da eine Mindestlängsneigung von 0.5% nicht eingehalten werden kann, wird für eine einwandfreie Entwässerung der Fahrbahn ein künstliches Randgefälle vorgesehen. Dieses wird jeweils im Bereich des Radstreifens angewendet, in dem die Entwässerung über Strassenabläufe erfolgt. Bei den Bushaltestellen wird wegen dem zwingend gleichen Längsgefälle des Züri-Bord-Abschlusssteines, eine Rinne mit Schlitzaufsätzen montiert, welche ebenfalls in neue Strassenabläufe eingeleitet werden.

2.2.4 Normalprofil

Der Querschnitt der Fahrweidstrasse ist im Dachprofil im nördlichen Teilstück, resp. mit einseitigem Quergefälle im südlichen Teilstück ausgebildet. Die Querneigung beträgt jeweils 3.0%.

Zur Schaffung einer einwandfreien Entwässerung erfordert die Erstellung des künstlichen Randgefälles einen neuen Belagsaufbau.

Nach der Haltestelle „Au“ Richtung Dietikon beträgt die Fahrbahnbreite 7.50 m und ist im einseitigen Gefälle mit einer Querneigung von 3.0% geplant. Die Querneigung des Gehwegs beträgt 2.0% auf einer Breite von 3.75 m und ist in Richtung Fahrbahn geneigt. Für die im Gehweg vorgesehenen Baumgruben ist eine Breite von 1.50 m geplant, wobei der Fussgängerraum im Minimum 2.25 m beträgt.

Im Abschnitt Giessackerstrasse bis Brunaustrasse (Gemeinde Weiningen) bleibt der Strassenquerschnitt mit Dachgefälle und einer Breite von 7.50 m unverändert, der Gehweg wird beidseitig wiederum mit 2.00 m erstellt.

Entlang der Fahrbahn werden als Abgrenzung zum Gehweg Randsteine versetzt, die im Bereich der angrenzenden Zufahrten abgesenkt werden und somit überfahrbar sind. Die Abgrenzung zwischen Gehweg und privater Liegenschaften wird analog der bestehenden Abschlüsse neu erstellt, sofern der Zustand der bestehenden Randabschlüsse dies erfordert.

2.3 Bushaltestelle

Aufgrund des BehiG sind die Gemeinden verpflichtet, bis Anfang 2023 alle Haltekanten auf eine Anschlaghöhe von 22 cm auszubauen. Dieser Forderung kommt die Gemeinde Geroldswil mit dem vorliegenden Projekt für die Bushaltestellen „Au“ nach. Eine durchgehende Kantenhöhe von 22 cm auf einer Länge von 20 m ist für den Betrieb der VBZ mit den eingesetzten Normal- und Gelenkbussen optimal.

2.3.1 „Au“

Beide Haltepunkte sind schräg zueinander versetzt und liegen nicht direkt gegenüber wobei die Haltestelle Richtung Geroldswil wegen Einfahrten neben der bestehenden Haltestelle um ca. 100 m nach Norden verschoben werden muss.

Zur hindernisfreien Ausbildung der Haltestelle ist der Einsatz des Zürich-Bords mit einem Anschlag von 22 cm vorgesehen. Die Rahmenbedingungen einer geradlinigen Zu- und Wegfahrt sind eingehalten. Mit einer 20 m langen Anlegekante ist die Haltestelle auch für Gelenkbusse ausgelegt. Der angrenzende Warteraum ist mit 2 m ausreichend breit.

Der neue Fussgängerstreifen zwischen der Einfahrt Giessackerstrasse und der Haltestelle Richtung Dietikon ist mit einer Schutzinsel versehen, die gleichzeitig das Überholen der haltenden Busse verhindert. Da die Zufahrt in die Giessackerstrasse von Süden gewährleistet werden muss, kann das Überholen der haltenden Busse Richtung Geroldswil nicht mit Hindernissen verhindert werden. Daher wird eine durchgezogene weisse Markierung über die gesamte Länge der Haltestelle eingeplant. Die Durchfahrtsbreite ist unter Berücksichtigung der beidseitigen Radstreifen auf 4.00 m ausgelegt. Mit einer Inselbreite von 2.00 m entspricht diese dem Mindestmass gemäss VSS 640'241. Die erforderlichen Sichtweiten für den Fussgängerstreifen sind eingehalten.

