


Stadt Dübendorf Abteilung Tiefbau 	Bearbeitungsstufe: Vorprojekt		
	Gemeinde:	Stadt Dübendorf	
	Strasse:	Claridenstrasse	
	Strecke:	Hermikonstrasse bis Alte Gfennstrasse	
	Vorhaben:	Strassen-, Kanal und Werkleitungsbau	
	Claridenstrasse Technischer Bericht		
Gez.: as	Gepr.: as	Format: A 4	Proj.-Nr.: 23058
Dat.: 20.11.2024	Änderungen:		CAD-File:
Projektverfasser	 HYDRAULIK AG INGENIEURE UND PLANER RÄFFELSTRASSE 32 - 8045 ZÜRICH		Nr. 23058-2-001



Dokumentenkontrolle	
Autor	Ardita Shala
Telefon	044 555 37 33
E-Mail	Ardita.shala@ingbau.ch
Erstellt am	20. November 2024
Status	Vorprojekt
Klassifizierung	Definitiv
Dateiname	Technischer Bericht Claridenstrasse



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	6
2	Ausgangslage / Begründung des Vorhabens	7
2.1	Einleitung	7
2.2	Vorhaben Dritter	7
3	Vorgaben.....	7
3.1	Projektziele	7
3.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung.....	7
3.3	Dimensionierungsgrundlagen.....	8
3.4	Projektorganisation	8
4	Zustandserfassung.....	9
4.1	Geotechnische Untersuchungen	9
4.2	Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten).....	9
4.3	Strassen.....	9
4.3.1	Staatsstrassen.....	9
4.3.2	Ausnahmetransportrouten.....	9
4.3.3	Strassenentwässerung.....	9
4.3.4	Unfallstatistik KAPO	9
4.3.5	Alltags- und Freizeitveloverkehr“	10
4.3.6	Öffentlicher Verkehr.....	10
4.3.7	Wanderwege.....	11
4.3.8	Fussgänger.....	11
5	Umwelt	11
5.1	Luftreinhaltung und Klimaschutz	11
5.2	Hitzeminderung.....	12
5.3	Lärm.....	12
5.4	Erschütterungen	13
5.5	Nichtionisierende Strahlung.....	13
5.5.1	Strom (NIS).....	13
5.5.2	Licht	13
5.6	Grundwasser.....	14
5.7	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme.....	15
5.7.1	Gefahrenkarte Naturgefahren	16
5.8	Abwasser, wassergefährdende Stoffe.....	16
5.9	Boden.....	16
5.9.1	Umgang mit Boden beim Bauen	16
5.9.2	Bodenverwertung	17



5.9.3	Fruchtfolgeflächen (FFF).....	17
5.10	Belastete Standorte	18
5.11	Abfall, Entsorgung	18
5.12	Umweltgefährdende Organismen.....	18
5.13	Störfallvorsorge.....	18
5.14	Wald.....	19
5.15	Flora, Fauna, Lebensräume	19
5.16	Ökologischer Ausgleich	19
5.17	Landschaft und Ortsbild.....	19
5.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	19
6	Projekt	20
6.1	Projektbeschreibung	20
6.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	20
6.1.2	Öffentlicher Verkehr.....	20
6.1.3	Veloverkehr.....	20
6.1.4	Fussgängerverkehr.....	20
6.2	Projektierungselemente	21
6.3	Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)	22
6.4	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA).....	22
6.5	Projektrisiken	22
6.6	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	22
6.7	Standards Staatsstrassen	22
6.8	Velostandards.....	22
7	Verkehrsführung während Ausführung.....	22
8	Koordination	23
8.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen.....	23
9	Erwerb von Grund und Rechten	23
10	Kosten	23
10.1	Grundlage Kostenermittlung.....	23
11	Terminplan	24
12	Verschiedenes	24
13	Inhaltsverzeichnis Projektmappe	24
14	Anhänge.....	25
14.1	Nachweis Schleppkurven	25



Unterlagen	Anzahl UVB	Anzahl BVV	Ziffern Anhang BVV	VP (§ 12/13 StrG)	BP (§ 16/17 StrG)	BP (§ 15 StrG)		
BD/KOBU Einbezug der betroffenen Fachstellen von: BD/ALN BD/ARE BD/AWEL BD/TBA/FALS BD/TBA/IS (Korreferat Tiefbau)								
BD/TBA/P+R/PL								
Stadt/Gemeinde Dübendorf				2	2	1		
Kantonspolizei Zürich (KAPO) (verkehrstechnik@kapo.zh.ch)				e ¹⁾				
Planverwaltung/VD/AFM						1		
BD/IMA/Landerwerb (landerwerb@bd.zh.ch)								
Gemäss Bedarfsabklärung ¹⁾								
ASTRA (baupolizei.winterthur@astra.admin.ch)								
Stadt-/Gemeindepolizei								
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)								
PostAuto Schweiz AG (brix.frischknecht@postauto.ch)								
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG (info@szu.ch)								
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (remo.weber@vbg.ch)								
Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) (rene.bauert@vzo.ch ; martin.fischer@vzo.ch); christoph.mueller@vzo.ch)								
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) (Infrastruktur.Dienstleistungen@vbz.ch)								
Stadtbus Winterthur (Stadtbus.Bau@win.ch)								
Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) (support@zsg.ch)								
Regionale Planungsvereinigungen								
Schweizerische Bundesbahnen (SBB) (grundstuecksmanagement.gbp@sbb.ch)								
Städte Zürich und Winterthur ²⁾								
Stadt / Nachbargemeinden bei grossräumigen Verkehrs- sumleitungen								
Total Exemplare (gedruckt)								

¹⁾ e = Dossier elektronischer Versand

²⁾ Liegt das geplante Bauvorhaben Staatsstrasse im näheren Einzugsgebiet von den Grenzen der Städte Zürich und Winterthur (GIS-Browser Administrative Einteilungen), ist dem jeweiligen städtischen Tiefbauamt im Zuge der Äusserung von Begehren §12 StrG eine Projektmappe **zur Kenntnisnahme** zuzustellen.



1 Zusammenfassung

Das Projekt umfasst die Sanierung und Umgestaltung der Claridenstrasse von der Hermikonstrasse bis und mit der Kreuzung zur Alte Gfennstrasse auf einer Länge von ca. 140 m. Es beinhaltet die Erneuerung des Strassenbelags, den Ersatz der Randabschlüsse und den Fundationsausgleich. Wichtige Aspekte sind die Neuordnung der Parkplätze als Sickersteine zur Hitzeminderung, die Anhebung der Kreuzung zur Alte Gfennstrasse und die Gestaltung der Zufahrt als Trottoirüberfahrt.

Ein weiterer Bestandteil ist die Inlinersanierung des bestehenden Mischwasserkanals und die Neuherstellung der Regenwasserleitung, sowie der Ersatz der Wasserleitung auf ca. 130 m Länge. Gleichzeitig ist der Ausbau des Elektrotrasses und der Neubau der Strassenbeleuchtung vorgesehen.

Hauptziele des Projekts sind die Verbesserung der Sicherheit und Funktionalität für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger und Radfahrer. Das Projekt soll den Verkehrsfluss optimieren und Nachhaltigkeit durch Hitzeminderungsmaßnahmen fördern.

