

Bertschikerstrasse

Instandsetzung Abschnitt Schönenwerdstrasse
bis Gemeindegrenze

Technischer Bericht Kostenschätzung

Vorprojekt

GROB Ingenieure AG

Ingenieurbüro für Tiefbau und Planung

8623 Wetzikon Bahnhofstrasse 267 Telefon 044 939 19 39 info@grob.me

| | |
|-------------|------------|
| Plan Nr. | 1 |
| Objekt Nr. | 593 |
| Format | A4 |
| Bearbeitung | av |
| Datum | 07.05.2026 |
| Änderungen | |
| Archiv Nr. | |

Wetzikon, Bertschikerstrasse

Technischer Bericht Vorprojekt

Instandsetzung Abschnitt Schönenwerdstrasse bis Gemeindegrenze

1 Einleitung

Ausgangslage

Die Strassenoberfläche der Bertschikerstrasse im Abschnitt Schönenwerdstrasse bis zur Gemeindegrenze Gossau ist abschnittsweise in einem mangelhaften Zustand und soll instandgesetzt werden.

Ausserorts weist die Bertschikerstrasse im Abschnitt ab Nübruch bis zur Gemeindegrenze (Abschnitt A) einen unzureichenden Belagsaufbau auf. Diverse Belagsschäden sind ersichtlich. Die Strasse ist schmal und im Kuppenbereich unübersichtlich. Innerorts (Abschnitt B, C und D) wurde der alte Belag 2007 bzw. 2011 im Rahmen von Werkleitungsarbeiten mehrheitlich ersetzt und mit einer Kaltmikro ergänzt. Diverse Belagrisse sind ersichtlich. Das angrenzende Trottoir wurde 2002 erstellt.

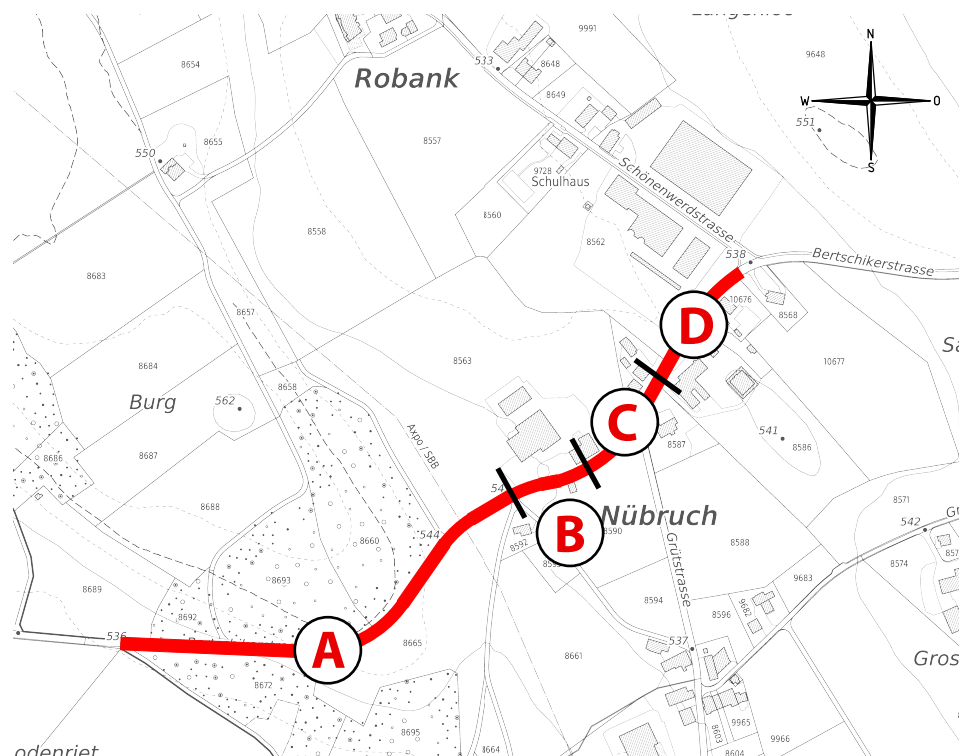


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter

Auftrag

Unser Ingenieurbüro wurde von der Stadt Wetzikon beauftragt, für die Instandsetzung der Bertschikerstrasse ein Vorprojekt zu erstellen. Die Infrastruktur im Projektperimeter ist auf eine koordinierte Erneuerung oder Anpassung zu überprüfen. Der Strassenraum ist auf Sicherheitsdefizite zu untersuchen und zu optimieren.

2 Grundlagen

- GIS Kanton ZH
- Kommunalen Verkehrsplan I MIV / ÖV vom 07.03.2013
- Kommunalen Verkehrsplan II LV vom 07.03.2013
- Untersuchungen Oberbau Berichte vom 15.09.2010 und 16.10.2025 Consultest AG, Ohringen
- Kanal-TV Strassenentwässerung Aufnahmen vom 21. - 23.08.2024 Bachofner Kanalreinigungen AG, Fehraltorf

3 Rahmenbedingungen

3.1 Übergeordnete Grundlagen

Für das Projekt sind folgende übergeordnete Grundlagen massgebend.

