

Bushof Süd, Wetzikon

Auflageprojekt



Technischer Bericht

BUCHMANN
PARTNER

BUCHMANN PARTNER AG | Bauingenieure und Planer
Mitglied sia/suisse.ing | Weiherallee 11a | 8610 Uster
Tel. +41 44 905 80 60 | www.bupa.ch

Proj.	jw	Datum	21.02.2024
Gez.	--	Rev.	--
Kontr.	mg	Grösse	A4
Plan Nr.	22267 - 302		

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
2	Vorgaben	2
2.1	Projektziele	2
2.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung	2
2.3	Dimensionierungsgrundlagen	4
3	Zustandserfassung	5
3.1	Geotechnische Untersuchungen	5
3.2	Kunstabauten	5
3.3	Strassen	5
3.4	Leitplanken	6
4	Umwelt	6
4.1	Luftreinhaltung und Klimaschutz	6
4.2	Hitzeminderung	7
4.3	Lärm	7
4.4	Erschütterungen	7
4.5	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	8
4.6	Grundwasser	8
4.7	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme	8
4.8	Gefahrenkarte Naturgefahren	8
4.9	Abwasser, wassergefährdende Stoffe	8
4.10	Boden	9
4.11	Belastete Standorte	9
4.12	Abfall, Entsorgung	9
4.13	Umweltgefährdende Organismen	9
4.14	Störfallvorsorge	9
4.15	Wald	10
4.16	Flora, Fauna, Lebensräume	10
4.17	Ökologischer Ausgleich	10
4.18	Landschaft und Ortsbild	10
4.19	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	10
5	Projekt	11
5.1	Projektbeschreibung	11
5.2	Projektierungselemente	12
5.3	Abweichungen zur Norm	13
5.4	Projektrisiken	13
6	Verkehrsführung während Ausführung	13

7	Erwerb von Grund und Rechten	14
8	Kosten	14
9	Terminplan	14
10	Fotodokumentation	15
11	Inhaltsverzeichnis Projektmappe	17

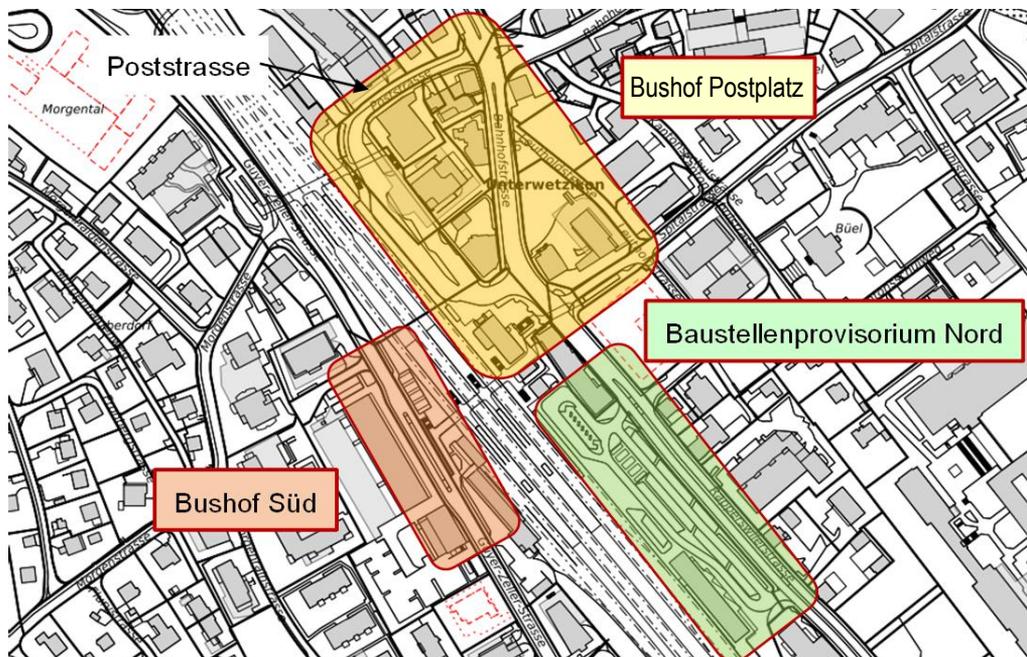
Verteiler: Stadt Wetzikon, Abteilung Tiefbau/Strassenwesen