Die Verkehrsführung wird während der Bauphase etappenweise mit Sicherung der Zufahrten realisiert. Der Baubeginn ist vorbehaltlich Einsprachen für Sommer 2025 geplant. Bis Ende 2025 muss die Tragschicht eingebaut sein, um den Winterdienst zu gewährleisten. Der Einbau der Deckschicht ist voraussichtlich für Sommer 2026 geplant.



2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

2.1 Einleitung

Die Claridenstrasse stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen der Hermikonstrasse und der Alte Gfennstrasse dar. Sie zeichnet sich durch einen nordwestseitigen Gehweg entlang der Neubauten aus. Dennoch weist die Gesamtsituation sowohl für Fussgänger als auch für Radfahrer deutliche Verbesserungsmöglichkeiten auf. Im Fokus der geplanten Massnahmen steht insbesondere der Einlenker Alte Gfennstrasse, der derzeit eine übermässig breite Ausbildung besitzt, sowie die Sicherheit der Fussgänger, da es sich hier um einen Schulweg handelt.

Die Stadt Dübendorf hat temporäre Massnahmen zur Verengung des Einlenkers erstellt, die nun in die langfristige Planung und das Strassenbild integriert werden sollen. Eine weitere zentrale Aufgabe ist der Neubau eines zusätzlichen Regenwasserkanals für das Trennsystem, der als Anschluss an das Projekt Hermikonstrasse dient.

2.2 Vorhaben Dritter

- Wasserversorgung Dübendorf
Die Wasserleitung GD 125 ist auf ca. 130 m Länge zu ersetzen.
- Glattwerk AG
Es ist ein neues EW-Trasse auf ca. 110 m Länge geplant.
- Swisscom AG
Keine Massnahmen geplant.

3 Vorgaben

3.1 Projektziele

Das Hauptziel des Projekts ist der umfassende Ausbau der Claridenstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Funktionalität für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger. Dies umfasst:

- Reduzierung der Breite des Einlenkers Alte Gfennstrasse zur besseren Regulierung des Verkehrsflusses.
- Erhöhung der Sicherheit auf dem Schulweg durch geeignete Massnahmen.
- Steigerung der Nachhaltigkeit durch Implementierung von Hitzeminderungsstrategien (Versickerung).

3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

- Regionaler Richtplan



Regionaler Richtplan Glattal, Beschluss des Regierungsrates, RRB Nr. 2256 / 1998 mit Änderungen RRB Nr. 123/2018 und Teilrevision RRB Nr.257/2024.

- Kommunalen Richtplan

Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Dübendorf, 2006 durch den Gemeinderat festgesetzt und 2007 von der Baudirektion genehmigt. Eine Teilrevision erfolgte 2023.

3.3 Dimensionierungsgrundlagen

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich:

Die Einmündung in die Claridenstrasse ist neu als Trottoirüberfahrt mit abgesenktem Randstein geplant. Die Claridenstrasse ist keiner Verkehrslastklasse zugeordnet.

- Verkehrsbelastung (DTV):

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf diesem Abschnitt liegt heute bei ca. 1500.

3.4 Projektorganisation

Die Vertreter seitens der Stadt Dübendorf sind:

Roland Schäfer als Projektleiter, Abteilung Tiefbau

Die Projektierung und Projektkoordination erfolgt durch:

HYDRAULIK AG, Ingenieure und Planer, 8045 Zürich

Ardita Shala als Projektleiterin

Marco Pesavento als Projektleiter Stv.

Flavia Schäfer als Bauleiterin

Charlotte Blasel als Bauleiterin Stv.



4 Zustandserfassung

4.1 Geotechnische Untersuchungen

Es liegen keine geotechnischen Untersuchungen vor.

4.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter befinden sich keine Kunstbauten.

4.3 Strassen

4.3.1 Staatsstrassen

Im Projektperimeter befinden sich keine Staatsstrassen. Die Claridenstrasse ist eine kommunale Strasse.

4.3.2 Ausnahmetransportrouten

Im Projektperimeter befinden sich keine Ausnahmetransportrouten.

4.3.3 Strassenentwässerung

Im IST-Zustand wird das Oberflächenwasser über die bestehenden Sammler in die öffentliche Regenwasserleitung geleitet

4.3.4 Unfallstatistik KAPO

Gemäss Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürichs (VUSTA) gab es in Dübendorf im Jahr 2023, 236 Unfälle mit Sachschaden und 49 Unfälle mit Personenschaden. Es wurden keine Personen getötet, jedoch gab es 6 Schwerverletzte Personen, wovon alle erheblich verletzt wurden. 44 Personen wurden leicht verletzt. *Quelle [Verkehrsunfallstatistik | Kanton Zürich \(zh.ch\)](#).* Die Claridenstrasse ist eine kommunale Strasse, die Verkehrsunfallstatistiken sind nicht verfügbar.



4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Gemäss Velonetzplan der Stadt Dübendorf ist die Claridenstrasse als Veloverbindung ausgewiesen. Die Verbindung gehört jedoch nicht zur Velonetz von Schweizmobil. Veloschwachstellen sind im Projektperimeter nicht vorhanden.

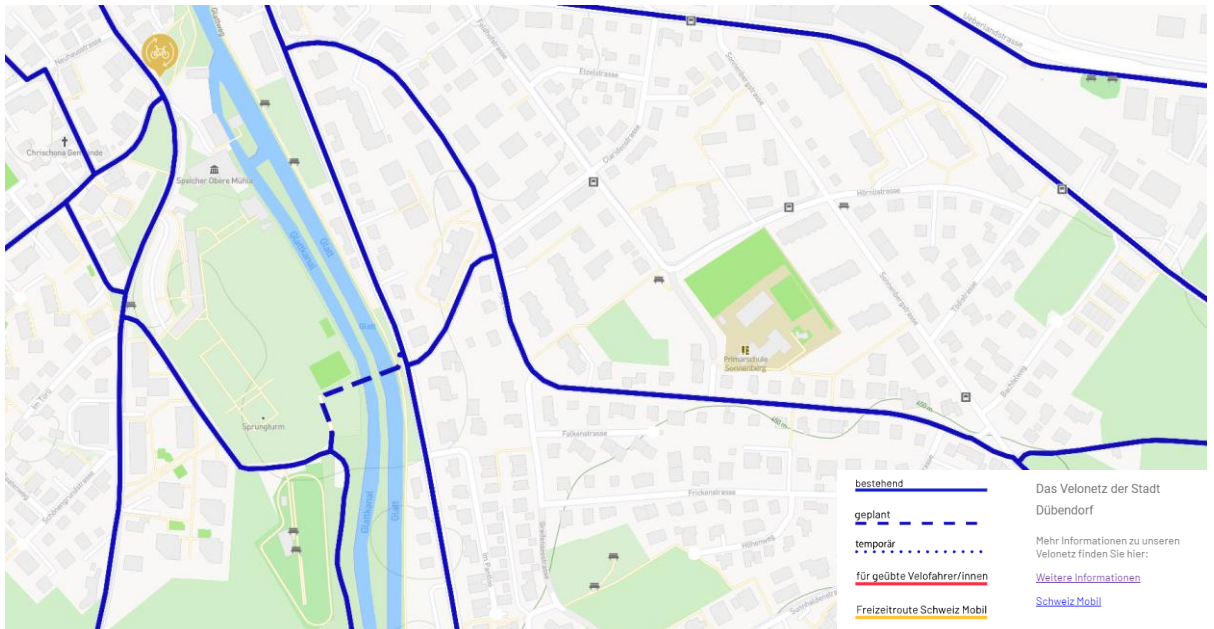


Abb. 1: Velonetzplan (maps.duebendorf.ch: 26.09.2024)

4.3.6 Öffentlicher Verkehr

Der Projektperimeter befindet sich in der ÖV-Güteklasse C.