2.4 Fussgängerstreifen / gesicherter Fussgängerübergang

2.4.1 bestehende Fussgängerstreifen

Die beiden bestehenden Fussgängerstreifen, Höhe Haus Nrn. 62/63 und Haus Nrn. 53/54 bleiben unverändert bestehen. Der bestehende Streifen auf Höhe Haus Nr. 40 wird neu zwischen die beiden Busshaltestellen mit einer zusätzlichen Schutzinsel auf Höhe Haus Nr. 46 verlegt. Somit ist auch eine sichere Anbindung zur Giessackerstrasse gewährleistet.

2.4.2 neuer Fussgängerübergang Gärtliweg

Der Gärtliweg befindet sich direkt an der Gemeindegrenze zwischen Weiningen und Geroldswil und dient als Zugang zum Naturschutz- und Naherholungsgebiet. Da der westliche Gehweg der Fahrweidstrasse aufgehoben wird, besteht dort anschliessend keine direkte Fussweganbindung mehr. Um den rege genutzten Zugang weiterhin zu gewährleisten, wird gemeinsam mit der Gemeinde Weiningen eine gesicherte Fussgängerquerung mit Schutzin-

sel geschaffen. Auf die Markierung eines Streifens ist nach Rücksprache mit der KAPO zu verzichten.

2.5 Beläge

2.5.1 Bestehender Belagsaufbau

Im Rahmen des Projektes wurden Belagsproben im September 2019 durch die Fachfirma Consultest AG durchgeführt. Insgesamt wurden 3 Bohrkern entnommen.

Tabelle als Übersicht:

Belag	Fahrweidstrasse 56	Fahrweidstrasse 46	Fahrweidstrasse 36
	Bohrkern S1	Bohrkern S2	Bohrkern S3
AB 6	8 mm	26 mm	20 mm
HMT 16	38 mm	35 mm	54 mm
HMT 22	75 mm	69 mm	89 mm
Total	121 mm	130 mm	163 mm

2.5.2 Projektierter Belagsaufbau

Durch die horizontale Verschiebung der Fahrbahnnachse befindet sich der bestehende Fahrbahnscheitel nicht mehr fahrbahnmittig. Um dies zu beheben, ist ein Ersatz des kompletten Belagsaufbaus notwendig. Zudem weist die Fahrweidstrasse durchgängig ein sehr schwaches Längsgefälle auf. Der sich über die Jahre im Verkehr verformte Belag bietet daher keine Basis für die Ausbildung eines genügenden Längsgefälles. Weiterhin wird mit vorliegendem Projekt ein künstliches Randgefälle ausgeführt, welches ebenfalls den Ersatz des kompletten Belagsaufbaus erfordert. Die bestehenden Beläge über den Projektperimeter betrachtet sind in Bezug auf Stärke und Spezifikation sehr unterschiedlich, es ist ein kompletter Belagsersatz erforderlich.

Folgender Belagsaufbau ist vorgesehen:

Deckschicht	AC 8 N	3.0 cm
Tragschicht	AC T 22 N	9.0 cm

Wegen den Fahrbahnhaltstellen der öffentlichen Busse der VBZ, neu in Asphalt-Belag und nicht mehr in Beton, wie früher ausgeführt, wird wahrscheinlich der Belags-Typ „S“ auf der gesamten Länge der Fahrweidstrasse gewählt. Entscheid steht noch aus und ist in Koordination mit der Gde Weiningen zu entscheiden.

2.6 Foundation

2.6.1 Bestehende Foundation

Die bestehenden Foundationsschichten weisen eine Mindeststärke von 45 cm auf. Dies entspricht der heutigen Verkehrsbelastung mit der Annahme einer Verkehrslast T4 und einer Tragfähigkeitsklasse S2.

Mit der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts werden zudem die Verkehrszahlen erheblich gesenkt. Eine Frostbeständigkeit der Foundationsschicht konnte nur teilweise nachgewiesen werden.

Foundation	Fahrweidstrasse 56	Fahrweidstrasse 46	Fahrweidstrasse 36
	Bohrkern S1	Bohrkern S2	Bohrkern S3
Kies Schichtdicke	>50 cm	>45 cm	>45 cm
Frostbeständigkeit	ist nachzuweisen	ist nachzuweisen	erfüllt

2.6.2 Projektierte Foundation

Auf Basis einer Verkehrslast T3 und einer Tragfähigkeitsklasse S2 (reduziertes Verkehrsaufkommen) wird ein Teilersatz von 25 cm der Foundationsschicht vorgesehen. In Bereichen, in denen die Frostbeständigkeit nicht vorhanden ist, wird ein Neubau der Koffierung von mindestens 45 cm vorgesehen.