*Regionaler
Richtplan*

Der Projektperimeter befindet sich hauptsächlich im Landwirtschaftsgebiet. Auf einer Länge von ca. 150 m führt die Strasse durch einen Waldabschnitt. Die Strasse ist als regionaler Radweg eingetragen.



Abbildung 2: Regionaler Richtplan, Ausschnitt GIS-ZH, vom 05.03.2026

Übergeordnetes Velonetz Die Bertschikerstrasse ist gemäss kantonalem Velonetz für den Alltagsverkehr als Nebenverbindung eingetragen. Signalisiert ist eine SchweizMobil Freizeitroute (Nr. 41 Wetzikon - Bertschikon). Eine Schwachstelle ist für den Projektperimeter nicht ausgewiesen.

Inventare Die Bertschikerstrasse ist als historischer Verkehrsweg von lokaler Bedeutung im Inventar aufgeführt. Die markante Böschung am Waldrand ist als Struktur festgehalten. Das Gebiet südlich des Projektperimeters befindet sich im kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte (Inventar Nr. 1035). Es gelten diverse Schutzziele zum Erhalt der Landschaft, der öffentlichen Erholungsnutzung sowie der standortangepassten, wirtschaftlichen Nutzung.

Verkehrsaufkommen Die Bertschikerstrasse hat gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kanton Zürich 2019 einen DTV von 2274 (Abschnitt Schönenwerdstrasse - Grütstrasse), bzw. 930 (Grütstrasse - Gemeindegrenze). Der Schwerverkehrsanteil beträgt gemäss GVM-ZH 1.2%, bzw. 1.6%.

Unfälle Im gesamten Projektperimeter wurden in den letzten 10 Jahren drei Unfälle mit Personenschäden registriert. Es ist kein Unfallschwerpunkt ausgewiesen.

Kommunaler Verkehrsplan MIV Der kommunale Verkehrsplan weist die Bertschikerstrasse als verkehrsorientierte Hauptsammelstrasse aus. Die angrenzende Schönenwerdstrasse ist als verkehrsberuhigte Quartiersammelstrasse klassiert.

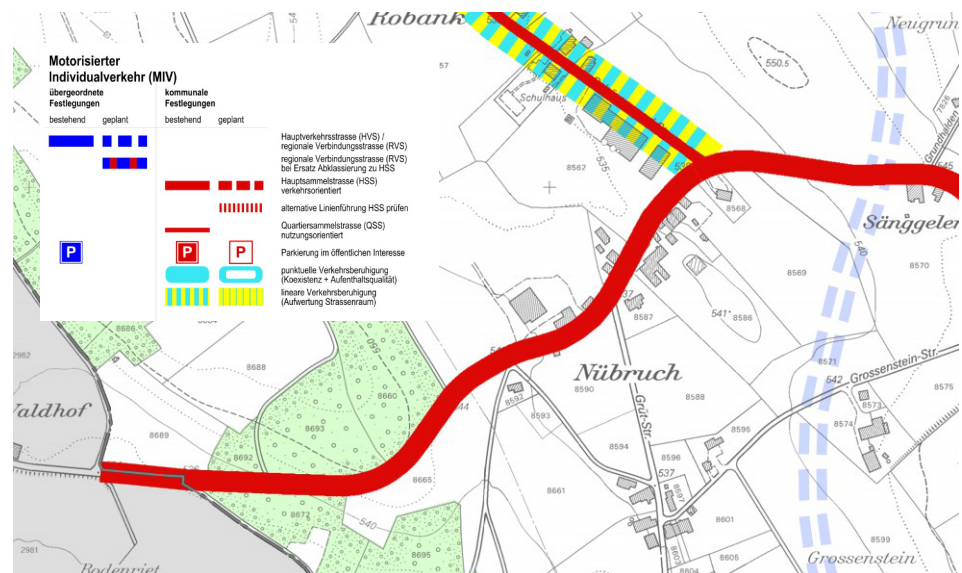


Abbildung 3: Ausschnitt kommunaler Verkehrsplan MIV vom 07.03.2013)

Kommunaler Verkehrsplan LV Die Beziehung Bertschikerstrasse (Seite Wetzikon) - Schönenwerdstrasse ist als Radweg, bzw. Fussweg ausgeschieden. Im bearbeiteten Projektperimeter sind

keine Festlegungen vorhanden. Die Angaben zum übergeordneten kantonalen Velonetz sind neuer als der kommunale Verkehrsplan LV und daher noch nicht abgebildet.



