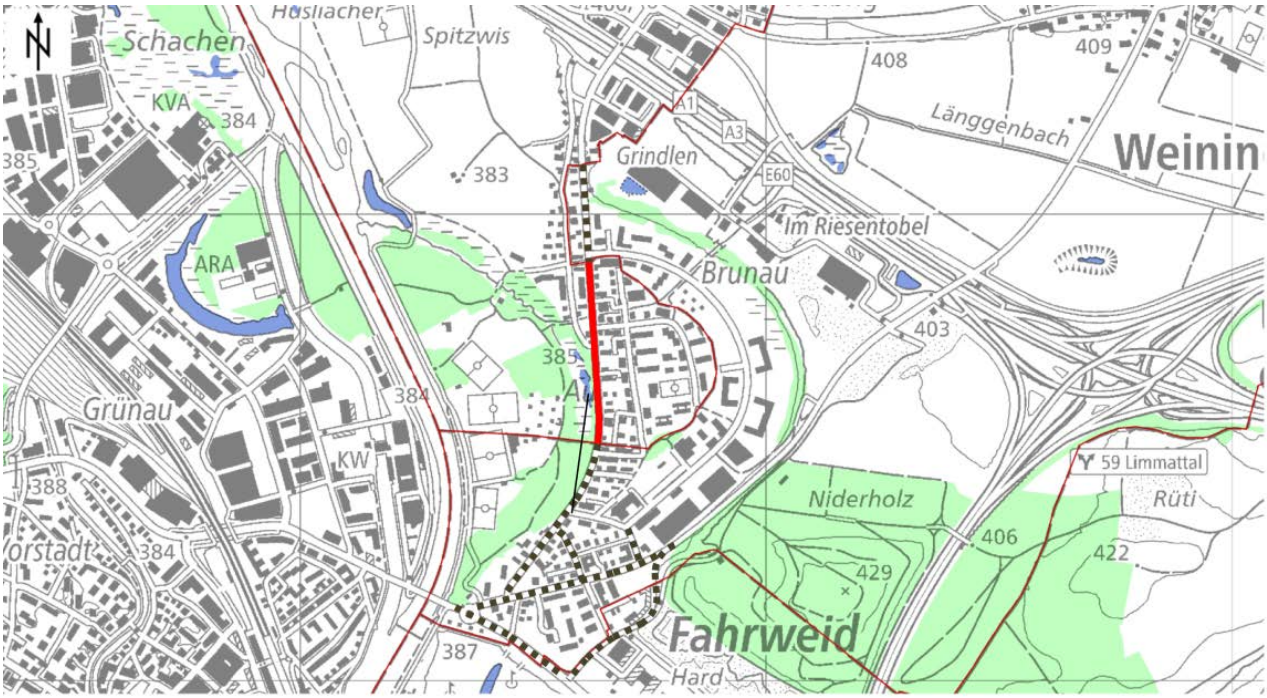
Kanton Zürich
Gemeinde Geroldswil

Beilage 1

STRASSENRAUMGESTALTUNG FAHRWEID
§ 16/17 EINSPRACHEVERFAHREN

STRASSENBAU FAHRWEIDSTRASSE „SÜD“



21.08.2020 **Technischer Bericht**

Zertifiziert nach der ISO Norm 9001:2015

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	5
1.1	Anzugehende Themen	5
1.2	Angrenzende Projekte	6
1.3	Grundlagen	6
1.4	Perimeter	7
1.5	Zustandserfassung	8
1.5.1	Fahrweidstrasse	8
1.5.2	Durchlass Länggenbach	8
1.5.3	Radrouten	8
1.5.4	Öffentlicher Verkehr	8
2	Strassenprojekt	9
2.1	Strassenraumgestaltung	9
2.2	Fahrweidstrasse „Süd“	9
2.2.1	Allgemeines	9
2.2.2	Linienführung	9
2.2.3	Längenprofil	10
2.2.4	Normalprofil	10
2.3	Bushaltestelle	11
2.3.1	„Au“	11
2.4	Fussgängerstreifen / gesicherter Fussgängerübergang	11
2.4.1	bestehende Fussgängerstreifen	11
2.4.2	neuer Fussgängerübergang Gärtliweg	11
2.5	Beläge	12
2.5.1	Bestehender Belagsaufbau	12
2.5.2	Projektierter Belagsaufbau	12
2.6	Fundation	13
2.6.1	Bestehende Fundation	13
2.6.2	Projektierte Fundation	13
2.7	Oberflächenentwässerung	13
2.8	Öffentliche Beleuchtung	14
3	Werkleitungen	14
3.1	Allgemeines	14
3.2	Kanalisation	14
3.3	Wasserleitung	15
3.4	Niederstromversorgung, Erdgas, Telefon, TV	15