2.7 Oberflächenentwässerung

Die bestehende Entwässerung der Fahrweidstrasse im Abschnitt der Brunau- bis Giessackerstrasse, fasst das Wasser der Strassenoberfläche über Strassenabläufe und führt dieses in die Mischwasserkanalisation. Mit dem Ausbau resp. der Sanierung der Strassen muss die Strassenentwässerung den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Auf der Fahrweidstrasse wird aufgrund der schwachen Längsneigung (0.08-0.10%) zur besseren Oberflächenentwässerung ein künstliches Randgefälle erstellt.

Im Bereich des Länggenbachs werden ca. 400m² Oberflächenwasser über 4 Strassenabläufe direkt in den Bach entwässert. Die Einlaufroste werden mit einem Symbol gekennzeichnet, dass dieses Strassenwasser dem öffentlichen Gewässer und nicht der Kläranlage zugeführt wird, somit wird die ARA von Regenwasser entlastet.

Im Abschnitt zwischen Querstrasse (Gde Weiningen) und Bushaltestelle „Au“, (in Richtung Dietikon) ist kein Gehweg vorhanden. Das Oberflächenwasser wird einseitig über die Schulter in Richtung Naturschutzgebiet entwässert. Dies wurde mit der Fachstelle Bodenschutz vorgängig besprochen und ist mit nötigen Ersatzmassnahmen, welche noch genau definiert werden, bewilligt. Bis anhin war das Oberflächenwasser über Strassensammler „punktuell“ ebenfalls ins Naturschutzgebiet entwässert worden.

Die bestehenden Strassenabläufe werden teilweise abgebrochen und an den neuen Strassenrändern, entsprechend dem Wasserlauf (tiefster Punkt), neu erstellt. Die verbleibenden Einlaufschächte sind auf deren Zustand zu überprüfen und gegebenenfalls zu ersetzen. Die Anschlussleitungen der Strassenabläufe werden mit PP-Leitungen DN 160 mm neu erstellt. Die Abläufe der Schluckschächte werden mit PP-Leitungen DN 200 mm über die Strassenabläufe geführt.

2.8 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Projektperimeter ist ein Ersatz der bestehenden öffentlichen Beleuchtung vorgesehen.

Insbesondere mit der Neuordnung der Fussgängerübergänge und der Neugestaltung der Baumreihe im südlichen Abschnitt, muss eine normgerechte Ausleuchtung sichergestellt werden, diese werden neu mit LED Leuchten erstellt. Dazu sind Anpassungen an den Kandelaber Standorten notwendig.

Im Rahmen des Vorprojekts wurde seitens der EKZ ein Beleuchtungsprojekt erstellt. Dieses ist informativ in den Planunterlagen dargestellt.

3 Werkleitungen

3.1 Allgemeines

Im gesamten Quartier Fahrweid werden und sind vorab teilweise umfangreiche Werkleitungsarbeiten getätigt worden. Hierzu gehören unter anderem der Ersatz der bestehenden alten Wasserleitung, den Neubau der Limeco-Fernwärmeleitung und der Ausbau der öffentlichen Kanalisation. Sämtliche Belag Instandstellungsarbeiten sind aus diesem Grund nach erfolgten Werkleitungsarbeiten, nur provisorisch erstellt worden.

3.2 Kanalisation

In der Fahrweid- sowie in der Austrasse in Geroldswil ist der Ersatz der öffentlichen Kanalisation vorgesehen, zum Teil sind die Arbeiten bereits im Gange, diese sollten bis im Herbst 2020 abgeschlossen sein. Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels werden die Arbeiten grösstenteils im Microtunneling-Verfahren ausgeführt. Die Hausanschlussleitungen werden ebenfalls bis zur Grundstücksgrenze neu angeschlossen. Sämtliche Anschlussleitungen auf den Privatgrundstücken werden vorgängig durch die jeweilige Eigentümerschaft mittels Roboter, Inliner-Verfahren saniert oder neu erstellt.

3.3 Wasserleitung

In der Fahrweidstrasse wurde bereits die Gemeindeeigene Versorgungsleitung DN 150 mm grösstenteils ersetzt. Es fehlen noch ca. 50 m im Bereich Einlenker Austrasse bis Haus Nr. 53, der Bachdurchlass Länggenbach wird wie bis anhin überquert. Der Ersatz kann erst nach Beendigung der Kanalisationsarbeiten im Herbst 2020 getätigt werden.

