



Bauprojekt

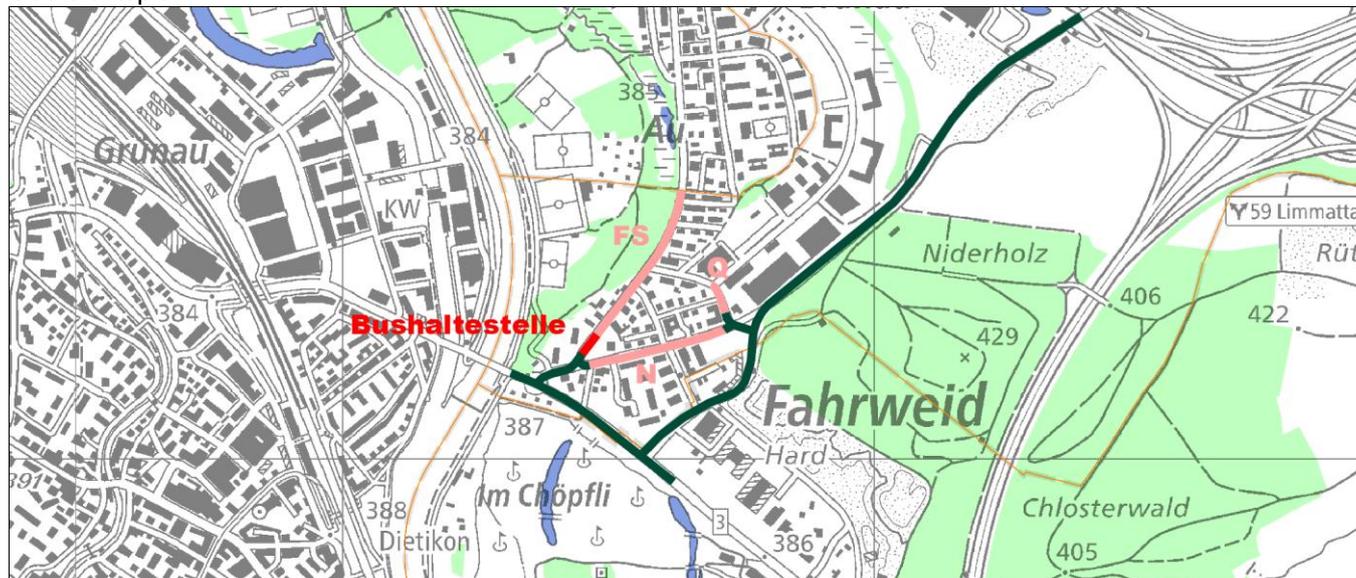
## Strassenraumgestaltung Fahrweid

Bushaltestelle Limmatbrücke

Strassenbau

## Technischer Bericht

Übersichtsplan



Gemeinde Weiningen  
Badenerstrasse 15  
8104 Weiningen

WBI AG  
Wehntalerstrasse 190, 8105 Regensdorf  
Tel. 043 343 72 00  
[www.wbi.ch](http://www.wbi.ch), [info@wbi.ch](mailto:info@wbi.ch)



**Dok Nr. 18 094.03.105**

Index	Erstellt	Geprüft	Datum
-	fl	jh	26.05.25
A			
B			
C			
D			

i:\projekte wbi\18 000\18 094 weiningen, strassenraumgestaltung  
fahrweid\500\_projektierung\530\_bauprojekt\bushaltestelle limmatbrücke\18

## **INHALT**

---

<b>1</b>	<b>GRUNDLAGEN.....</b>	<b>3</b>
1.1	AUSGANGSLAGE .....	3
1.2	ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	4
<b>2</b>	<b>PROJEKT .....</b>	<b>4</b>
2.1	BUSHALTESTELLE .....	4
2.2	OBERBAU .....	5
2.3	OBERFLÄCHENENTWÄSSERUNG .....	5
<b>3</b>	<b>KOSTEN .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>WEITERER ABLAUF .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>INHALTSVERZEICHNIS PROJEKTMAPPE .....</b>	<b>6</b>



Das Gemeindeprojekt der Strassenraumgestaltung Fahrweid Süd wurde vom 07.03. bis 06.04.2025 nach §§16 und 17 des Strassengesetzes öffentlich aufgelegt.

Unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind Bushaltekanten hindernisfrei auszubauen. Bei der Projektierung des kommunalen Projekts der Gemeinde Weiningen wurde dies berücksichtigt. Jedoch stellte sich heraus, dass eine normkonforme Ausbildung der Haltekante im kantonalen Perimeter, wie dies im BGK vorgesehen war, aus Platzgründen nicht realisierbar ist. Aufgrund dessen fand eine Koordination zwischen dem kantonalen Tiefbauamt und der Gemeinde Weiningen statt. Es wurde vereinbart, dass die Haltekante in Fahrtrichtung Dietikon, welche dem kantonalen Projekt zugewiesen wurde, an ihrem heutigen Standort bestehen bleiben soll, wo ein hindernisfreier Ausbau möglich ist. Somit liegen nun beide Kanten der Haltestelle Limmatbrücke im Projektperimeter der Gemeinde Weiningen.

## **1.2 Öffentlicher Verkehr**

Die Bushaltestelle „Fahrweid, Limmatbrücke“ wird durch die Buslinien 301 und N34 der VBZ bedient und je Fahrtrichtung 142 Mal am Tag angefahren:

Linie 301: Dietikon, Bahnhof ↔ Geroldswil, Zentrum

Linie N34: Urdorf Weihermatt, Bahnhof → Schlieren, Zentrum → Oetwil an der Limmat, Zentrum

In den Nächten von Freitag bis Sonntag hält die Nachtlinie N34 zusätzlich 3 Mal.

## **2 PROJEKT**

### **2.1 Bushaltestelle**

Für den hindernisfreien Ausbau der nordwestlich gelegenen Haltekante ist der Einsatz des Zürich-Bords mit einem Anschlag von 22 cm und einem Warteraum von 2.00 m Breite vorgesehen. Mit diesen Massnahmen wird Personen in einem Rollstuhl ein autonomer und niveaufreier Ein- und Ausstieg ermöglicht. Die einzuhaltenden Zu- und Wegfahrtsbedingungen für die Anordnung des Zürich-Bords sind mit der geradlinigen Streckenführung gegeben. Mit einer 20 m langen Anlegekante ist die Haltestelle für Gelenkbusse ausgelegt. Zur Realisierung ist kein zusätzlicher Landerwerb erforderlich.

Um das Überholen eines wartenden Busses zu verhindern, sind in Fahrbahnmitte auf Höhe des Haltepunkts zwei Inselköpfe anzuordnen, welche sich in der Geometrie dem neuen Haltestellenstandort anpassen. Diese werden mit einer Breite von 2.00 m ausgebildet und grenzen dazwischen eine um 3 cm erhöhte Aufstellfläche zum Linksabbiegen in die benachbarte Liegenschaft ein. Somit bleibt die Zufahrt zum Grundstück ungehindert. Die Durchfahrtsbreite des Fahrstreifens beträgt 3.50 m. Die Querneigung der Fahrbahn im Bereich der Haltekanten ist auf 2.0% zu begrenzen.

Die verhinderte Überholbarkeit des haltenden Busses gewährleistet für die Liegenschafterschliessung Kat. Nr. 1859 die Ausfahrtssichtweiten, so dass eine sichere Ausfahrt möglich wird.