4	Äusserung von Begehren §12 StrG	15
4.1	Kantonspolizei Zürich gem. Begehren vom 24. Januar 2020	15
4.2	VBZ, Verkehrsbetriebe Zürich gem. Begehren vom 12. März 2020	16
4.3	Baudirektion Kanton Zürich gem. Begehren vom 21. April 2020	17
5	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG	17
5.1	Ausgangslage	17
5.2	Einwendung im Sinne von §13 StrG, Erwägungen, Beschluss	17
6	Baurealisierung und Bauphasen	18
6.1	Rahmentermine	18
6.2	Ausführungsetappen	18
7	Lärmschutz	19
8	Land und Rechte	19
8.1	Landerwerb	19
9	Kosten	19
9.1	Kostenvoranschlag	19

IMPRESSUM

Auftraggeber

Gemeinde Geroldswil, Huebwiesenstrasse 34, 8954 Geroldswil

Auftragnehmer

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

VerfasserIn

Roger Hersche	Abteilungsleiter Infrastrukturbau
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 unteranderem 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)

Die Fahrweidstrasse umfasst keine flankierenden Massnahmen. Dadurch kann das Projekt unabhängig vom vorgesehenen Gesamtverkehrskonzeptes realisiert werden. Im Zuge der bereits vorausgegangenen Werkleitungsbauarbeiten beabsichtigt die Gemeinde eine rasche Instandsetzung des Strassenoberbaus.

Nach der Auflage des TBA Projekts 84S81149, 003 Überlandstrasse, sowie 606 Niederholzstrasse, wurde beschlossen, die Projekte Fahrweidstrasse «Süd» der Gemeinde Geroldswil und Fahrweidstrasse «Nord» der Gemeinde Weiningen dem Projekt Fahrweidstrasse «Süd» Gemeinde Weiningen vorzuziehen. Mit diesem Vorgehen kann die Fahrweid Geroldswil und der Abschnitt «Nord» Weiningen im oberen Bereich vorzeitig eine komplette Instandstellung erfahren, was die Gemeinden der Einwohnerschaft nach den langanhaltenden Bauarbeiten in der «Fahrweid» schulden.

1.1 Anzugehende Themen

Mit der Umsetzung des Gestaltungskonzeptes werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Instandsetzung der Strassen infolge schlechtem Bauwerkszustand
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen „Au“
- Anpassung/Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung
- Anpassung/Erneuerung der Strassenentwässerung

1.2 Angrenzende Projekte

Das gesamthafte Gestaltungskonzept umfasst mehrere Strassen von unterschiedlichen Bauherren.

Die «neue» Niederholzstrasse und Überlandstrasse werden unter der Leitung des Tiefbauamtes der Baudirektion Kanton Zürich erstellt und ausgebaut.

Die Realisierung des Gestaltungskonzeptes im Quartier Fahrweid obliegt den Gemeinden Weiningen und Geroldswil. Die «alte» Niederholzstrasse wird nach Erstellung der «neuen» Niederholzstrasse als Sammelstrasse herabklassiert und der Gemeinde Weiningen übergeben. Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen in der «Alten» Niederholzstrasse und der Fahrweidstrasse «Süd» kann erst begonnen werden, wenn die Arbeiten an den Kantonsstrassen «Neue» Niederholzstrasse und Überlandstrasse abgeschlossen sind.