Abb. 2: ÖV-Güteklassen Karte (map.geo.admin.ch: 26.09.2024)



4.3.7 Wanderwege

Angrenzend an den Projektperimeter befindet sich ein Wanderweg. Er wird vom Projektvorhaben nicht tangiert.



Abb. 3: Wanderwege Karte (map.geo.admin.ch: 26.09.2024)

4.3.8 Fussgänger

Der IST-Zustand der Fussgängerführung wird durch den nordwestseitigen Gehweg an der Seite der Neubauten geprägt. Dieser Gehweg dient als Hauptverbindung für Fussgänger und ist von besonderer Bedeutung für die Sicherheit und Zugänglichkeit.

5 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist **keine UVP** erforderlich.

5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

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



5.2 Hitzeminderung

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss GIS Klassierung in einem Raum mit mittelgrossem Handlungsbedarf. Hitzemindernde Massnahmen werden im Rahmen der Möglichkeiten umgesetzt.



Abb. 4: Hitzebelastung im Strassenraum (maps.zh.ch: 26.09.2024)

5.3 Lärm

Die Claridenstrasse ist nicht als lärmrelevante Strasse deklariert.

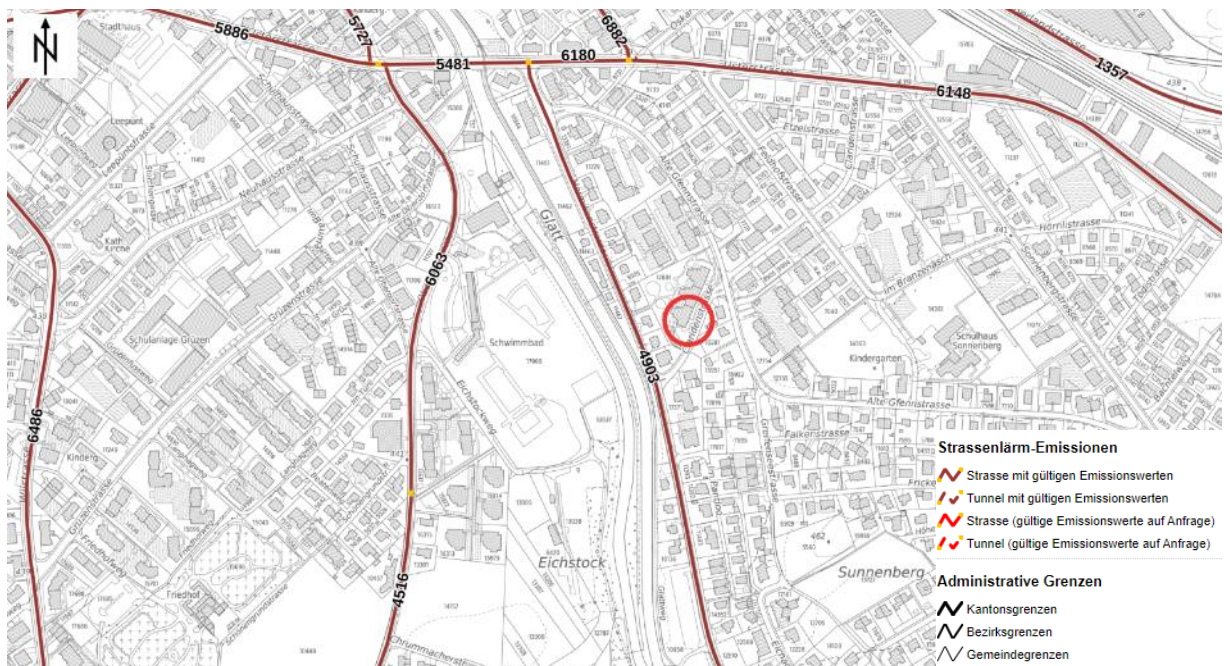


Abb. 5: Strassenlärm-Emissionen (maps.zh.ch: 26.09.2024)



5.4 Erschütterungen

Es sind keine erschütterungsrelevanten Baumethoden vorgesehen. Im Betrieb kommt es zu keinen relevanten Erschütterungen.

5.5 Nichtionisierende Strahlung

5.5.1 Strom (NIS)

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

5.5.2 Licht

Im Rahmen des Projekts werden keine neuen Anlagen erstellt, welche mehr Licht erzeugen und/oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen.



5.6 Grundwasser

Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au und im Gebiet mit einer mittleren Grundwassermächtigkeit.

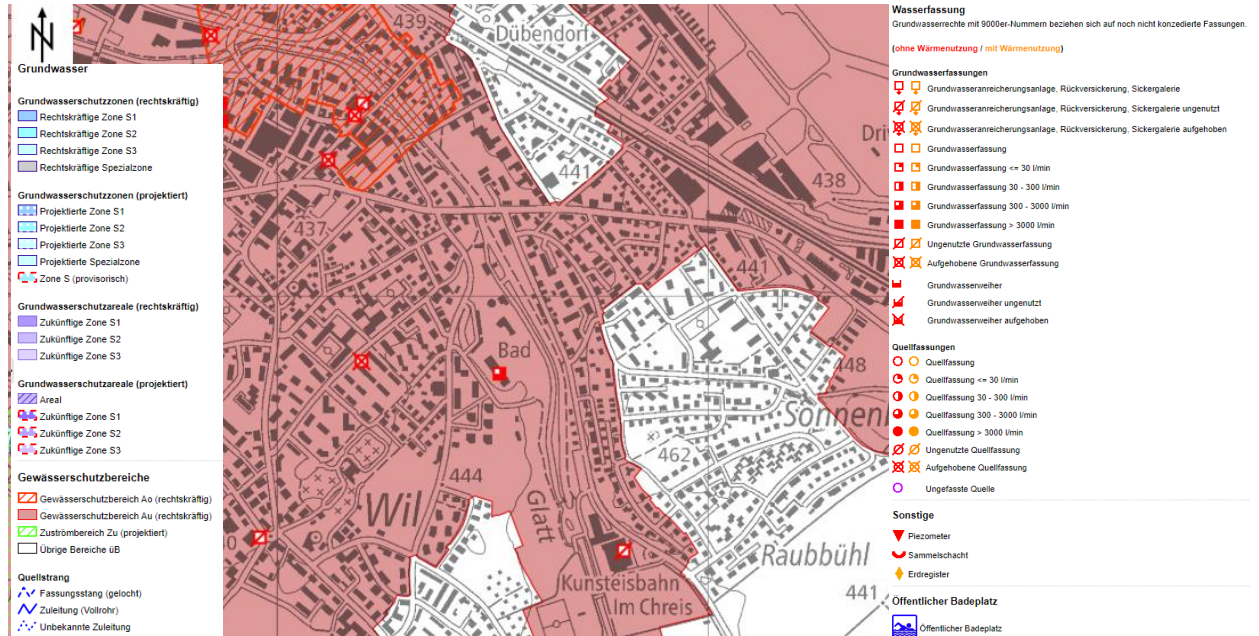


Abb. 6: Gewässerschutzkarte (maps.zh.ch: 26.09.2024)