Uster, 21. Februar 2024 / 22267 / JW / MG

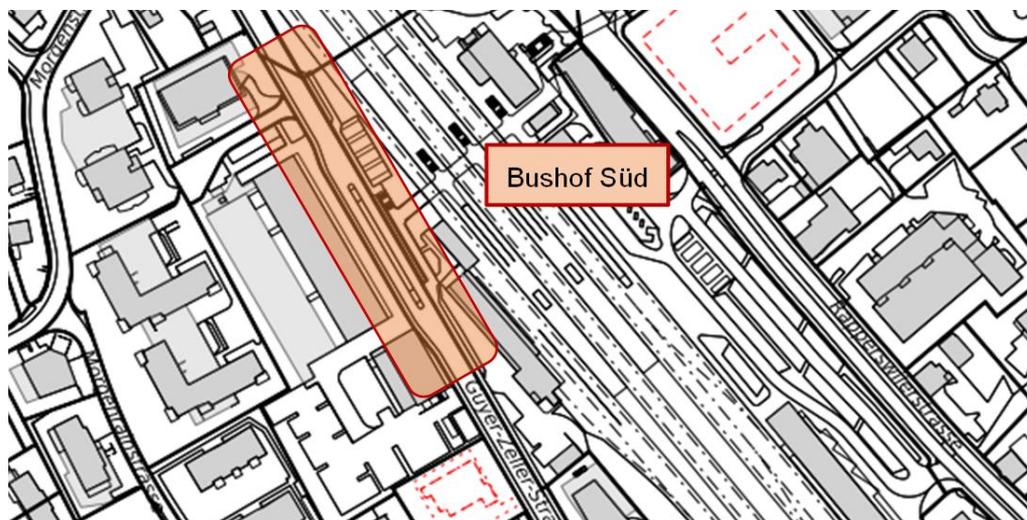
1 Ausgangslage

Der Umbau des Bushofes am Bahnhof Wetzikon beinhaltet die Sanierung und Anpassung der Haltekanten an die Anforderungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz. Die Ablehnung eines Kredits 2015 und das Scheitern einer reduzierten Variante 2019 führten zur Aufhebung des Bauvorhabens. Da der heutige Bushof einen hohen Sanierungsbedarf aufweist, wird ein Provisorium mit minimalem Aufwand für eine Nutzungsdauer von bis zu 15 Jahren erstellt. Für die Sanierung des Bushofes Postplatz muss ein Baustellenprovisorium erstellt werden, das für die Dauer der Baustelle Nord in Betrieb ist.

Auf Grund der Komplexität im Verkehrsablauf, teilt man das Gesamtprojekt in den Bushof Süd und Bushof Postplatz auf. So kann ein vorgezogener Beginn des Bushofes Süd gewährleistet und ein reibungsloser Verkehrsablauf für die Busse gewährleistet werden. Um genügend Anlegekante während der Bauausführung zu haben, ist die vorgängige Erstellung des Bushofs Süd notwendig.



Übersicht gesamter Projektperimeter (Quelle: <https://maps.zh.ch/22.12.2023>)



Projektperimeter (Quelle: <https://maps.zh.ch/22.12.2023>)

Vorhaben Dritter

- Grundstückanschlussleitungen Kanalisation
- Werkeigentümer
- Signaletik SBB
- Belagsersatz gesamte Guyer-Zeller-Strasse bis Kreisel
- Neubau Werkleitungen Fernwärmeverbund KEZO

2 Vorgaben

2.1 Projektziele

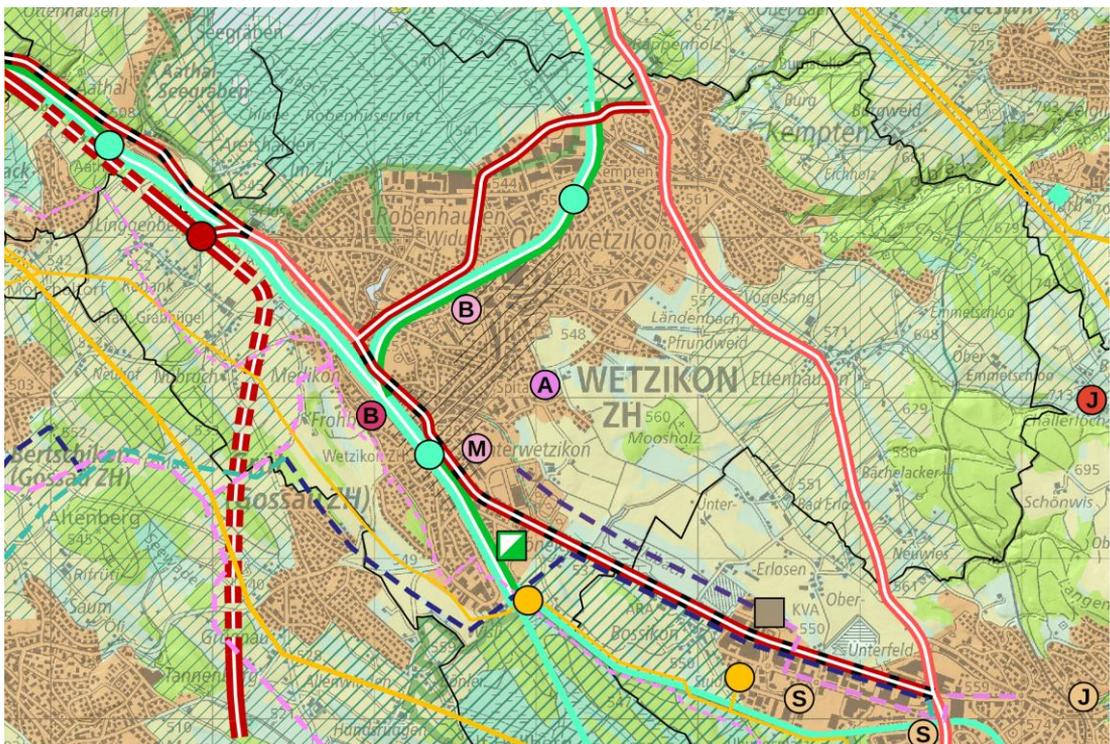
Das Projektziel kann mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Hindernisfreier Ausbau aller Haltekanten und Sicherstellung ausreichendes Angebot an Haltekanten
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit mit den neuen Anordnung
- Verbesserung des Angebots für ÖV und Reisende
- Umsetzung angemessener Ausbaustandard (Redimensionierung), Minimierung Unterhaltskosten