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
- Vorprojekt Strassenraumgestaltung Fahrweid, Landis AG, Januar 2020

1.4 Perimeter

Der Projektperimeter der Gemeinde Geroldswil „Strassenraumgestaltung Fahrweid“ umfasst:

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

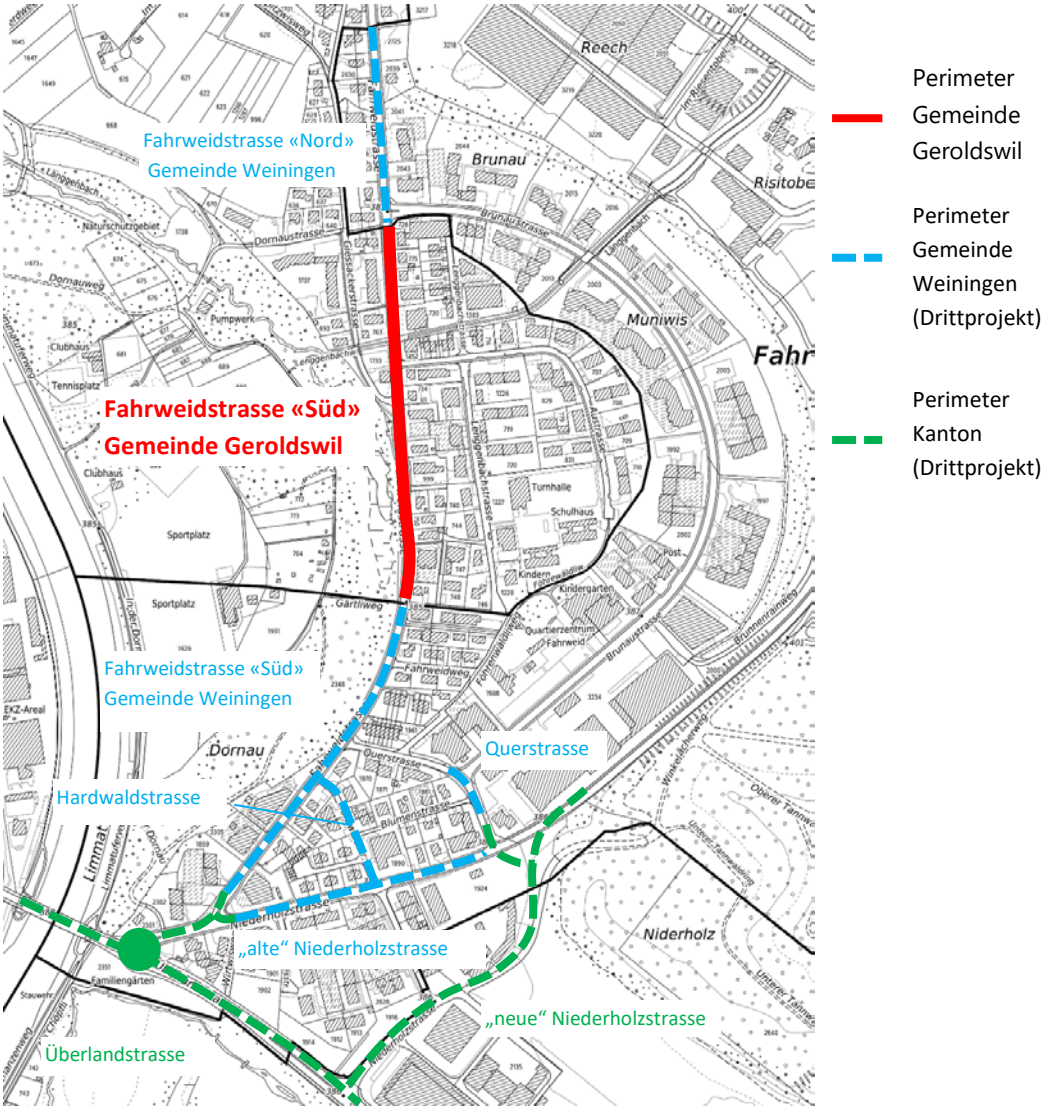


Abbildung 1 Perimeter Betriebs- und Gestaltungskonzept

Nördlich des vorliegenden Projektperimeters erstreckt sich der Ausbauabschnitt der Gemeinde Weiningen. Es wird beabsichtigt die Realisierung beider Projektabschnitte vorzuziehen und gemeinsam durchzuführen.

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 Behindertengleichstellungsgesetztes (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.

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 mit Bodenmarkierung
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen „Au“ in beiden Richtungen mit Zürich-Bord, Anschlag 22 cm
- Ausbau des Fussgängerstreifens mit Schutzinsel auf Höhe der Bushaltestellen „Au“
- Aufhebung des westlichen Gehwegs zwischen Querstrasse (Gde. Weiningen) und Giessackerstrasse (Gde. Geroldswil)
- Instandsetzung Fahrbahn- und Gehwegbelag
- Neuanlegung von Baumreihen auf 170 m’
- Ersatz öffentliche Beleuchtung
- Anpassung der Oberflächenentwässerung

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 Abschlussteines, 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. Die Lage der Baugruben wurden seit dem Vorprojekt neu Angeordnet, die Anzahl bleibt jedoch unverändert.