Abbildung 4: Ausschnitt kommunaler Verkehrsplan LV vom 07.03.2013)

3.2 Werkleitungen

| | |
|-------------------------|--|
| <i>Wasserversorgung</i> | Die Wasserleitung wurde 2007 erstellt. Es besteht kein Sanierungsbedarf |
| <i>Gasleitung</i> | Die Gas-Niederdruckleitung wurde 2007 erstellt. Die Gas-Mitteldruckleitung der E360° wurde 2011 erstellt. Es besteht für beide Leitungen kein Sanierungsbedarf. |
| <i>Stromversorgung</i> | Die Stromversorgung wurde 2007 erneuert. Das Haupttrasse ist mehrheitlich in der Strassenparzelle verlegt. Die Parzellen sind einzeln ab der jeweiligen Verteilkabine erschlossen. Es besteht kein Erneuerungs- oder Erweiterungsbedarf. |
| <i>Telekom</i> | Die Liegenschaften im Projektperimeter sind durch die Swisscom erschlossen. Von Seite der Werkbetreiber besteht kein Ausbaubedarf. |
| <i>Fernwärme</i> | Der Bereich Bertschikerstrasse liegt ausserhalb des Fernwärmeversorgungsgebietes. |
| <i>Meteorwasser</i> | Die bestehenden Meteorwasserleitungen, inkl der Strassenentwässerung wurden mittels Kanal-TV untersucht. Die Leitungen weisen einzelne punktuelle Mängel auf. Die Defizite werden behoben. |

Schmutzwasser Die bestehende Schmutzwasserkanalisation wurde grösstenteils 1985 erstellt und besteht aus PVC-Rohren. Die Hauptleitungen sowie die privaten Grundstücksanschlussleitungen werden im Rahmen des Bauprojektes untersucht.

3.3 Koordination Werterhalt

Gemäss Werterhaltungsplanung sind folgende Interventionszeitpunkte und Massnahmen bei den angrenzenden Strassen vorgesehen:

- 2027 Grütstrasse (Grossensteinstrasse bis Mittel Feld): Deckbelag / Abschlüsse
- 2030 Bertschikerstrasse (Schönenwerdstrasse bis IWAZ): Deckbelag
- 2034 Schönenwerdstrasse (Bertschikerstrasse bis Gemeindegrenze): Belag

4 Normalprofil

*Klassierung,
Begegnungsfall*

Gemäss Verkehrsplan MIV, vom 07.03.2013, ist die Bertschikerstrasse als verkehrorientierte Hauptsammelstrasse klassiert. Massgebend für die Dimensionierung der Fahrbahnbreite einer Hauptsammelstrasse ist gemäss VSS-Norm der Begegnungsfall LKW - LKW (6.70m bei VP50, bzw. 7.30m bei VP80 / Sicherheitsabstand ausserhalb der Fahrbahn). Dies wird jedoch aufgrund der Beurteilung vor Ort als überdimensioniert eingeschätzt. Die bestehende Strasse wäre massiv zu verbreitern. Das Projekt sieht daher vor, die Strasse als Lokalverbindungsstrasse zu dimensionieren, mit dem massgebenden Begegnungsfall LKW - PW bei reduzierter Geschwindigkeit (Wahl: VP30, bzw. 30-40). Im Waldbereich wird der Sicherheitsabstand innerhalb der Fahrbahn berücksichtigt, zur Sicherstellung des notwendigen Lichtraumprofils.

Veloverkehr

Der Veloverkehr wird wie bis anhin im Mischverkehr geführt. Da es sich um eine kantonale Velo-Verbindung handelt wurde das Erstellen einer separaten Velo-Infrastruktur mit dem kantonalen Tiefbauamt, bzw. der Velofachstelle abgeklärt. Der Kanton gibt keinen Handlungsbedarf vor. Die Umsetzung einer Velo-Infrastruktur wird als unverhältnismässig eingeschätzt, da keine Veloschwachstelle ausgewiesen ist und der finanzielle Mittelbedarf hoch ist.

*Strassen-
verbreiterung*

Zur Umsetzung des notwendigen geometrischen Normalprofils wird ausserorts sowie innerorts im Abschnitt Ortseingang bis zur Grütstrasse die Fahrbahn innerhalb der bestehenden Strassenparzelle um ca. 0.20 bis 1.00m verbreitert.

*Kurven-
verbreiterungen*

Zur Gewährleistung des massgebenden Begegnungsfalles wird ausserorts, im unübersichtlichen Kuppenbereich, die Kurvenverbreiterung berücksichtigt. Auf weitere Kurvenverbreiterungen wird verzichtet.

Bankett Ein ausgemarktes Bankett ist im Bestand nicht vorhanden. Das Wiesland, bzw. die Böschungen grenzen direkt an die Strasse. Die Belagsrisse am Fahrbahnrand weisen auf eine mangelhafte Kiesfundation am Strassenrand hin. Im Ausserortsbereich soll, zur Sicherstellung des Unterhaltes und der baulichen Stabilität der Strasse ein bauliches Bankett erstellt werden (Kiesfundation hochziehen).