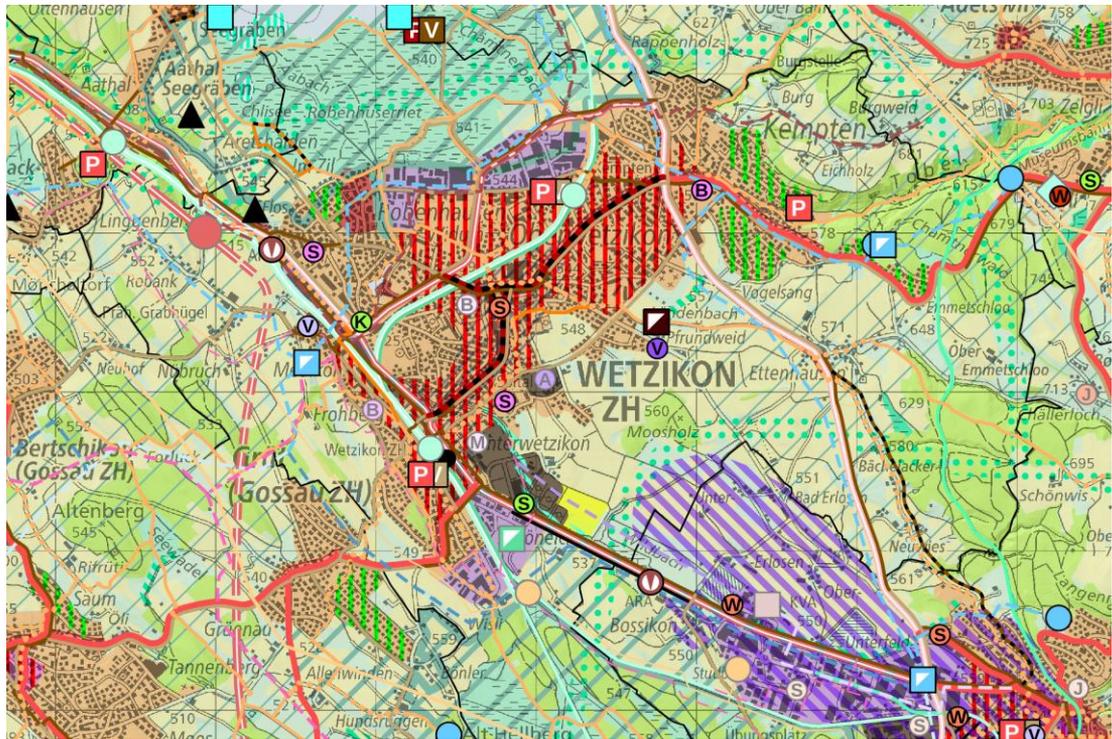
Ziel ist es, zusammen mit den betroffenen Interessengruppen (SBB, VZO, Post, Stadt), die Rahmenbedingungen und die Anforderungen für den behindertengerechten Ausbau des Bushofs und der bedarfsgerechten Sanierung zu definieren. Bei der Definierung ist zu beachten, dass längerfristig ein neuer Bushof projektiert wird.

2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

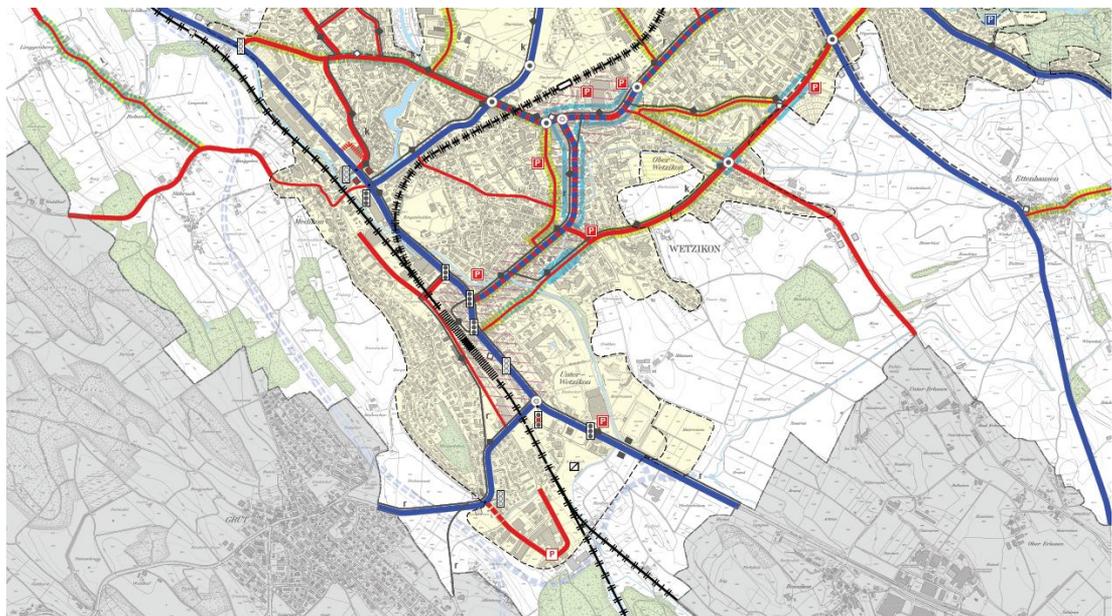
Für den Projektperimeter des Bushof Süd in Wetzikon sind im kantonalen und regionalen Richtplan keine Massnahmen vorgesehen.