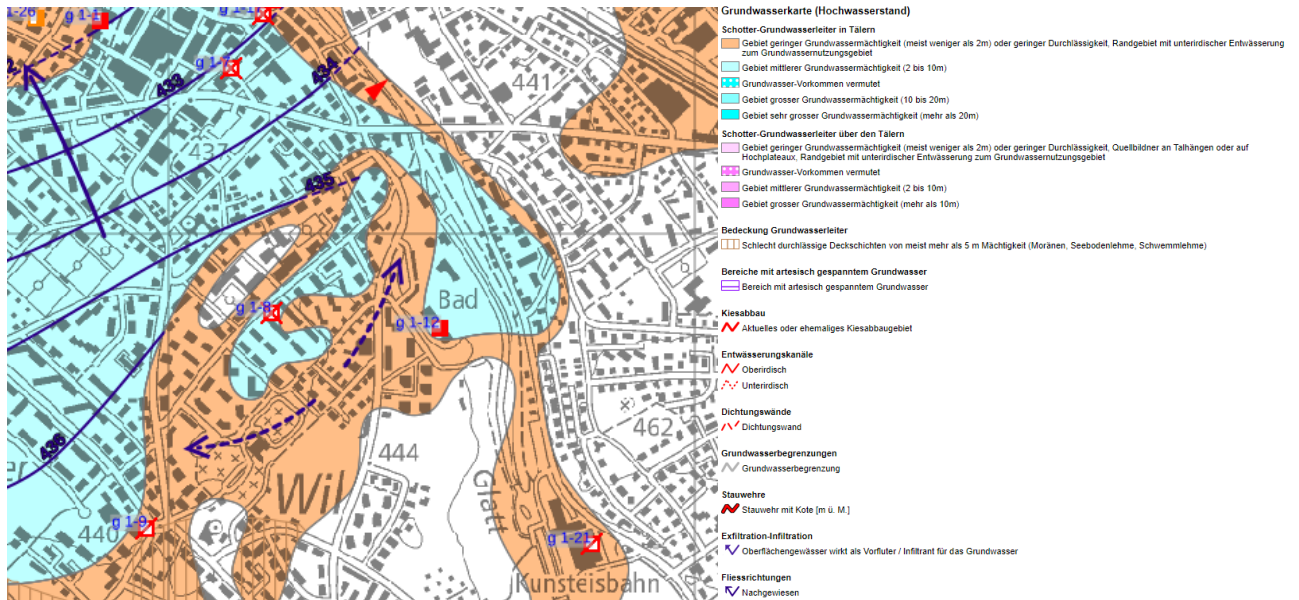


Abb. 7: Grundwasserkarte (maps.zh.ch: 26.09.2024)



5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Die Claridenstrasse grenzt an die Hermikonstrasse. Neben der Hermikonstrasse verläuft die Glatt, welche als offenes Fließgewässer mit eigener Parzelle eingestuft ist.

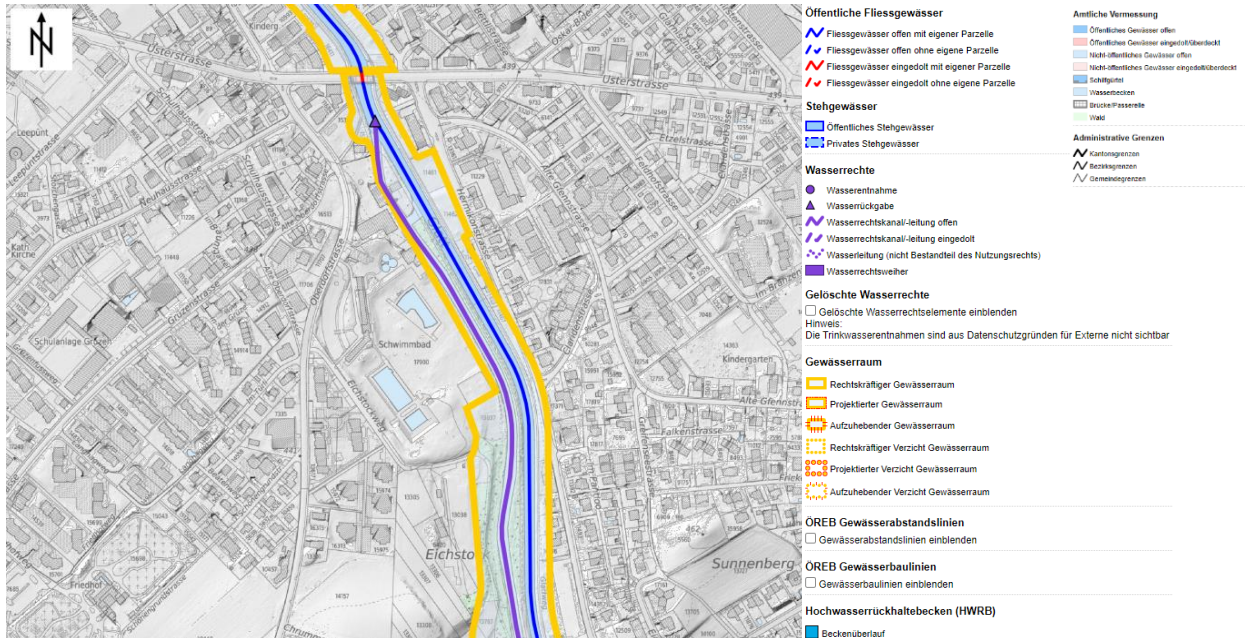


Abb. 6: Öffentliche Oberflächengewässer (maps.zh.ch: 26.09.2024)

Der Projektperimeter liegt teilweise im kleinen Risikobereich eines Hochwassers.