Oberbau Die Dimensionierung erfolgt gemäss VSS 40 320 für eine Lebensdauer von 20 Jahre. Grundlage zur Berechnung ist das Gesamtverkehrsmodell Kanton ZH DTV₂₀₁₉ mit einer angenommenen jährlichen Verkehrszunahme von 5 %:

- Innerorts: $TF_{20} = 4604 \text{ Fz} \times 0.5 \times 0.012 = 27.6$
- Ausserorts: $TF_{20} = 1883 \text{ Fz} \times 0.5 \times 0.016 = 15.1$

Die Strasse ist gemäss Berechnung der Verkehrslastklasse T1 (sehr leicht $TF_{20} < 30$) zuzuordnen. Aufgrund der ungenau abzuschätzenden zukünftigen Entwicklungen und der geringen zusätzlichen Investitionen erfolgt die Dimensionierung auf die nächst höhere Verkehrslastklasse T2 (leicht $TF_{20} 30-100$). Dies entspricht der üblichen Praxis bei vergleichbaren Strassen.

4.1 Teilstrecken

Die Instandsetzung der Bertschikerstrasse erfolgt auf eine Strassenbreite von 5.50 - 5.95m. Im Rahmen der Instandsetzung erfolgen geringfügige geometrische Anpassungen. Unter Berücksichtigung des Strassencharakters werden folgende Teilstrecken gebildet:

Abschnitt A Ausserortsbereich angrenzend an Wald- und Landwirtschaftsflächen. Die bestehende Strassenbreite beträgt zwischen 5.00m und 5.80m. Im Waldbereich wird die Strasse auf einheitliche 5.80m (bzw. 5.95m mit Kurvenverbreiterung) verbreitert. Im Übergang zur Ortseinfahrt wird die Strasse auf 5.50m verbreitert. Die Verbreiterung erfolgt auf die bestehende Parzellengrenze, bzw. den bestehenden Böschungsfuss.

Abschnitte B/C Innerortsbereich mit Ortseinfahrt und Einmündung der Grütstrasse. Die bestehende Strassenbreite ab Ortseingang bis zur Grütstrasse beträgt zwischen 5.00m und 5.40m. Der Abschnitt wird auf einheitliche 5.50m Strassenbreite verbreitert.

Abschnitt D Innerortsbereich mit erhöhtem Siedlungscharakter. Die Strassenbreite im Abschnitt zwischen der Grüt- und der Schönenwerdstrasse beträgt einheitlich 5.50m. Die bestehende Breite wird beibehalten.

5 Instandsetzung

5.1 Oberbau

*Materialisierung,
Zustand*

Ausserorts und im Bereich des Ortseinganges weist der bestehende Fahrbahnbelag eine Stärke von ca. 7-9 cm auf und besteht aus einer Schottertränke sowie einem mehrschichtigen Kaltmikrobelag. Der Kaltmikrobelag löst sich teilweise ab. Die Schottertränke ist stark PAK-haltig ($> 1'000$ mg/kg). Die Kiesfundation weist eine Stärke von ca. 30 - 40 cm auf. Das Kies ist schlecht abgestuft und erfüllt die Anforderungen an die Frostbeständigkeit nicht. Die Kiesfundation wurde auf PAK untersucht. Es wurde keine PAK-Belastung festgestellt. Ein Teil der Fahrbahn im Bereich des Ortseinganges wurde im Rahmen von Werkleitungsarbeiten 2011 erneuert und mit einer Schicht Kaltmikrobelag überzogen. Der Belag über den Werkleitungsgräben weist eine Stärke von ca. 10 cm auf.

Innerorts wurde der bestehende Oberbau im Rahmen von Werkleitungsarbeiten 2007 / 2011 mehrheitlich erneuert und mit einer Schicht Kaltmikrobelag überzogen. Der Fahrbahnbelag weist eine Stärke von ca. 10 cm auf und besteht aus einer Tragschicht sowie einem Kaltmikrobelag.

Die Kiesfundation über den Werkleitungsgräben wurde nicht untersucht. Es wird davon ausgegangen, dass die Kiesfundation im Bereich der Werkleitungsgräben eine ausreichende Qualität aufweist.

Tragfähigkeit

Die Tragfähigkeit des bestehenden alten Aufbaus ist ungenügend ($SN_{\text{erf}} = 73 / SN_{\text{best}} = 40 - 46$). Der Belag weist diverse strukturelle und altersbedingte Schäden auf (Abplatzungen, Flicke und Belagsrisse). Frostschäden sind nicht ersichtlich.

Im Bereich der Werkleitungsgräben wird die Tragfähigkeit des Aufbaus als genügend eingeschätzt ($SN_{\text{erf}} = 73 / SN_{\text{best}} = 78$), unter der Annahme dass die Stärke der eingebauten Kiesfundation wie üblich mit ca. 50 cm gewählt wurde.

Aufbau

Aussorts und im Bereich des Ortseinganges (Abschnitt A und B) sieht das Projekt einen 2-schichtigen Hocheinbau auf die bestehende Oberfläche vor ($SN_{\text{erf}} = 73 / SN_{\text{neu}} = 80-86$). Für die Fahrbahnverbreiterung muss die Kiesfundation ergänzt werden. Bei Bereichen mit Verdacht auf strukturelle Schäden wird lokal die Kiesfundation ersetzt. Risse werden mit Heissbitumen vergossen. Die projektierte Oberfläche kommt mit dem Hocheinbau ca. 10 cm höher zu liegen. Das angrenzende Terrain und die Einfahrten müssen auf die neue Höhe angepasst werden.