Kantonaler Richtplan (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)



Regionaler Richtplan (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)



Richtplan – Verkehrsplan I - Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 (Quelle: <https://www.wetzikon.ch/verwaltung/stadt/rechtssammlung/6-bauwesen-umweltschutz-energie-versorgung/60-richt-und-erschliessungsplanung/> 13.12.2021)



Richtplan – Verkehrsplan II - Langsamverkehr (LV) und Plan Öffentlicher Bauten und Anlagen
(Quelle: <https://www.wetzikon.ch/verwaltung/stadt/rechtssammlung/6-bauwesen-umweltschutz-energieversorgung/60-richt-und-erschliessungsplanung/> 13.12.2021)

2.3 Dimensionierungsgrundlagen

Als Grundlage für das vorliegende Bauprojekt dienen:

- Grundbuchplan
- SIA-Normen und Schweizer Normen SN/VSS
- Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen
- Verkehrsbelastung (DTV)
- Bericht Wetzikon Ertüchtigung Bushof, B+S Ingenieur und Planer, September 2021
- Zustandsbericht (Belagsuntersuchungen & Werkleitungen)
- Belagsuntersuchung, CONSULTTEST AG, Oktober 2023
- Schreiben mit Vorgaben und Anforderungen, VZO, Oktober 2020
- Eigene Bestandsaufnahmen vor Ort

3 Zustandserfassung

3.1 Geotechnische Untersuchungen

Auf der gesamten Länge der Guyer-Zeller-Strasse wurde eine Zustandserfassung des Strassenoberbaus, mit Hilfe von Sondierungen durchgeführt.

3.2 Kunstbauten

Im Projektperimeter finden sich folgende Kunstbauten:

- Unterführung SBB

3.3 Strassen

Die Guyer-Zeller-Strasse ist eine Sammelstrasse und ist mit Tempo 30 signalisiert. Auf der Nordostseite befindet sich die Haltestelle Wetzikon ZH, Bahnhof Süd für die Linien 862,867,869 und 883.

Die Fahrspuren werden im Projektbereich durch eine begrünte Mittelinsel getrennt. An den beiden Enden der Mittelinsel ist jeweils ein Fussgängerübergang angeordnet. Im Bereich der Mittelinsel, weist die Fahrbahnen eine Breite von ungefähr 3.50 m auf. Vor und nach der Mittelinsel beträgt die Gesamtfahrbahnbreite ca. 7.00 m.

Die private Parzelle der SUVA grenzt südlich an die Guyer-Zeller-Strasse. Südöstlich des Bahnhof Wetzikon befindet sich der Park+Ride der SBB sowie diverse Parkplätze wie auch Veloabstellplätze.

Ausnahmetransportrouten

Es führt keine Ausnahmetransportrouten über die Guyer-Zeller-Strasse.

Strassenentwässerung

Die bestehende Strassenentwässerung ist an die Kanalisationsleitung angeschlossen. Für den Planungssperimeter besteht kein Handlungsbedarf.

Unfallstatistik KAPO

Die aktuelle Auswertung der Unfallkarte mit Personenschäden auf <https://map.geo.admin.ch> gibt Aufschluss über den Unfallzeitraum von 2011 bis 2022.

Aus der Unfallstatistik ist erkennbar, dass es sich insgesamt zwei Unfälle im Perimeter ereignet haben. Dabei handelt sich um Unfälle mit je einem Leichtverletzten, einen Fussgänger- sowie einen Auffahrunfall.

Es benötigt keine weiteren Massnahmen für eine Reduktion der Unfälle. Die bereits vorhanden Geschwindigkeitsreduktion sowie eine zukünftige Gewährleistung des Einhaltes der Sichtweiten zur Überholung stehender Fahrzeuge ist ausreichend.

Alltags- und Freizeitveloverkehr

Die Velo-Hauptverbindung 05_053 wird durch den Projektperimeter entlang der Guyer-Zeller-Strasse geführt. Auf Grund des Tempolimits 30, benötigt es keine zusätzlichen Massnahmen für den Veloverkehr.

Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter fahren die Buslinie 862,867,869 und 883 die Haltestelle Wetzikon ZH, Bahnhof Süd an. An Wochentagen besteht ein 15-Minuten-Takt während den Stosszeiten. Die Bushaltestelle «Bahnhof Süd» ist als Fahrbahnhaltestelle und als Busbucht ausgestaltet und erfüllt nicht die Anforderungen für einen hindernisfreien Zustieg. Der Planungssperimeter liegt in der ÖV - Güteklasse A. Dies bedeutet, dass dieser Bereich bestmöglich erschlossen ist.

Wanderwege

Im Abschnitt von der Morgenstrasse bis zur Gütlistrasse befinden sich die bestehenden Wanderwege mit der Routen-ID 517.01, 391.01 und 2999.0.

Fussgänger

Entlang der Guyer-Zeller-Strasse wechseln die Abschnitte im Projektperimeter von ein- und beidseitig geführten Gehwegen.

Im Bereich des Aufganges der Unterführung gibt es zwei Fussgängerstreifen mit Schutzinseln.

Die Bushaltestellen, wie auch der Abschnitt wo sich die Unterführung der SBB befindet, ist stark vom Werk- wie auch Freizeitverkehr frequentiert.

3.4 Leitplanken

Am östlichen Fahrbahnrand, im Bereich Guyer-Zeller-Strasse 41 bis zur Schellerunterführung, ist eine Leitplanke vorhanden. Es sind keine Anpassungen notwendig.