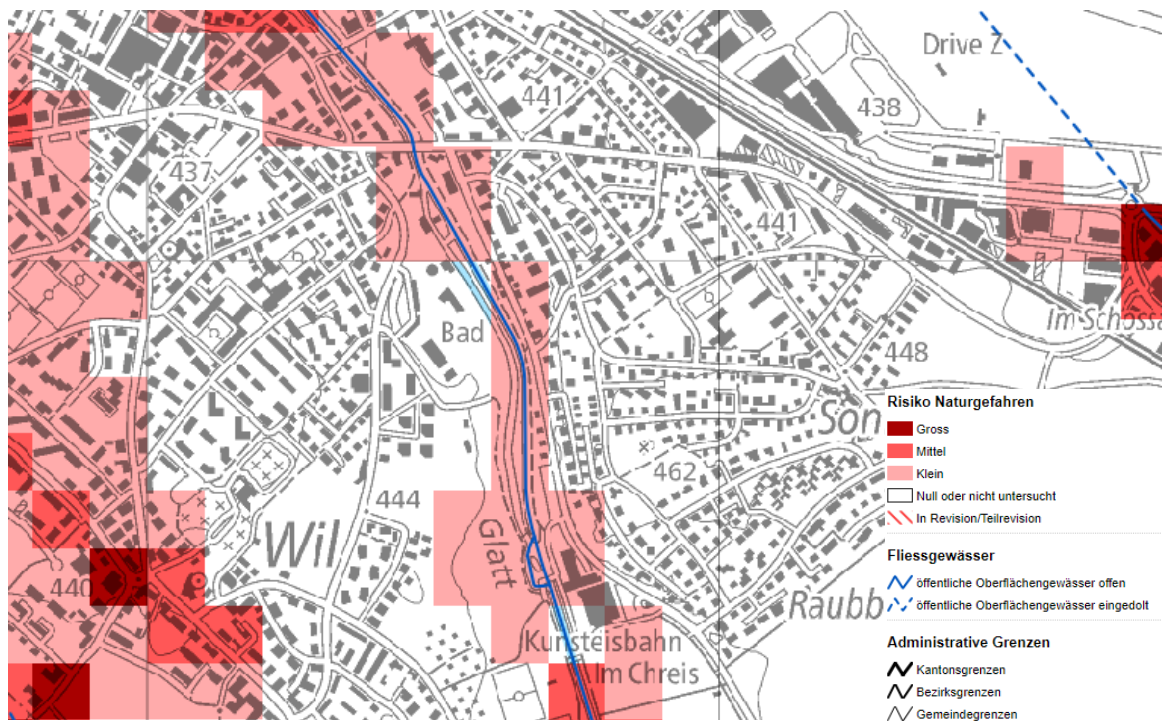


Abb. 7: Risikokarte Hochwasser (maps.zh.ch: 26.09.2024)



5.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren

Im Projektperimeter gibt es keine Gefährdungen durch Naturgefahren.

5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Die vorhandene Strassenentwässerung fliesst entlang der Fahrbahn und wird via Strassensammler zur best. Regenwasserleitung geleitet.

5.9 Boden

5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Der Projektperimeter im Strassenbereich liegt in der Bauzone und unterliegt somit nicht den anthropogenen Böden.

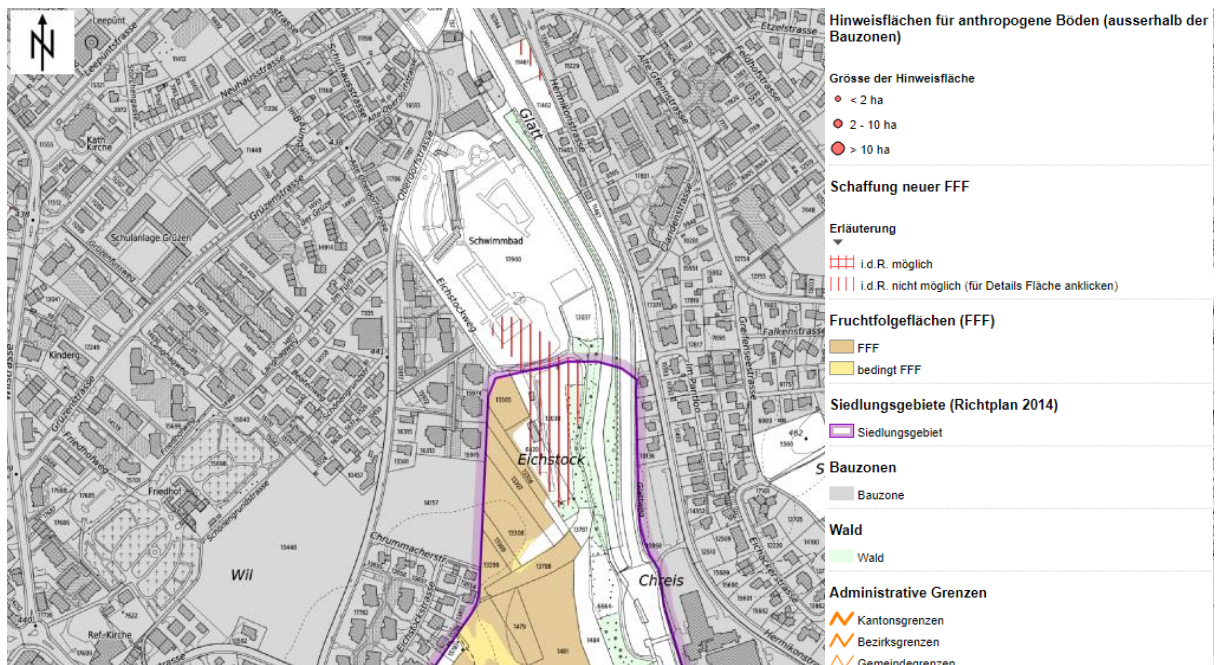


Abb. 8: Hinweiskarte anthropogene Böden (maps.zh.ch: 26.09.2024)



Der Projektperimeter ist als Bereich gleicher Leitstoffkombinationen ausgewiesen.

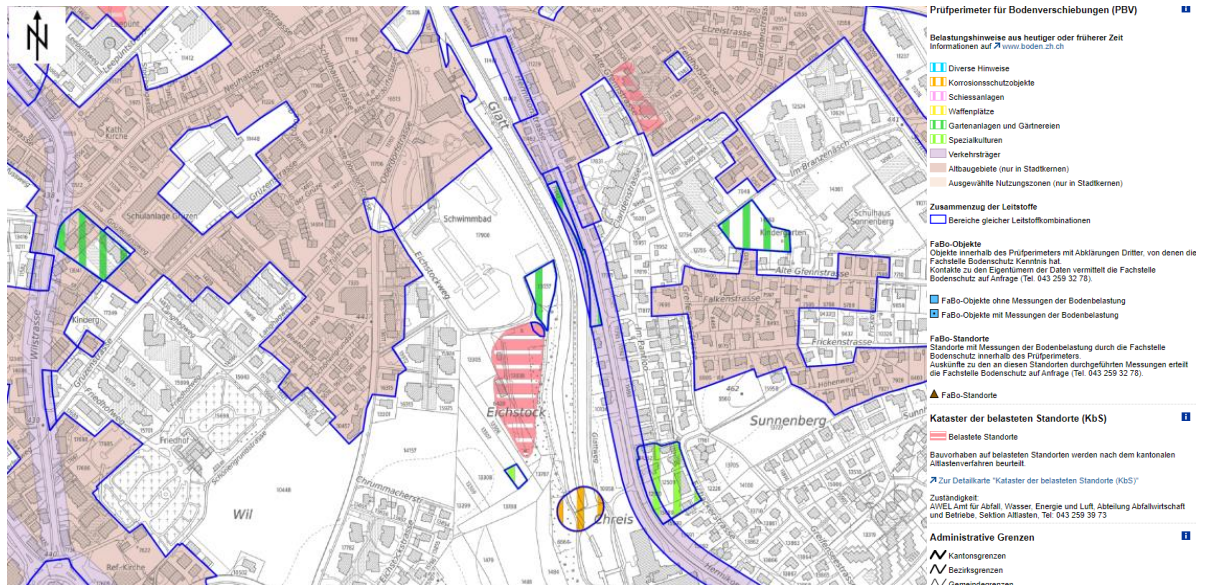


Abb. 9: Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) (maps.zh.ch: 26.09.2024)

5.9.2 Bodenverwertung

Die Bodenverwertung innerhalb des Projekts erfolgt durch die Wiederverwendung des anfallenden Bodenaushubs, soweit dies technisch und ökologisch sinnvoll ist. Der Aushub wird geprüft und, wenn möglich, für den Unterbau und andere bauliche Massnahmen direkt vor Ort wiederverwendet.