Im Bereich des Einlenkers Grütstrasse (Abschnitt C) sieht das Projekt vor, aufgrund der Bestandeshöhen der anliegenden Liegenschaft, den Belag

komplett zu ersetzen und einen neuen 2-schichtigen Belag mit total 13 cm Belagsstärke auf die bestehende Kiesfundation einzubauen ($SN_{\text{erf}} = 73 / SN_{\text{neu}} = 73$). Für die Fahrbahnverbreiterung wird lokal die Kiesfundation ergänzt. Die Fahrbahn kommt mit der erhöhten Belagsstärke ca. 5 cm höher zu liegen. Das angrenzende Terrain und die Einfahrten müssen geringfügig auf die neue Höhe angepasst werden.

Innerorts (Abschnitt D) sieht das Projekt vor, in der Fahrbahn die obersten 3 cm Kaltmikrobelag abzufräsen und einen neuen Deckbelag einzubauen.

Vergleichbare Strassenzüge weisen bei Kaltmikrobelägen einen mangelhaften Schichtverbund auf. Es ist daher im aktuellen Zustand mit einer geringen Lebensdauer für die oberste Belagsschicht zu rechnen.

Die Oberfläche des Trottoirs ist weitgehend in einem akzeptablen Zustand. Lokal sind Risse, Senkungen und schadhafte Belagsflicke vorhanden, welche instandgestellt werden.

Die bearbeiteten Bereiche sind aufgrund der PAK-Belastung der Schottertränke, im Plan des ausgeführten Bauwerks genau festzuhalten.

Quergefälle

Das Quergefälle der Fahrbahn ist ausreichend, aber nicht konstant. Mit dem Hocheinbau, bzw. dem Belagsersatz wird in den Abschnitten A/B/C ein stetes, normgerechtes Quergefälle wiederhergestellt. Im Abschnitt D wird das bestehende Quergefälle übernommen.

Randabschlüsse

Ausserorts bestehen keine Randabschlüsse. Die Entwässerung erfolgt mehrheitlich seitlich über die Schulter. Teilbereiche entwässern entlang der angrenzenden Böschung, bzw. Wiesland in Schlammsammler.

Innerorts weist die Strasse 2-reihige Randabschlüsse auf. Defekte, alte sowie unstete Randabschlüsse werden ersetzt.

Der Flurweg der Unterhaltsgenossenschaft im Bereich der Liegenschaft Bertschikerstrasse 111 wird neu mit einem Randabschluss visuell von der Fahrbahn getrennt. Das Abfliessen des Oberflächenwassers von der Strasse auf den Flurweg wird verhindert. Die landwirtschaftliche Einfahrt der Liegenschaft Bertschikerstrasse 108 ist mit einer privaten gelben Markierung von der Fahrbahn getrennt. Auf eine bauliche Trennung von der Fahrbahn wird verzichtet. Der neue Kiesweg wird mit einem Randabschluss von der Fahrbahn getrennt.

5.2 Entwässerung

Ausserorts besteht auf einer Länge von ca. 250 m eine Sickerleitung, welche an der Gemeindegrenze Gossau ZH in südliche Richtung abgeleitet wird. Die Linienführung der Ableitung ist unbekannt und mit einer Aufschüttung

überdeckt. Innerorts wird das gesammelte Oberflächenwasser via einer Meliorationsleitung dem Nübruchbach zugeführt.

Schächte

Die bestehenden Roste der Strassenabläufe werden ersetzt und auf die neue Höhenlage der Strasse angepasst. Defekte und funktional unzureichende Strassenabläufe werden ersetzt. Diverse Schlamm-sammler werden vom Privatgrund in die Strassenparzelle verschoben und die Schachtnischen aufgehoben.

Leitungen

Die Leitungen sind visuell mehrheitlich in einem guten Zustand. Es sind Wurzeleinwüchse, Deformationen sowie Ausbrüche vorhanden. Schäden an den Leitungen werden lokal mit Grabarbeiten behoben.

Die angeschlossene Strassenentwässerung der Grütstrasse DN125 wird mit einer neuen Leitung DN160 ersetzt und die Linienführung für den Unterhalt optimiert. Die Haltung zwischen den Liegenschaften Bertschikerstrasse 102 - 108 weist ein geringes Gefälle von ca. 0.5% auf. Die Leitung DN200 wird mit einer neuen Leitung DN250 ersetzt, zur Gewährleistung der Kapazität.

Ableitung

Die Ableitung der Strassenentwässerung an der Gemeindegrenze Gossau ZH weist Mängel auf. Die Zugänglichkeit ist schlecht. Es wurde daher überprüft die Strassenentwässerung mit der bestehenden Ableitung Richtung Gossau ZH zusammenzuschliessen. Die Kapazität der bestehenden Leitung auf Seite Gossau ZH reicht im aktuellen Zustand jedoch nicht aus.