## 2.2 Oberbau

Im Bereich der Fahrbahnhaltestellen ist aufgrund der hohen Beanspruchung der Einsatz eines dreischichtigen Belags sowie ein Ausbau der Fundationsschicht vorgesehen. Gegenüber dem aufgelegenen Bauprojekt der Fahrweidstrasse muss dieser Ausbau grossräumiger erfolgen, um den Ansprüchen des neuen Haltestellenstandorts zu entsprechen. Folgender Aufbau ist 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
Fundation	Kiesgemisch 0/45 OC <sub>85</sub>	50.0 cm

## 2.3 Oberflächenentwässerung

Das anfallende Strassenabwasser wird im Bereich der Bushaltestelle über ein konventionelle Entwässerungssystem aus Strassenabläufen gefasst und der Mischabwasserkanalisation zugeführt. Bedingt durch das geringe Längsgefälle der Fahrweidstrasse wird entlang der Fahrbahn ein künstliches Randgefälle angelegt. Dies ist im Bereich der Buskanten nicht möglich. Hier muss ein einheitliches Quer- und Längsgefälle vorherrschen. Das im aufgelegenen Strassenprojekt der Fahrweidstrasse vorgesehene Entwässerungssystem muss entsprechend angepasst werden, um dem verschobenen Standort der Haltekante Rechnung zu tragen. Hierzu wird die Längsneigung der Fahrbahn mit 0.5% über den gesamten Bushaltestellenbereich ausgebildet. Um die entstehenden Höhendifferenzen im Bereich der Liegenschaftszufahrt Kat. Nr. 3383 auszugleichen, wird im Bereich der Einfahrt die Querneigung der Fahrweidstrasse zu einem einseitigen Gefälle verwindet und im weiteren Verlauf wieder zu Dachgefälle zu verlaufen. Somit kann eine normgerechte und einwandfreie Entwässerung gewährleistet werden. Die Ausbildung der vertikalen Linienführung erfolgte in Abstimmung mit den VBZ.

## 3 KOSTEN

Für die Verschiebung des Haltepunkts in den Projektperimeter der Gemeinde entstehen Zusatzkosten. Diese Zusatzkosten stellen gebundene Ausgaben dar und belasten den von der Gemeindeversammlung gesprochenen Kredit für die Gestaltungselemente nicht. Die Zusatzkosten können in erster Linie aus einem grösseren Ersatz des Oberbaus sowie der Erstellung der Zürich-Bord-Kante begründet werden. Die Zusatzkosten ermitteln sich wie folgt:

Ergänzung Oberbau		EP	Preis
- Fundationsersatz	170 m <sup>2</sup>	70.—	11'900.—
- Zusätzliche Belagsschicht	170 m <sup>2</sup>	25.—	4'250.—
<b>Randabschlüsse</b>			
- Zürich-Bord	24 m	420.—	10'080.—
- Abzügl. Randstein	24 m	160.—	- 3'840.—
- Pflasterung Inselkopffläche	17 m <sup>2</sup>	130.—	2'210.—
<b>Zwischensumme</b>			24'600.—
<b>Sonstiges 15% und Rundung</b>			5'400.—
<b>Summe</b>			<b>30'000.—</b>

Die Kostengenauigkeit beträgt ±10%.

#### **4 WEITERER ABLAUF**

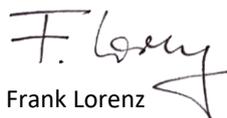
Um die neue Lage der Bushaltestelle rechtlich zu sichern, ist noch einmal eine Planaufgabe nach den §§ 16 und 17 Strassengesetz durchzuführen und im Anschluss daran den angepassten Haltestellenstandort in das bereits aufgelegene Gesamtprojekt integrieren zu können und nach §15 Strassengesetz festzusetzen.

#### **5 INHALTSVERZEICHNIS PROJEKTMAPPE**

1	Technischer Bericht	26.05.2025
2	Situation und Normalprofil 1:200, 50	26.05.2025

Regensdorf, 26.05.2025

WBI AG



Frank Lorenz  
dipl. Ing. FH



Janine Heinz  
Bachelor of Engineering