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 Fusswegan-bindung mehr. Um den zahlreich genutzten Zugang weiterhin zu gewährleisten, wird gemeinsam mit der Gemeinde Weiningen eine gesicherte Fussgängerquerung mit Schutzinsel 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 Bohrkerne 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 Fahrbahnachse 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 im Bereich der Fahrbahnhaltestelle vorgesehen:

Deckschicht	AC	8 H,	PmB 45/80-65	3.0 cm
Binderschicht	AC B	22 H,	PmB 25/55-65	8.0 cm
Tragschicht	AC T	22 H,	PmB 25/55-65	7.0 cm

Im übrigen Fahrbahnbereich kommt folgender Belagsaufbau zum Einsatz:

Deckschicht	AC	8 S,	B 50/70	3.0 cm
Tragschicht	AC T	22 S,	B 50/70	9.0 cm

Für die Gehwege ist folgender Belagsaufbau vorgesehen:

Deckschicht	AC	8 N	2.5 cm
Tragschicht	AC T	16 N	7.5 cm

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

2.6 Fundation

2.6.1 Bestehende Fundation

Die bestehenden Fundationsschichten 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 Fundationsschicht konnte nur teilweise nachgewiesen werden.

Fundation	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 Fundation

Auf Basis einer Verkehrslast T3 und einer Tragfähigkeitsklasse S2 (reduziertes Verkehrsaufkommen) wird ein Teilersatz von 25 cm der Fundationsschicht vorgesehen. In Bereichen, in denen die Frostbeständigkeit nicht vorhanden ist, wird ein Neubau der Kofferung 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 Länggenbach’s werden ca. 400m^2 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 genaue 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 ersetzten. 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 Neuanordnung 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 Au- sowie in der Fahrweidstrasse in Geroldswil ist der Ersatz der öffentlichen Kanalisation in Ausführung und sollte bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Die Hausanschlussleitungen im öffentlichen Grund, werden ebenfalls bis zur best. Anschlussleitung neu zusammengeschlossen.

Die Sanierungspflichtigen Hausanschlussleitungen werden vom oben genannten Zusammenschluss bis zum 1. Kontrollschacht durch die jeweilige Eigentümerschaft mittels Roboter- oder 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 Längenbach 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. Das EKZ beabsichtigt ihre Kabelschutzrohre zu verlegen. Bei den übrigen Werken ist im Projektperimeter kein Netzausbau vorgesehen.

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

4 Äusserung von Begehren §12 StrG

4.1 Kantonspolizei Zürich gem. Begehren vom 24. Januar 2020

Die KAPO stimmt dem Bauvorhaben unter Hinweisen zu, welche bereits Bestandteil des Vorprojekts bilden.

Weiter wurde im Sinne eines Vorentscheides den mit dem Projekt verbundenene Verkehrsanordnungen zugestimmt. Die detailierte Signalisationen und Markierungen ist jedoch während der Ausführungsphase mit den Mitarbeitern der KAPO festzulegen.

4.2 VBZ, Verkehrsbetriebe Zürich gem. Begehren vom 12. März 2020

Die Fahrbahnhaltestellen sollen neu in Beton erstellen werden.

Die Fahrbahnübergänge zwischen Beton und Asphalt verursachen bei der Überfahrt von Fahrzeugen zusätzliche Lärmemissionen. Auch das Tiefbauamt der Baudirektion des Kantons Zürich verzichtet in-zwischenaus Lärmschutzgründen weitestgehend auf die Ausbildung der Fahrbahnhaltestellen in Beton.

Zur Gewährleistung einer genügenden Tragfähigkeit des Oberbaus wird im Bereich der Fahrbahnhaltestelle ein dreischichtiger Asphaltaufbau gewählt. Im Gegensatz zum Betonbelag kann der Asphaltbelag im Falle von Unterhaltsarbeiten der darunterliegenden Werkleitungen günstiger und einfacher wieder instand gestellt werden.