Die Transportleitung DN 300 mm der Gruppenwasserversorgung GOW wurde ebenfalls im Bereich Bachdurchlass Länggenbach bis Gärtliweg ersetzt. Auf der gleichen Länge wurde ein Leerrohr für das Steuerkabel mit verlegt. Es ist nicht vorgesehen, dass die im Gehweg verbleibende Eternitleitung DN 300 mm von der Länggenbach Unterquerung bis zur Brunaustrasse vorgängig noch ersetzt wird. Dieser Ersatz könnten auch zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls im vorhandenen Gehweg ersetzt werden.

3.4 Niederstromversorgung, Erdgas, Telefon, TV

Im Rahmen der Projektierung wurde die verschiedenen Werke, wie das EKZ, Energie 360°, Swisscom und GIB-Solutions AG vorgängig angefragt, ob im Ausbauperimeter ein Ausbaubedarf ihres Leitungsnetzes besteht. Gemäss Auskunft dieser Firmen ist im Projektperimeter kein Netzausbau vorgesehen. Das EKZ beabsichtigt ihre Kabelschutzrohre zu verlegen.

Bestehende Werkleitungen, welche eventuell unter einen neu versetzten Baum zu liegen kommt, muss vorgängig in Absprache mit den Werken verlegt werden.

4 Baurealisierung und Bauphasen

4.1 Rahmentermine

Genehmigung durch Gemeinderat Geroldswil	13. Januar 2020
§12 StrG TBA, KAPO	17. Januar 2020
§13 StrG Mitwirkung der Bevölkerung	17. Januar 2020
§16 StrG Planaufgabe Ausführungsprojekt	Sommer / Herbst 2020
Kreditgenehmigung Gemeindeversammlung	Dezember 2020
Baubeginn	Frühling 2021,

ansonsten muss mit der Realisierung bis nach Beendigungen der Kantonsprojekte im 2025, ev. mit der Gde Weiningen zugewartet werden. Die Gespräche mit den verschiedenen Bauherrschaften muss deswegen frühzeitig angegangen werden.

4.2 Ausführungsetappen

Es ist angedacht, dass die 390m' Strassensanierung in 3 Etappen erstellt werden können:

- Bereich Brunastrasse bis Bachdurchlass Länggenbach auf 120m'
- Bereich Bachdurchlass Länggenbach bis Ende Bushaltestelle „Au“ > Dietikon auf 100m', mit den beiden Einlenkern Giessackerstr-/Austrasse und den beiden Bushaltestellen
- Bereich Bushaltestelle „Au“ in Richtung Dietikon bis Gärtliweg auf 170m' mit einem Gehweg und der Pflanzung einer Baumreihen.

Die Reihenfolge kann später bestimmt werden. Ausführung jeweils mit einer LSA.

5 Land und Rechte

5.1 Landerwerb

Für den Ausbau der Bushaltestelle „Au“ wird der Strassenquerschnitt aufgrund der Inselbauten in der Fahrbahn verbreitert. Demzufolge müssen zusätzliche Landflächen erworben werden. Der Landerwerb beläuft sich auf gesamthaft ca. 60 m².

Im Gegenzug wird beabsichtigt, die freiwerdenden Flächen von ca. 80 m² den angrenzenden Eigentümern bei Interesse entgeltlich abzutreten.

6 Kosten

6.1 Kostenschätzung

Die Bearbeitungsstufe entspricht dem Vor- / Auflageprojekt.

Die Kostenschätzung beinhaltet einerseits sämtliche gebundene Kosten, welche die Sanierungsarbeiten des Strassenbaus erfordert. Weiterhin werden in einer separaten Spalte, die fakultativen Kosten aufgeführt, welche im Rahmen des Gestaltungskonzepts als neue Anlagen gelten.

Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 15\%$. Details sind der Kostenschätzung (Beilage 3) zu entnehmen.

Landis AG, Geroldswil erstellt am 6. Januar 2020



Roger Hersche
Abteilungsleiter Infrastrukturbau



Lara Zwahlen
Zeichnerin Ingenieurbau EFZ

Geht an: Gemeinde Geroldswil, Marco Kühn, Abteilungsleiter Bau und Infrastruktur