5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Im Projektperimeter gibt es keinen Eintrag für Fruchtfolgeflächen.

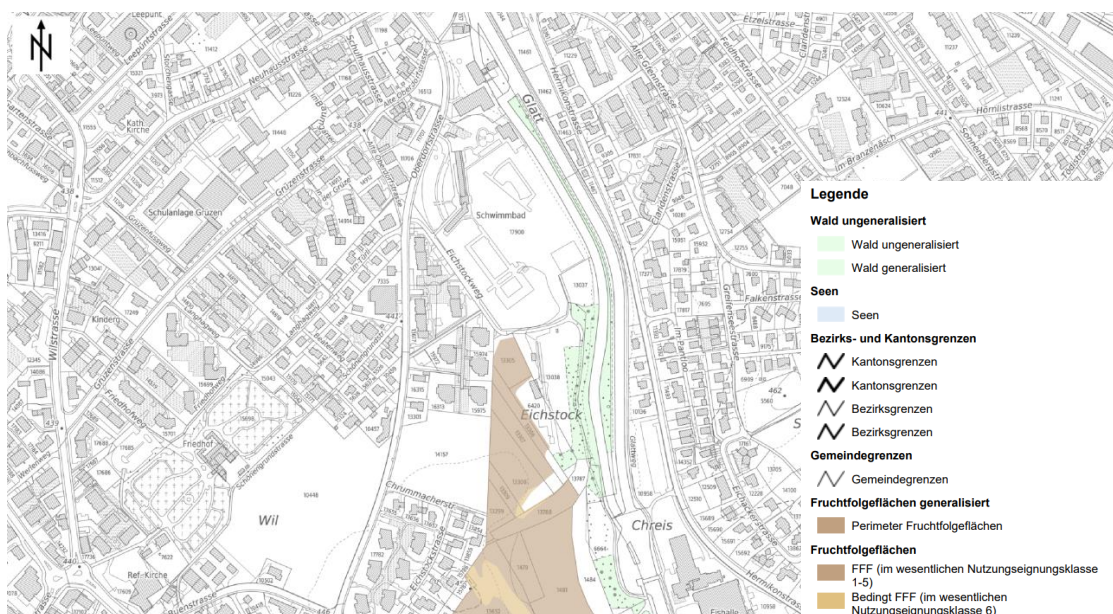


Abb. 10: Fruchtfolgeflächen (maps.zh.ch: 26.09.2024)



5.10 Belastete Standorte

Es befinden sich keine belasteten Standorte im Projektperimeter.

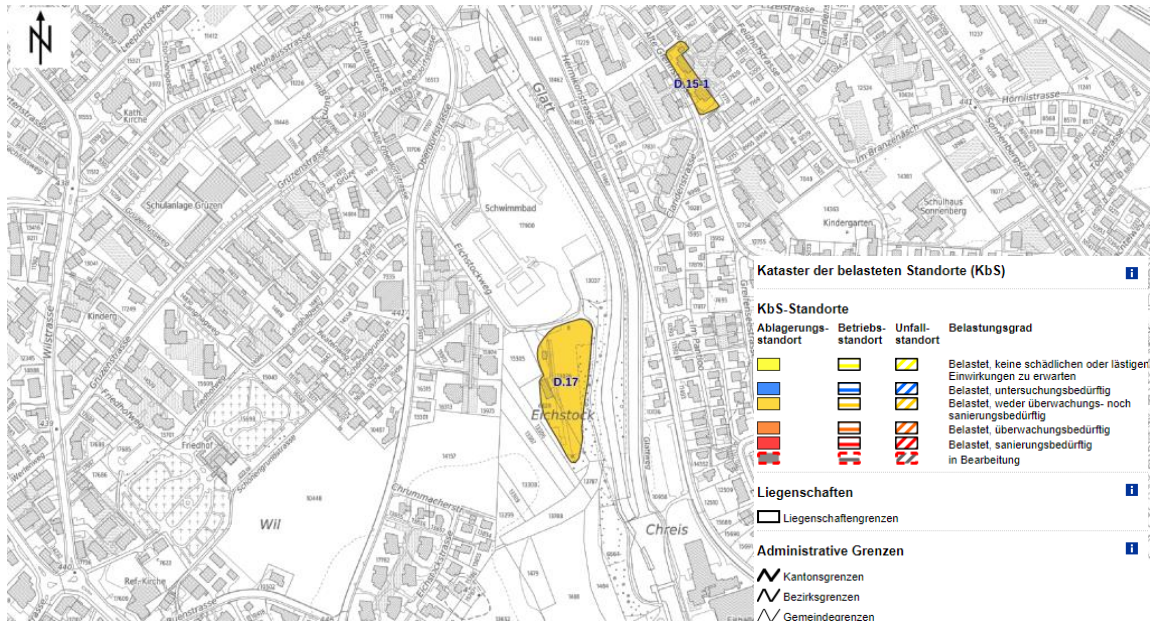


Abb. 11: Kataster der belasteten Standorte (maps.zh.ch: 26.09.2024)

5.11 Abfall, Entsorgung

Im Projekt wird nicht viel Abfall erwartet. Sollte dennoch Abfall anfallen, wird sichergestellt, dass alle während der Bauphase entstehenden Abfälle ordnungsgemäß sortiert, getrennt und entsorgt werden.

5.12 Umweltgefährdende Organismen

Im Projekt gibt es keine umweltgefährdenden Organismen.

5.13 Störfallvorsorge

Die Claridenstrasse fällt nicht unter die Störfallverordnung.



5.14 Wald

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



Abb. 12: Waldstandorte von naturkundlicher Bedeutung (WNB) (maps.zh.ch: 26.09.2024)

5.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Im Projektperimeter befinden sich keine geschützten oder schützenswerten Lebensräume mit Angaben zum Schutzstatus (national, kantonal, kommunal, andere schützenswerte Lebensräume).

5.16 Ökologischer Ausgleich

In Bezug auf die Gehwege und Strasse wurde kein ökologischer Ausgleich vorgesehen. Dort, wo es möglich war, wurden jedoch Massnahmen zur Minderung der Hitzebelastung ergriffen. Dies umfasst die Schaffung von Grünflächen, die Bepflanzung mit Bäumen sowie die Verwendung von Sickersteinen auf den Parkfeldern zur Förderung der natürlichen Versickerung von Regenwasser.