4 Umwelt

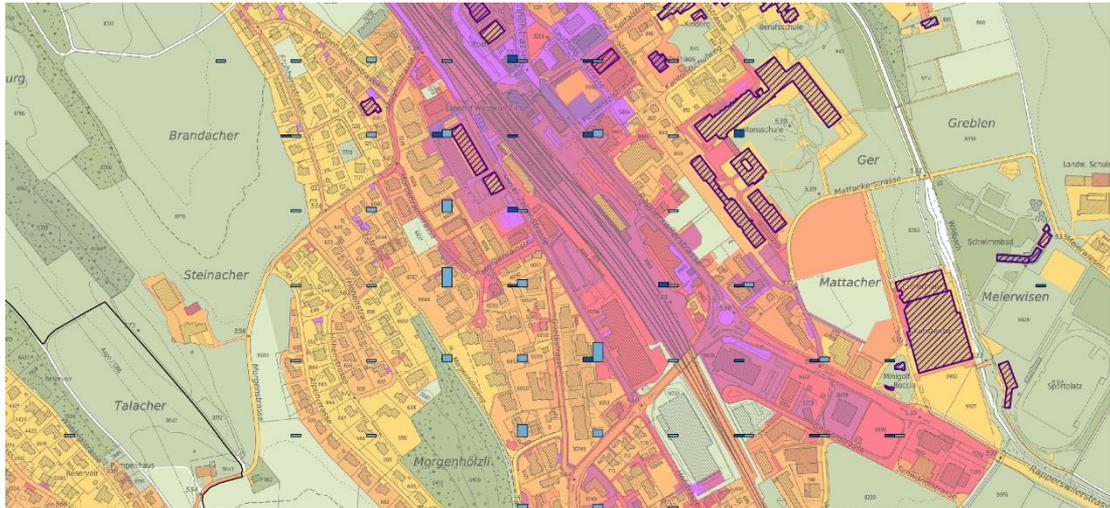
Für das vorliegende Projekt ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Im Folgenden wird aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat.

4.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

Das vorliegende Projekt führt zu keinen wesentlichen Verkehrsänderungen (Änderung DTV < 10%). Dementsprechend ergeben sich keine spürbaren Änderungen bei der Luftschadstoffbelastung.

4.2 Hitzeminderung

Im untenstehend Kartenausschnitt ist die Hitzebelastung im Projektperimeter ersichtlich.



Übersicht Hitzebelastung im Strassenraum (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)

Handlungsbedarf

Im betroffenen Strassenabschnitt kann weder die Oberfläche der Fahrbahn noch die der Gehwege mit einem sickerfähigen Belag ausgebildet werden (ingesandete Platten, Pflasterungen, verfestigte, sickerfähige Beläge, etc.). Die Fahrbahn wird zur Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit mit einem Asphaltbelag ausgebildet, wie auch die Gehwege.

Die begrünte Mittelinsel muss für die neuen Haltekanten zurückgebaut werden. Eine Ersatzpflanzung wurde im Rahmen der Erstellung Pocketpark Güetlistrasse 2022/2023 als vorausschauende Vorleistung für die Rodung des Grünstreifens bereits erstellt. Zusätzlich kann in der alten Haltebuch der Linie 883 ein neuer Baum gepflanzt werden.

4.3 Lärm

Die Lärm-Alarmwerte werden nicht überschritten. Mit der bereits signalisiert Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Guyer-Zeller-Strasse müssen keine weiteren Massnahmen zur Lärminderung getroffen werden.

4.4 Erschütterungen

Durch die Erstellung des neuen Strassenaufbaues können Erschütterungen entstehen. Im Weiteren sind während der Ausführung Erschütterungsmessungen (fix installiert) sinnvoll. So kann sichergestellt werden, dass die Grenzwerte nicht überschritten und Schäden an bestehenden Gebäuden verursacht werden. Zudem ist in der Submission der Einsatz von Oszillationswalzen auszuschreiben. Die Richtwerte gemäss SN 40'312 sind einzuhalten. Im Betrieb kommt es zu keinen relevanten Erschütterungen.

4.5 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Strom (NIS)

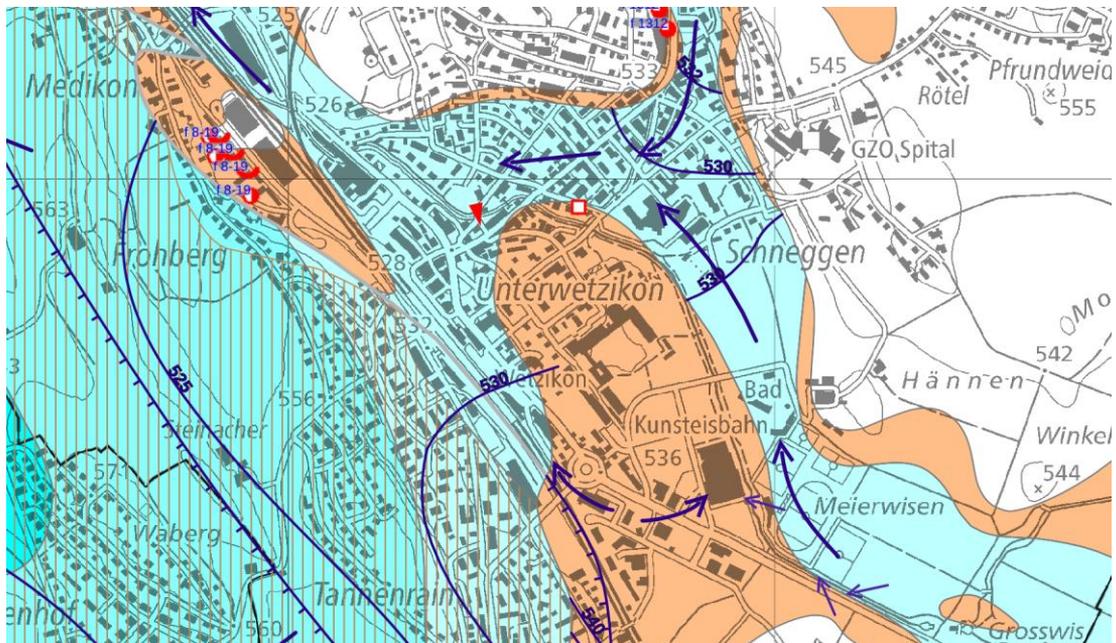
Im Rahmen des Projekts werden keine Anlagen erstellt, welche NIS erzeugen und keine Orte mit empfindlicher Nutzung geschaffen.