Weiter benötigen sie bei der Bushaltestelle «Au» (Richtung Dietikon) weitere 7 m, um die 22cm hohe Haltekante korrekt anfahren zu können. Sämtliche Strassenabläufe unmittelbar vor den Haltestellen, müssen einen Mindestabstand von 3 m einhalten. Das Quergefälle des Gehweges und der Bushaltestellen sollte maximal 2 % betragen.

Die Lage der Bushaltestelle «Au» (Richtung Dietikon) wurde um die 7 m nach Süden verschoben und die Schächte neu platziert. Das Quergefälle der beiden Bushaltestellen Au wird jedoch aus Gründen des Fahrkomforts und der Entwässerung verzichtet.

Der «Verschwenker» Richtung Norden beim Fussgängerübergang Gärtliweg sei für Tempo 50 zu kurz.

Das Projektelement Fusswegübergang «Gärtliweg» von der Gemeinde Weiningen übernommen, da sich der Fussgängerübergang auf dem Gemeindegebiet Weinigen befindet und wurde Bustauglich ausgebildet.

Sie haben ebenfalls zum Ausdruck gebracht, dass die Kernfahrbahn von 7.50 m «totale Strassenbreite» zu schmal für den Busbetrieb sei und somit auf den Radwegen fahren müssen und somit keine Verbesserung des jetzigen Zustandes sei.

Bereits in der Phase der Projektstudie wurden verschiedene Möglichkeiten der Fahrbahnquerschnitte geprüft. Der vorliegene Querschnitt wurde dabei als Bestvariante definiert und dient als Konzept der Gemeinden Geroldswil und Weiningen über den gesamte Abschnitt im Tempo 50 Bereich (Querstrasse bis Fahrweidstrasse 81). Aufgrund der bestehenden Platzverhältnis kann auf grösseren Teilstrecken ohne zusätzlichen Landerwerb / Enteignung ohnehin keine Fahrbahnverbreitung erfolgen. Eine Verbesserung der jetzigen Situation wird jedoch durch die geplanten Fahrbahnhaltestellen erreicht.

4.3 Baudirektion Kanton Zürich gem. Begehren vom 21. April 2020

Die Baudirektion weist darauf hin, dass die Waldflächen nicht als Lager- oder Installationsplatz verwendet werden dürfen. Es ist darauf zu achten, dass Amphibienfreundliche Schachtdeckel verwendet, sowie unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Die Bepflanzung soll ausschliesslich einheimisch, standortgerecht und von regionaler Herkunft sein.

5 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

5.1 Ausgangslage

Die Mitwirkung der Bevölkerung gemäss §13 StrG wurde durchgeführt. Das Auflageprojekt wurde vom 17. Januar 2020 bis 17. Februar 2020 öffentlich aufgelegt.

5.2 Einwendung im Sinne von §13 StrG, Erwägungen, Beschluss

Innerhalb der Auflagefrist sind beim Gemeinderat zwei Einwendungen im Sinne von §13 StrG eingegangen.

Eine erste Einwendung respektive Fragestellung bezog sich dabei ausschliesslich auf die Projekte der Gemeinde Weiningen sowie der Baudirektion des Kantons Zürich.

- Das Schreiben wurde dementsprechend zur Beantwortung und Stellungnahme an die beiden genannten Stellen weitergeleitet. Es wird nicht weiter darauf eingegangen.

Eine zweite Einwendung wurde mit folgendem Antrag eingereicht: Die Bushaltestelle «Au» sei nicht als Fahrbahnhaltestelle auszugestalten, stattdessen seien die bisherigen beiden separaten Bushaltebuchten beizubehalten. Dies wird darin begründet, dass aufgrund der Fahrbahnhaltestellen mit erhöhter Staubildung zu rechnen sei, welche insbesondere für Radfahrer gefährlich und stark behindernd wirke, aber auch den gesamten Verkehrsfluss störe.