5.17 Landschaft und Ortsbild

Im Projektperimeter befinden sich keine schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung.

5.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Im Projektperimeter befinden sich keine geschützten oder schützenswerten Kulturdenkmäler (Mit Angaben zum Schutzstatus) oder archäologische Stätten.



6 Projekt

6.1 Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst die Oberbausanierung der Claridenstrasse von der Hermikonstrasse bis zur Alte Gfennstrasse. Es beinhaltet die Erneuerung des Strassenbelags einschliesslich der Randabschlüsse und des Fundationsausgleichs im gesamten Strassenabschnitt, sowie die Umgestaltung des Strassenraums auf einer Länge von ca. 140 m.

Das Projekt umfasst die Anpassung der Parkplätze, diese sind neu versetzt angeordnet und mit Sickersteine befestigt, um als Hitzeminderungsmassnahme zu dienen.

Mit der Umgestaltung wird die Kreuzung zur Alte Gfennstrasse mittels Rampen angehoben und die Zufahrt zur Claridenstrasse wird als Trottoirüberfahrt gestaltet.

Zudem soll der Mischwasserkanal entlang der gesamten Strecke mittels Inlinersanierung instandgesetzt und der Regenwasserkanal neu erstellt werden. Die Wasserleitung wird auf einer Länge von ca. 130 m ersetzt.

Die Erneuerung des Elektrotrasses auf ca. 130 m, sowie der Neubau der Strassenbeleuchtung sind Teil des Projekts.

6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Claridenstrasse bleibt im Endzustand weiterhin von beiden Seiten befahrbar. Die Umgestaltung der Strasse sorgt für eine verbesserte Übersichtlichkeit. Durch die angepasste Anordnung der Parkplätze und die Implementierung von der Trottoirüberfahrt wird der Verkehrsfluss geregelt und die Sicherheit aller Teilnehmer erhöht.

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr tangiert dieses Projekt nicht. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Öki-Bus der Gemeinde Dübendorf diese Strecke befährt, ebenso wie die Kehr- und Grüngutentsorgung.

6.1.3 Veloverkehr

Gemäss dem Velonetzplan der Stadt Dübendorf ist die Claridenstrasse als Veloverbindung ausgewiesen. Die geplanten Massnahmen zielen darauf ab, die Sicherheit sowohl für Radfahrer als auch für Fussgänger zu verbessern.

6.1.4 Fussgängerverkehr

Der Fussgängerverkehr spielt eine zentrale Rolle im Projekt zur Umgestaltung der Claridenstrasse. Um die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen, insbesondere auf dem Schulweg, werden



gezielte Massnahmen ergriffen. Dazu gehört die Anhebung der Kreuzung zur Alte Gfennstrasse und die Gestaltung der Zufahrt zur Claridenstrasse als Trottoirüberfahrt.

6.2 Projektierungselemente

- horizontale- und vertikale Linienführung:
Die horizontale Linienführung im Kreuzungsbereich wird fahrdynamisch ausgelegt, um eine sichere und effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten. An der vertikalen Linienführung werden hingegen grundsätzlich keine Veränderungen vorgenommen, um die bestehende Strassentopografie beizubehalten und Eingriffe in die Umgebung zu minimieren.
(Plan Nr.: 23058-3-101.1, Situation 1:200)
- Querschnitt (Normalprofil):
Die Normalprofile liegen der Aktenmappe bei.
(Plan Nr.: 23058-3-104.1 und 23058-3-104.2, Typische Normalprofile 1:50)
- Fahrbahnoberbau:
Der Aufbau ist in den Normalprofilen erkennbar und liegt der Aktenmappe bei.
(Plan Nr.: 23058-3-104.1 und 23058-3-104.2, Typische Normalprofile 1:50)
- Entwässerung:
Das Strassenwasser fliesst zum westlichen Rand der Strasse und versickert dort in den Bereich der Parkfelder durch Sickersteine und die Baumrabatten. In Bereichen, in denen keine Versickerungsmöglichkeiten vorhanden sind, wird das Wasser in die neu erstellten Sammler (SA) geleitet. Diese Massnahmen gewährleisten eine verbesserte Entwässerung und tragen zur nachhaltigen Wasserbewirtschaftung bei.
- Strassenraumgestaltung:
Die Fahrbahnbreite beträgt im Durchschnitt 6.00 m. Im Bereich der Parkfelder wird diese Breite auf 4.10 m reduziert, um den benötigten Raum für die Parkplätze zu schaffen. Der westliche Gehweg bleibt im IST-Zustand erhalten und behält die Breite von 2.00 m bei. Im Kreuzungsbereich sind die minimalen Radien so projektiert, dass ein LKW-Typ A problemlos navigieren kann.
- Einschränkungen Begegnungsfälle (z.B. Kompromiss bei Fahrbahnbreiten in der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten):
Für den Begegnungsfall PW/PW ergibt sich gemäss SN 640 201 und SN 640 202 eine Mindestfahrbahnbreite von 4.40 m. Aufgrund der vorhandeneren Gegebenheiten (Gesamtbreite der Vermarkungen) beträgt die minimale Kernfahrbahnbreite 4.10 m.
Gemäss Richtlinie Parkieren entlang von Staatsstrasse beträgt die empfohlene Mindestbreite



für Längsparkfelder 2.00 m. Die im Projekt gewählte Breite von 1.90 m ist aber gemäss VSS-Norm 40 291a möglich da keine Manövrierzuschlag in der Breite eingerechnet werden muss.

- Verkehrszählstellen:
keine Vorhanden.

6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

Es wurde kein RSA erstellt.

6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

Im Projekt gibt es keine Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

6.5 Projektrisiken

- Mögliche Einsprachen könnten die Zeitachse des Projektes massgebend beeinflussen und zu Verzögerungen führen.
- Realisierungszeit: Der Realisierungszeitraum ist für den Sommer/Herbst 2025 vorgesehen.
- Verkehrsführung während Realisierung: Es ist darauf zu achten, dass die privaten Zufahrten während der Bauphase aufrechterhalten werden.

6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Nach Auflage des Projektes, sind Einwendungen innert 30 Tagen nach der Bekanntmachung einzureichen; in schriftliche Stellungnahmen kann während 60 Tagen nach dem Kreditbeschluss auf der Gemeindeverwaltung Einsicht genommen werden.