Licht

Im Rahmen des Projekts werden die bestehenden Anlagen angepasst. Diese erzeugen nicht mehr Licht als die bestehende Beleuchtung, wodurch die naturnahen Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) nicht durch zusätzliche Lichtemissionen beeinträchtigt werden.

4.6 Grundwasser

Das Projekt durchquert das Grundwassergebiet «Aathalgrundwasserstrom». Das Grundwasser liegt beim Hochwasserstand ca. 3 m unterhalb der Strassenoberfläche.



Übersicht Grundwasserkarte (Hochwasserstand) (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)

4.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Das Projekt tangiert keine Oberflächengewässer. Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au.

4.8 Gefahrenkarte Naturgefahren

Im Projektperimeter sind keine Naturgefahren und -Risiken kartiert.

4.9 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Durch die Änderung der Strassenränder sind Anpassungen an der Strassenentwässerung notwendig. Es sind keine wassergefährdenden Stoffe zu erwarten.

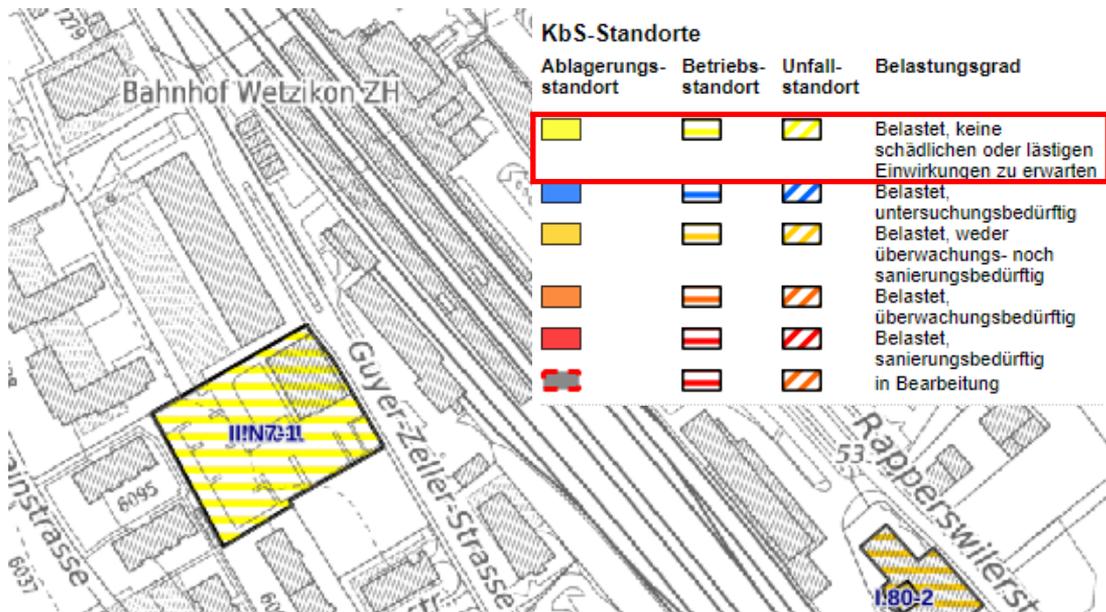
4.10 Boden

Umgang mit Boden beim Bauen

Das Projekt liegt gemäss dem Prüferperimeter für Bodenverschiebungen im Altbauggebiet und ausgewählte Nutzungszonen. Entsprechende Massnahmen werden ergriffen.

4.11 Belastete Standorte

Am Rand des Projektperimeters sind folgende belastete Standorte im Kataster eingetragen:



Belastete Standorte (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)

Vom belasteten Standort sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Standort zum einen eine metallische Beschichtung aufweist, sowie durch die Herstellung von Farbbändern und Kohlepapier belastet wurde. Es sind keine weiteren Abklärungen nötig.

4.12 Abfall, Entsorgung

Die Belagsuntersuchungen haben ergeben, dass der bestehende Belag teilweise PAK-belastet ist. Dieser ist gesondert zu entsorgen.

Die „Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen“ (Abfallverordnung, VVEA) vom 04.12.2015, die SIA-Empfehlung 430 (SN 509'430) „Entsorgung von Bauabfällen“ und die VSS-Normen SN 670'071 „Recycling; Grundnorm“, die eidgenössischen und die kantonalen Gesetze und Weisungen sind einzuhalten.

4.13 Umweltgefährdende Organismen

Es sind keine umweltgefährdenden Organismen im Projektperimeter bekannt.

4.14 Störfallvorsorge

Der Projektperimeter fällt unter den Konsultationsbereich der Nationalstrasse N15. Da die Guyer-Zeller-Strasse sich aber nur am Rand des Konsultationsbereich befindet, sind keine Massnahmen notwendig.



Risikokataster, chemische und biologische Risiken (Quelle: <https://maps.zh.ch/> 22.12.2023)

4.15 Wald

Das Projekt erfordert keine Rodungen und es werden keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt.

4.16 Flora, Fauna, Lebensräume

Vom Projekt sind keine geschützten oder schützenswerten Lebensräume mit Angaben zum Schutzstatus (national, kommunal, andere schützenswerte Lebensräume) betroffen. Der Projektperimeter ist nicht von Neophytenstandorten oder Wildtierkorridoren betroffen. Es müssen dementsprechend keine Massnahmen ergriffen werden.