Im Rahmen der vorliegenden Strasseninstandsetzung wird die bestehende Strassenquerung repariert. Ausserhalb des Strassenraumes besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Die Funktionalität ist ausreichend.

Der Ersatz des Schlamm-sammlers an der Gemeindegrenze wird so umgesetzt, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Anschluss an die Strassenentwässerung auf Seite Gossau ZH, mit weiteren baulichen Massnahmen, möglich wäre, sollte die bestehende Ableitung versagen. Der überdeckte Schacht soll im Rahmen der Bauarbeiten sondiert werden.

5.3 Strassenausrüstung

Markierung

Ausserorts wird die Markierung der Mittellinie im Verhältnis 3/3 beibehalten. Im Kurven-, bzw. Kuppenbereich wird die Markierung, zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, als Vorwarnlinie im Verhältnis 4/2 ausgestaltet. Die seitlichen Flurwege werden neu mit einer Führungslinie von der Fahrbahn abgetrennt.

Die landwirtschaftliche Einfahrt der Liegenschaft Bertschikerstrasse 108 ist mit einer privaten gelben Markierung von der Fahrbahn getrennt. Diese wird wieder instandgestellt.

Die Knoten Bertschiker-/ Grütstrasse sowie Bertschiker-/ Schönenwerdstrasse werden neu mit einem Rechtsvortritt markiert, um den Rechtsvortritt zu verdeutlichen und zu verhindern dass Fahrzeuge beim Abbiegen die Kurve schneiden. Für die notwendige Bewilligung ist ein Antrag an die KAPO zu stellen.

Bei der Fussgängerquerung Schönenwerdstrasse werden „bfu-Füsschen“ auf den Boden markiert.

Die Markierungsmassnahmen wurden mit der Kantonspolizei vorbesprochen.

Signalisation

An der bestehenden Signalisation erfolgt im Rahmen der vorliegenden Strasseninstandsetzung keine Anpassung. Die Gemeinde Gossau ZH hat Bestrebungen, auf der Bertschikerstrasse Tempo 60 umzusetzen.

Beleuchtung

Innerorts bestehen fünf Beleuchtungskandelaber im Abstand von ca. 40 m. Die Ausleuchtung wurde durch die Stadtwerke überprüft und kann mit geringfügigen Anpassungen an den Leuchtmitteln toleriert werden. Nicht erfüllt wird die Gleichmässigkeit aufgrund des grossen Abstandes zwischen den Kandelabern. Mögliche Alternativen für eine bessere Ausleuchtung sind kostenintensiv (Leuchten mit einer anderen Optik ersetzen / Standorte anpassen). Auf aufwändige Anpassungen wird verzichtet.

Am Ortseingang befindet sich auf Höhe des Flurweges ein Beleuchtungskandelaber. Für die normgerechte Ausleuchtung im Bereich des projektierten Kiesweges sind zwei zusätzliche Beleuchtungskandelaber vorgesehen.

Die Beleuchtung der Fussgängerquerung an der Schönenwerdstrasse soll mit einem zusätzlichen Beleuchtungskandelaber optimiert werden.

5.4 Defizite Strassenraum

*Sichtweiten
offene Strecke*

Die Überhol- sowie Anhaltesichtweiten im Bereich der Kuppe ausserorts sind aufgrund der Kuppe sowie der Böschung und Bestockung nicht gewährleistet (best. Anhaltesichtweite Kuppe / Böschung = 35km/h, fahrbare Geschwindigkeit Kurvenradius = 55km/h).

Zur Optimierung der Sichtweiten wurden bauliche Varianten ausgearbeitet (Böschungsanpassung mit Sichtberme, Kurvenanpassung mit Erhöhung der Distanz zur Böschung). Die Varianten erfordern grössere bauliche Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke. Die Geländeeingriffe wurden mit den betroffenen Grundstückseigentümern besprochen und sind auf Ablehnung gestossen.

Innerhalb der bestehenden Strassenparzelle kann die Fahrbahn auf eine einheitliche Fahrbahnbreite mit Kurvenverbreiterung ausgebaut werden. Der Strassenabschnitt wird im Sinne von Art. 4 Verkehrsregelverordnung VRV als

betrieblich beherrschbar beurteilt. Weitergehende Eingriffe im Rahmen der vorliegenden Strasseninstandsetzung werden als unverhältnismässig eingeschätzt.