Diese Einwendung im Sinne § 13 StrG wurde durch den Gemeinderat Geroldswil mit Beschluss vom 9. März 2020 zur Kenntnis genommen, wie folgt beantwortet, aber für die weiterführende Planung nicht berücksichtigt:

- *Die Sanierung und Umgestaltung der Fahrweidstrasse steht in engem Zusammenhang zu den flankierenden Massnahmen der Niederholz- und Uberlandstrasse des Kantons Zürich. Dabei soll die Fahrweid massgeblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies wird einerseits durch die Verlegung und den Ausbau des übergeordneten Strassennetzes erreicht, andrerseits haben auf der Fahrweidstrasse entsprechende verkehrsberuhigende Massnahmen zu erfolgen. Das Gesamtkonzept wurde dabei im Auftrag der Gemeinden Geroldswil und Weiningen durch die Metron Verkehrsplanung AG erarbeitet und genehmigt.*

Auf die flächendeckende Einführung einer 30er Zone wurde aus verschiedensten Gründen verzichtet. Eine Verkehrsberuhigung erfolgt somit durch gestalterische Massnahmen sowie den geplanten Fahrbahnhaltestellen der Busbetriebe. Somit ist zukünftig mit wesentlich geringerem Verkehrsaufkommen auf der Fahrweidstrasse zu rechnen. Weiter wird die verkehrstechnische Situation durch das geplante Lastwagenverbot (nach Realisierung des kantonalen Strassenprojektes) zusätzlich entschärft. Für Radfahrer ist daher kein zusätzliches Gefahrenpotenzial absehbar, zumal die Fahrbahn mit auf 1.50 m verbreiterten Radstreifen ausgestattet wird und sich diese, wie auch die restlichen Verkehrsteilnehmer, ordnungsgemäss hinter den haltenden Bussen einzuordnen haben. Weiter ist anzumerken, dass die Bushaltestellen im Rahmen des Projektes mittels erhöhten Haltekanten behindertengerecht auszubilden sind. Für das Anfahren dieser hohen Haltekanten sind entsprechend grosse Platzverhältnisse notwendig.

6 Baurealisierung und Bauphasen

6.1 Rahmentermine

Genehmigung durch Gemeinderat Geroldswil	13. Januar 2020 (erfolgt)
§12 StrG TBA, KAPO	17. Januar 2020 (erfolgt)
§13 StrG Mitwirkung der Bevölkerung	17. Januar 2020 (erfolgt)
§16 StrG Planauflage Bauprojekt	18. September 2020
§16 StrG Projektfestsetzung	Herbst / Winter 2020
Kreditgenehmigung Gemeinderat	Dezember 2020
Baubeginn	April 2021

6.2 Ausführungsetappen

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

- Bereich Brunaustrasse bis Bachdurchlass Länggenbach auf 120 m‘
- 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 170 m‘ mit einem Gehweg und der Pflanzung einer Baumreihe.

Die Reihenfolge kann später bestimmt werden. Eine Fahrspur in Richtung Süden bleibt immer befahrbar. Der öffentliche Bus verkehrt in Gegenrichtung, Ausführung mit einer LSA.

7 Lärmschutz

Eine Untersuchung, ob die Immissionsgrenzwerte in der Fahrweidstrasse für den Endzustand eingehalten werden, wird durchgeführt. Die Auswertung des Lärmgutachtens steht noch aus. Der Einsatz von lärmarmen Belägen ist aufgrund der hohen Busfrequenzen auf der Fahrweidstrasse nicht zu empfehlen. Die möglicherweise anfallenden Lärmschutzmassnahmen werden daher in einem separaten Verfahren behandelt.

8 Land und Rechte

8.1 Landerwerb

Für den Ausbau der Bushaltestelle „Au“ wird der Strassenquerschnitt aufgrund der Inselbauten in der Fahrbahn verbreitert. Demzufolge sollte eine zusätzliche Landflächen erworben werden. Der mögliche Landerwerb beläuft sich voraussichtlich auf gesamthaft ca. 60 m^2. Hierbei handelt es sich jedoch um Flächen, welche sich bereits im Besitz der politischen Gemeinde Geroldswil befinden.

Im Gegenzug wird beabsichtigt, die potenziellen freiwerdenden Flächen von ca. 80 m^2 den angrenzenden Eigentümern bei Interesse entgeltlich abzutreten.

Die bisher geschätzten Landerwerbe sind den Beilagen 9 und 10 zu entnehmen.

9 Kosten

9.1 Kostenvoranschlag

Die Bearbeitungsstufe entspricht dem Bauprojekt.

Der Kostenvoranschlag 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 ±15%. Details sind der Kostenvoranschlag (Beilage 2) zu entnehmen.

Landis AG, Geroldswil erstellt am 21. August 2020

Roger Hersche	Lara Zwahlen
Abteilungsleiter Infrastrukturbau	Zeichnerin Ingenieurbau EFZ