Die Ersatzpflanzung, für die zu fällenden Bäume, wurde bereits mit der Erstellung Pocketpark Gütlistrasse 2022/2023 als vorausschauende Vorleistung erstellt. Zusätzlich kann in der alten Haltebuch der Linie 883 ein neuer Baum gepflanzt werden.

4.17 Ökologischer Ausgleich

Das Projekt beansprucht keine massgebenden zusätzliche Flächen. Ein Ökologisches Ausgleichsprojekt ist nicht notwendig.

4.18 Landschaft und Ortsbild

Im Projektperimeter sind keine geschützten Landschaften oder Ortsbilder vorhanden.

4.19 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Der Projektperimeter beinhaltet keine archäologischen Zonen.

5 Projekt

5.1 Projektbeschreibung

Das Projekt Bushof Süd in Wetzikon umfasst den Ausbau und Neugestaltung der Bushaltestellen, die Sanierung des Strassenbelags, die Erneuerung der Abschlüsse sowie die Anpassung der Strassenentwässerung.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die projektierte Linienführung der Strasse und Gehweg schliesst nahtlos an die bereits vorhandenen Kanten an. Die Fahrbahn beginnt mit einer Breite von ca. 7.00 m und weitet sich bis zu 9.00 m auf. Die Verbreiterung wird von einer Schutzinsel mit Fussgängerquerung und beidseitigen Kissen markiert. Nach etwa 80 Meter verengt sich die Fahrbahn wieder auf zirka 7.00 m. Dies wiederholt sich am anderen Ende. Beide Fahrbahnen besitzen im Bereich der Fussgängerquerungen eine Breite von 3.50 m, die sich dazwischen auf 3.00 m reduziert. Aufgrund der Bushaltestellen wird die Fahrbahn von Norden nach Süden, in einem Bogen neben der Busbucht vorbeigeführt.

Der gesamte Projektperimeter liegt in einer bereits signalisierten Tempo 30 Zone und wird durch die optische Verengung mittels Parkfeldern und Vertikalversätzen verstärkt.

Öffentlicher Verkehr

Es werden vier Haltekanten, eine Aussteige- und drei Einsteigekanten, erstellt. Diese werden von vier verschiedenen Linien 862 / 867 / 869 / 883 genutzt.

Die Haltestelle Bushof Süd in Richtung Nordwesten dient nur für den Ausstieg und wird als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Nach dem Halt fahren die Busse ins Busdepot oder zum Bushof Postplatz. Die Haltestelle wird mit einer Kissenslösung ausgeführt, d.h. der 22 cm hohe Ausstieg wird nur an der ersten und zweiten Türe erstellt. So kann auch der Kleinbus 883 die gleiche Haltekante nutzen. Er wird im Bereich des 16 cm hohen Anschlags anhalten. Im Bereich der zweiten Türe des Kleinbusses wird der Gehweg auf 2.90 m verbreitert.

Die zwei Haltekanten für die Linien 862 und 867 in Richtung Südosten werden hintereinander angeordnet. Alle Busse haben Wartezeiten, die sich nach der Ankunftszeit der Zugverbindungen richten. Durch eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 6.00 m im Haltestellenbereich, ist ein Überholen der wartenden Busse durch den Individualverkehr möglich. Die Länge der Busbucht wurde so gewählt, dass der hintere Bus (867) den vorderen Bus (862) überholen kann. Beide Haltekanten werden auf der ganzen Länge mit einem 22 cm hohen Anschlag erstellt und mit zwei Warteunterstände ausgerüstet. Die Bucht wird mit einer Tiefe von 3.00 m und in Beton ausgeführt. Für die Linie 883 (acht Halte pro Werktag) wird auf der Höhe des Hauses Guyer-Zeller-Strasse 41 eine Fahrbahnhaltestelle erstellt.

Die Fussgängerschutzinseln werden der neuen Geometrie angepasst. Die östliche Insel wird so platziert, dass die haltenden Busse an der Aussteigekante anhalten, diese nicht überholt werden können. Bei den südlichen Haltestellen ist das Überholen der wartenden Busse möglich.

Veloverkehr

Aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit wird auf eine separate Radverkehrsführung verzichtet. Der Radfahrer fährt auf der Fahrbahn ohne separate Führung.

Fussgängerverkehr

Die zwei bestehenden Fussgängerüberquerungen werden ersetzt und neu platziert. Die Fussgängerüberquerungen sind mit einem Fussgängerstreifen, einer Schutzinsel, wie auch einem beidseitigen Geschwindigkeitsreduzierendem Kissen, kombiniert.

Die Gehwege werden parallel zur Fahrbahn geführt und nur dort erneuert, wo sich heute bereits ein Gehweg befindet. Die Breite variiert von 1.87 bis zu 2.50 m.

5.2 Projektierungselemente

Quergefälle

Das Dachgefälle bleibt weiterhin bestehen. Im Bereich der neuen Haltestellen ist eine Anpassung an die neuen Höhen notwendig.