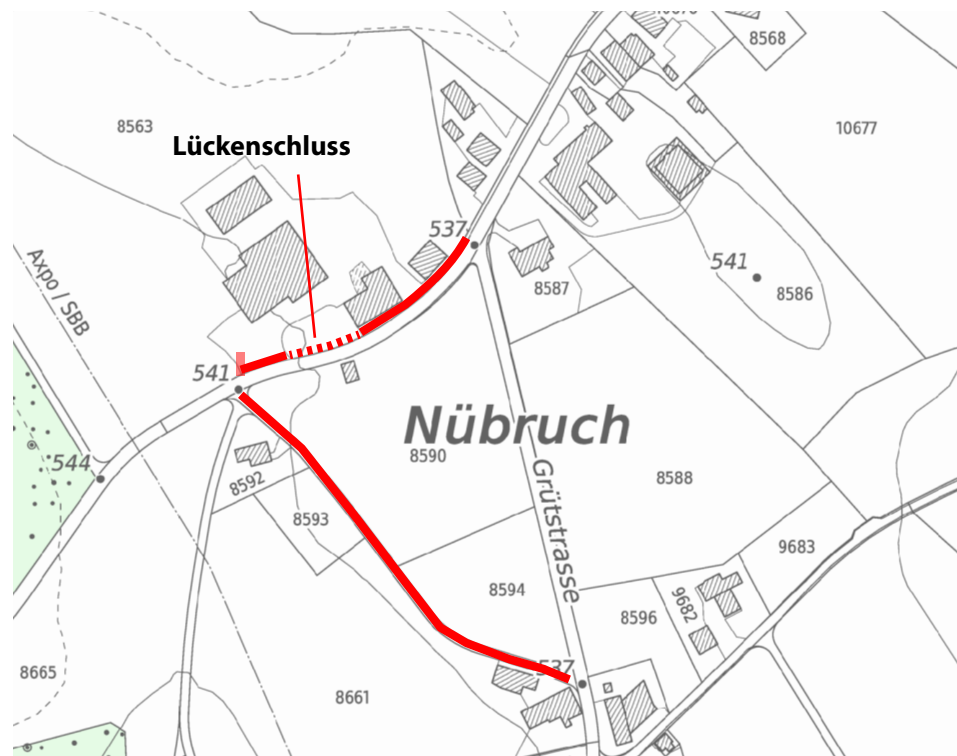
Markierungs- oder Signalisationsanpassungen wurden mit der Kantonspolizei geprüft. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit empfiehlt die KAPO die Markierung im betroffenen Bereich als Vorwarnlinie im Verhältnis 4/2 auszugestalten. Weitere Signalisations-/Markierungsmassnahmen sind aus Sicht KAPO nicht notwendig, da kein Unfallschwerpunkt besteht.

Ein-/ Ausfahrten

Bei den landwirtschaftlichen Flurwegen im Bereich des Waldes ist die Sicht durch die Bestockung eingeschränkt. Die Situation wurde mit dem Kreisforstmeister besprochen. Die Zuständigkeit für lokale untergeordnete Massnahmen liegt im Sinne des Waldunterhaltes bei den Waldeigentümern selber. Diverse private Ausfahrten innerorts weisen eine Überbreite sowie eine eingeschränkte Sicht auf. Misstände sind grundsätzlich im Rahmen von privaten Baugesuchen zu beheben.

Lückenschliessung Fusswegnetz

Entlang der Grütstrasse fehlt ein geschützter Fussgängerbereich zur Erschliessung der Liegenschaften im Bereich Nübruch/Rossweidli. Die Fusswegerschliessung soll via Flurweg bei Liegenschaft Bertschikerstrasse 111 gewährleistet werden.



Aktuell fehlt auf Höhe der Liegenschaft Bertschikerstrasse 108 ein Fussgängerschutz. Es soll auf einer Länge von ca. 32 m ein neuer Kiesweg als Fussgängerschutz erstellt werden. Der Kiesweg wird auf Privatland umgesetzt. Das mündliche Einverständnis des Eigentümers liegt vor. Die bestehende Hecke sowie der Zaun müssen zurückversetzt werden. Die Sichtweite der angrenzenden Ausfahrt ist zu berücksichtigen.



Abbildung 8: Skizze neuer Kiesweg auf Privatland Bertschikerstrasse 108

*Einmündung
Grütstrasse*

Die Grütstrasse mündet aktuell spitzwinklig in die Bertschikerstrasse ein. Die bestehende Situation fördert das ungebremste Einfahren in den Knoten. Der Rechtsvortritt ist nicht klar ersichtlich. Die Zufahrt soll unter Berücksichtigung der bestehenden Verteilkabine und Kandelaber angepasst werden. Der Versatz wird überfahrbar ausgeführt, um allfälliges Überschleppen durch grosse Fahrzeuge zu gewährleisten. Für die Anpassung ist ein Landerwerb sowie Kompensation von Fruchtfolgefläche notwendig.

*Fussgängerquerung
Schönenwerdstrasse*

Die Schulwegsicherheit der Fussgängerquerung Schönenwerdstrasse wurde mit einer parlamentarischen Anfrage auf politischer Ebene bemängelt. Schüler aus dem Wohngebiet beim IWAZ queren auf dem Schulweg zum Robankschulhaus die Schönenwerdstrasse ohne Vortritt oder Querungshilfe. Aufgrund der direkt angrenzenden Einmündung zur Bertschikerstrasse müssen Fussgänger beim Queren den Verkehr aus drei Richtungen im Blick haben.