6.7 Standards Staatsstrassen

Begründung Abweichung: Keine Abweichungen

6.8 Velostandards

Begründungen zu Abweichungen: Keine Abweichungen

7 Verkehrsführung während Ausführung

- Vorgesehene oder mögliche Etappierung:
Die Claridenstrasse wird in Folge der Zufahrt zur Tiefgarage in zwei Bauetappen mit Sackgasstafelsignalisation realisiert. Alle öffentlichen Parkplätze werden ersatzlos gesperrt. Die Kreuzung Alte Gfennstrasse wird etappenweise unterlaufendem Verkehr erstellt, um den Verkehrsfluss so weit wie möglich aufrechtzuerhalten und die Bauarbeiten effizient zu gestalten.
- Keine provisorische Haltestellen für den öffentlichen Verkehr nötig:
Der Ökibus kann über die Alte Gfennstrasse umgeleitet werden



- Fussgängerführung / Schulwegsicherung:
Eine praktikable Umleitung der Fussgänger ist nicht möglich. Aufgrund des Schulweges müssen Fussgänger während der gesamten Bauzeit entweder entlang des westlichen oder des östlichen Fahrbahnrandes durch die Baustelle geleitet werden.
- Veloführung, Umleitungen:
Für die Veloführung gelten die gleichen Regelungen wie für den MIV.
- Werkstoffentsorgung (Kehricht- und Grüngutabfuhr):
Zwei Ersatzsammelstellen müssen bei den Baustellenenden an der Hermikonstrasse oder der Alte Gfennstrasse eingerichtet werden.
- Erschliessung Privatliegenschaften und Gewerbebetriebe:
Die Zufahrten über den Baustellenbereich bleiben mit Einschränkungen möglich, mit Ausnahme der Belagsarbeiten (Trag- und Deckschicht), bei denen Totalsperrungen erforderlich sind. Während dieser Arbeiten müssen Anwohner ihre Fahrzeuge auf den Ersatzparkplatz bei der Minigolfanlage umparken.

8 Koordination

8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

- Glattwerk AG
- Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf
- Swisscom AG
- Abteilung Liegenschaften Stadt Dübendorf
- Unterhaltsdienste
- Stadtpolizei Dübendorf / Abteilung Sicherheit Dübendorf

9 Erwerb von Grund und Rechten

- Keine Landerwerb erforderlich.

10 Kosten

10.1 Grundlage Kostenermittlung

- Kostenvoranschlag Bearbeitungsstufe Vorprojekt (Genauigkeit +/- 20%)
- Die Kosten sind in einem separaten Dokument enthalten. (Dok Nr.:23058-3-002 Kostenvoranschlag)



11 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben (vorbehältlich Einsprachen):

- | | |
|--|----------------|
| - Äusserung von Begehren §12 / Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG | Dezember 2024 |
| - Öffentliche Planaufgabe §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG | Februar 2025 |
| - Projekt und Kreditbewilligung | April/Mai 2025 |
| - Baubeginn | Juni 2025 |
| - Einbau Tragschicht | Dezember 2025 |
| - Einbau Deckschicht (Bauende) | Sommer 2026 |
| - Projektabrechnung | Herbst 2026 |

12 Verschiedenes

Nachweis Schleppkurven, Kreuzungsbereich Claridenstrasse / Alte Gfennstrasse

13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	23058-3-001	Technischer Bericht	20.11.2024
2	23058-3-002	Kostenvoranschlag	20.11.2024
3	23058-3-100.1	Situation Strassenbau 1:200	20.11.2024
4	23058-3-100.2	Situation Werkleitungen 1:200	20.11.2024
5	23058-3-104.1	Normalprofile Claridenstrasse 1:50	20.11.2024
6	23058-3-104.2	Normalprofile Alte Gfennstrasse 1:50	20.11.2024
7	23058-3-111.1	Signalisations- und Markierungsplan	20.11.2024



14 Anhänge

14.1 Nachweis Schleppkurven

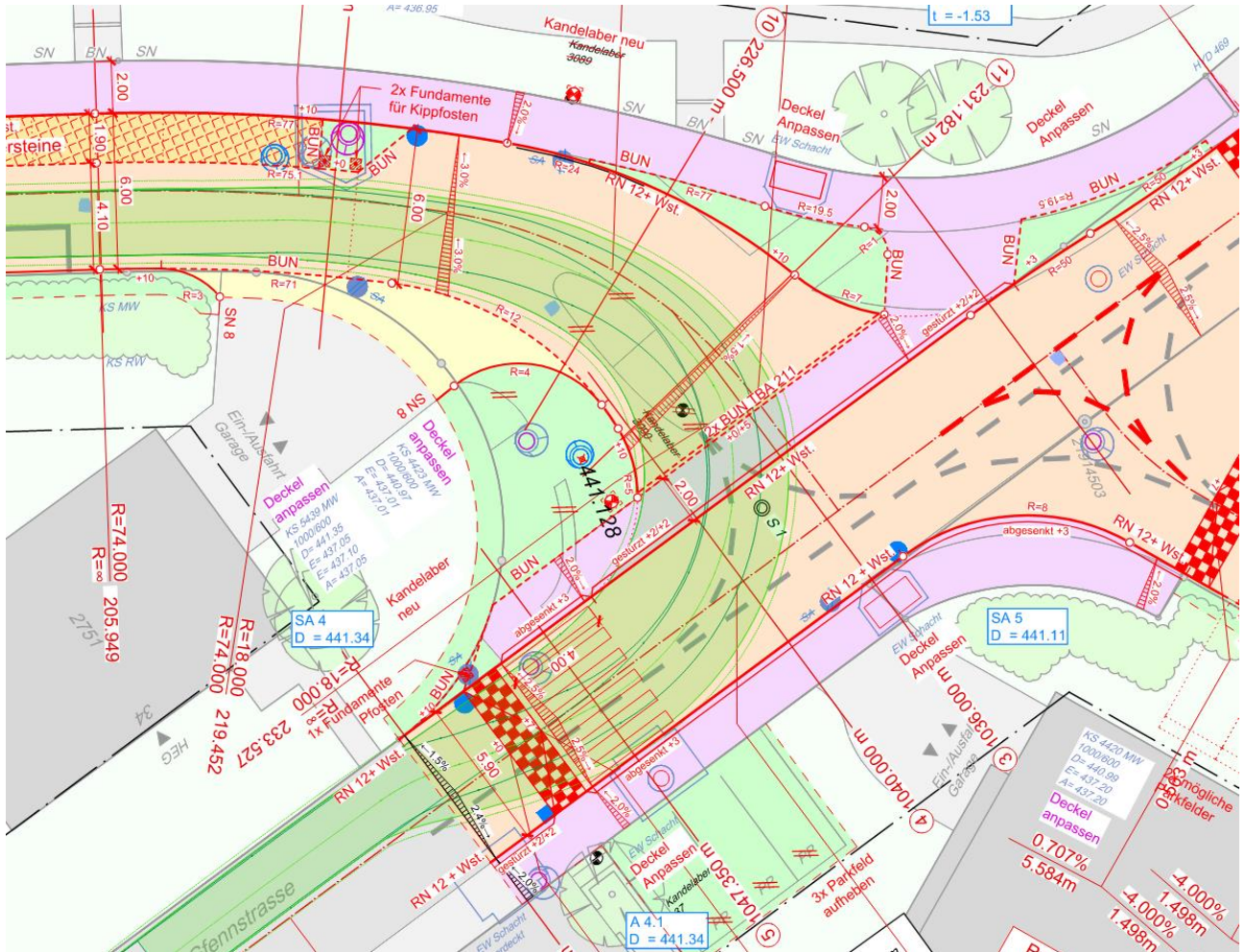


Abb. 13: Schleppkurve LKW-Typ A