Oberfläche

Der Belagsoberbau wird auf Grund seiner Nutzung auf die Verkehrsklasse T3 mit besonderer Beanspruchung ausgelegt. Für den Fahrbahnoberbau wurde folgender Aufbau definiert:

Fahrbahn

Deckschicht	AC 8 H, PmB 45/80-65 (CH-E)	3.0 cm
Binderschicht	AC B 22 H, PmB 45/80-65 (CH-E)	8.0 cm
Tragschicht	AC T 22 N, B 70/100	7.0 cm
<u>Foundationsschicht</u>	<u>UG 0/45, OC85</u>	<u>min. 50.0 cm</u>
TOTAL		min. 68.0 cm

Gehweg

Deckschicht	AC 8 N, B 70/100	2.5 cm
Tragschicht	AC T 22 N, B 70/100	6.5 cm
<u>Foundationsschicht</u>	<u>UG 0/45, OC85</u>	<u>min. 40.0 cm</u>
TOTAL		min. 49.0 cm

Bushaltestelle Beton

Deckschicht	C 30/37, XC4, XD3, XF4, CI 0.2	22.0 cm
Tragschicht	AC T 22 N	8.0 cm
<u>Foundationsschicht</u>	<u>UG 0/45, OC85</u>	<u>min. 50.0 cm</u>
TOTAL		min. 80.0 cm

Die Foundation ist nur bei Bedarf zu ersetzen bzw. zu ergänzen.

Entwässerung

Es gibt keine Veränderung bezüglich der zu entwässernden Fläche. Sie wird so weit wie möglich dem bestehenden Prinzip angepasst. Nach Abklärungen im Juni 2021 mit dem GEP ist klar, dass keine Retentionsmassnahmen notwendig sind. Die Nutzung wie auch die Busfrequenz werden nicht massgeblich erhöht, weswegen das anfallende Strassenabwasser nach wie vor als gering belastet eingestuft wird. Somit bleiben die Einleitbedingungen gleich. Somit muss die Strassenentwässerung nur an der Oberfläche angepasst werden.

Öffentliche Beleuchtung

Das öffentliche Beleuchtungskonzept wird an die neuen Fussgängerübergänge angepasst und von den Stadtwerk Wetzikon ausgearbeitet.

Werkleitungen

Im Rahmen des Strassenbauprojektes wurden die Ausbaubedürfnisse der verschiedenen vorhandenen Werke angefragt. Es werden keine zusätzliche Werkleitungsprojekte im vorliegenden Bereich projektiert.

Lokale Anpassungen bzw. Ersatz der Schachtabdeckungen und evtl. der obersten Schachtringe sind basierend der Oberflächenkotierung durchzuführen.

Die sanierungsbedürftigen Grundstückanschlussleitungen werden als Drittprojekt behandelt.

5.3 Abweichungen zur Norm

Mit dem Projekt können bestehende Defizite im Bereich der zu geringen Sichtdistanzen beim Ein- / Ausfahrtsregime der Guyer-Zeller-Strasse 21 nicht behoben werden. Eine Änderungen des Ein- / Ausfahrtsregime könnte der Problematik leicht entgegenwirken.

Durch die Verschiebung der nordwestlichen Mittelschutzinsel ist die Ausfahrt für LkW aus der Parzelle Kat. Nr. 6025 nur noch nach links möglich.

5.4 Projektrisiken

Die erforderlichen Landerwerbe sowie allfällige Einsprachen durch die Eigentümer können zu Verzögerungen führen. Die Verkehrsführung während der Realisierung wie auch die Altlasten werden als ein potenzielles Projektrisiko eingestuft.

6 Verkehrsführung während Ausführung

Für die Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche des MIVs, ÖVs und LVs wird zur Ausarbeitung des Verkehrsführungskonzepts ein Verkehrsplaner beigezogen. Er wird die notwendigen Berechnungen und Umleitungskonzepte für alle Verkehrsteilnehmer ausarbeiten und wird mit zuständigen Stellen besprechen.

Die Resultate dienen den nächsten Projektphasen, werden im Projekt einfließen und mit der Submission bzw. Ausführung umgesetzt.

7 Erwerb von Grund und Rechten

Für die vorliegende Sanierung Bushof Süd an der Guyer-Zeller-Strasse sind folgende Dienstbarkeiten erforderlich:

Zentrumszone A	ca.	4 m ²
Wohnzonen G 2.9	ca.	86 m ²

8 Kosten

Der Kostenvoranschlag beinhaltet Bau- und Projektierungskosten sowie Kosten für den Landerwerb. Nicht berücksichtigt sind die Kosten für den Bau von Werkleitung.

Die Preise für den Kostenvoranschlag (+/- 10 %) basieren auf dem Stand vom Februar 2024 und sind im Kostenvoranschlag (separates Dokument) ersichtlich.

9 Terminplan

- Planaufgabe §16/17	März / April 2024
- Submission	April / Mai 2024
- Projekt- / Kreditgenehmigung	Juni 2024
- Realisierung	Juli bis November 2024
- Inbetriebnahme	Dezember 2024

10 Fotodokumentation



Bereich für die neuen Anlegekanten, Guyer-Zeller-Strasse 25/27



Bushaltestelle Bahnhof Süd für die Linien 862, 867 und 869



Bushaltestelle Bahnhof Süd für die Linie 883

11 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	22267-301	Übersichtsplan	21.02.2024
2	22267-302	Technischer Bericht	21.02.2024
3	22267-303	Kostenvoranschlag	21.02.2024
4	22267-304	Situation Strasse	21.02.2024
5	22267-305	Situation Werkleitungen	21.02.2024
6	22267-306	Längenprofil	21.02.2024
7	22267-307	Querprofile	21.02.2024
8	22267-308	Normalprofil	21.02.2024
9	22267-309	Landerwerbstabelle	21.02.2024
10	22267-310	Situation Landerwerb	21.02.2024

Uster, 21. Februar 2024

BUCHMANN PARTNER AG
Bauingenieure und Planer

Michael Good

22267 / mg