Im Rahmen der vorliegenden Strasseninstandsetzung wurden verschiedene bauliche Massnahmen (Trottoirüberfahrt, Vertikalversatz, Mittelinsel) zur Verbesserung der Situation überprüft. Es zeigt sich, dass diese Varianten auf der Strasse keine effektive Verbesserung der Sicherheit bewirken, bzw. nicht normgerecht umsetzbar sind. Ebenfalls geprüft wurde das Markieren eines Fussgängerstreifens. Die gemäss Norm erforderlichen Voraussetzungen zur Anordnung eines Fussgängerstreifens sind jedoch nicht erfüllt.

Im Knotenbereich besteht kein Unfallschwerpunkt. Es liegt daher kein dringender Handlungsbedarf vor. Die Situation wird nicht als unsicher eingestuft.

Das Variantenstudium hat gezeigt, dass die Nachteile baulicher Massnahmen auf der Strasse deutlich überwiegen. Stattdessen wird auf markierungstechnische Verbesserungen und eine optimierte Beleuchtung gesetzt.

Am Knoten wird der Rechtsvortritt markiert, damit der Fahrzeugverkehr den Rechtsvortritt besser wahrnimmt, die Geschwindigkeit entsprechend senkt und aufgrund der Führungslinie die Kurve nicht schneidet. Auf querende Fussgänger wird eine ausreichende Anhaltesichtweite gewährleistet. An der übersichtlichsten Stelle werden „bfu-Füsschen“ auf den Boden markiert. Diese kennzeichnen die Stelle, von wo aus die Fussgänger ideale Sichtweiten auf den Verkehr haben. Die Ausleuchtung der Querung wird mit einem zusätzlichen Beleuchtungskandelaber optimiert.

6 Massnahmen Werkleitungen

| | | |
|--------------------------|------------------|---|
| <i>Kanalisation</i> | - Schmutzwasser: | Im Rahmen des Bauprojektes werden Kanal-TV-Aufnahmen der Hauptleitungen sowie der Grundstücksanschlussleitungen durchgeführt. |
| <i>Stadtwerke</i> | - Strom: | keine Massnahmen |
| | - Wasser/Gas: | Im Zusammenhang mit der Belagserneuerung sind Schieberkappen zu prüfen und allfällig zu ersetzen. |
| <i>Telekommunikation</i> | - Swisscom: | keine Massnahmen |
| | - Sunrise: | keine Massnahmen |

7 Erwerb von Grund und Rechten

Für die Anpassung des Einlenkers Grütstrasse ist Landerwerb von ca. 17 m² Landwirtschaftsland notwendig. Mit der Anpassung wird ca. 17 m² Fruchtfolgefläche beansprucht. Die Fruchtfolgefläche ist zu kompensieren.

8 Kosten, Ausführung

Kosten

Es ist mit folgenden Kosten inkl. MwSt. (+/- 20%) zu rechnen:

| | | | |
|-----|------------------------------|------------|------------------|
| I | Erwerb von Grund und Rechten | Fr. | 5'000.- |
| II | Bauarbeiten | Fr. | 485'000.- |
| III | Nebenarbeiten | Fr. | 90'000.- |
| IV | Technische Arbeiten | Fr. | 120'000.- |
| | Total | Fr. | 700'000.- |

Ablauf

Das Projekt wird gemäss Strassengesetz zur Mitwirkung sowie zur Festsetzung öffentlich aufgelegt. Mit den direkt angrenzenden Grundeigentümern wurden im Rahmen des ersten Projektentwurfs bereits Vorbesprechungen durchgeführt.

Die Umsetzung des Projektes erfolgt 2027. Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

- Vorprojekt April 2026
- öff. Auflage §12/13 StrG Mai / Juni 2026
- Bauprojekt September 2026
- öff. Auflage §16/17 StrG Okt. / Nov. 2026
- Submission Tiefbau Dez 2026 / Jan 2027
- Projektfestsetzung/Kredit Februar 2027
- Ausführung ab Frühling 2027

Ausführung

Es wird mit einer Bauzeit von ca. 3 Monaten gerechnet. Zur Optimierung des Bauablaufes wird die Vollsperrung der Bertschikerstrasse im Abschnitt zwischen dem Einlenker Grütstrasse und der Gemeindegrenze geprüft. Alternativ erfolgen die Bauarbeiten halbseitig. Der Verkehr wird einspurig mittels Baustellen-Lichtsignal geführt. Für die Belagsarbeiten muss die Strasse ca. 1 Woche gesamthaft gesperrt werden.

7. Mai 2026 / av

Grob Ingenieure AG
Bahnhofstrasse 267
8623 Wetzikon
Tel. 044 939 19 39

Anhang:

Fotos Bertschikerstrasse

Beilagen:

593-2 Instandsetzung, Situation 1:500 vom 07.05.2026

593-3 Kostenschätzung vom 07.05.2026

Anhang: Fotos Bertschikerstrasse



Abplatzungen



Flicke



Belagsrisse



Einmündung Grütstrasse



Strassenablauf auf Privatland



Trottoir mit lokalen Absenkungen