



Riet, Sanierung Radhofstrasse

Technischer Bericht

Auflageprojekt 2026



Projekt-Nr. 7369 | Datum: 09. März 2026

Inhalt

1	Zusammenfassung	3
2	Allgemeines	4
2.1	Auftrag	4
2.2	Abgrenzung zu Projekt Radhofstrasse	4
2.3	Grundlagen	5
2.4	Vorgaben und Normen	5
3	Beschreibung des IST - Zustand	6
3.1	Strasse, inkl. Strassenentwässerung	6
3.2	Langsamverkehr	7
3.3	Kanalisation	7
3.4	Werkleitungen	7
4	Bedürfnisse und Zweck der Erneuerung	8
4.1	Strassenbau, inkl. Strassenentwässerung	8
4.2	Verkehrsberuhigung	8
4.3	Kanalisation	9
4.4	Werkleitungen	9
5	Projektbeschreibung	10
5.1	Strasse	10
6	Landerwerb	14
7	Ausführung	14
7.1	Strasse, inkl. Strassenentwässerung	14
8	Weiteres Vorgehen	16
8.1	Termine	16

Auftraggeber:	Gemeinde Neftenbach, Schulstrasse 3 / 7, 8413 Neftenbach
Verfasser:	bhateam ingenieure ag www.bhateam.ch
Projektnummer:	7369
Datum Version:	09.03.2026 Version 1.0
Ablage:	P:\7369 Neftenbach, Sanierung Radhofstrasse\32 Bauprojekt\07 Berichte\7369_TB_Bauprojekt_2026-03-09.docx

1 Zusammenfassung

Die projektierte Strasseninstandsetzung umfasst die Radhofstrasse im Abschnitt ab der Gemeindegrenze zu Winterthur bis an die Einmündung in die Seuzachstrasse im Ortsteil Riet in der Gemeinde Neftenbach. Der Projektbereich ist zirka 570m lang und befindet sich baulich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Die Instandstellung umfasst die teilweise Erneuerung von Belägen und Abschlüssen. Die Strassenentwässerung wird beibehalten, jedoch lokal ergänzt und die bestehenden Schachtabdeckungen ersetzt. Die Sanierung erfolgt innerhalb der bestehenden Grenzen, es ist kein Ausbau und kein Landerwerb geplant. Im Zuge der Sanierung sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Mit Anordnung von seitlichen Einengungen und vertikalen Versätzen im Einmündungsbereich zur Alte Radhofstrasse wird die Reduktion der Geschwindigkeit v85 angestrebt.

Für die Werk- und Kanalisationsleitungen im Projektbereich besteht kein Ausbau- oder Erneuerungsbedarf. Im Zuge der Arbeiten werden Schachtabdeckungen, Schieber und Hydranten soweit erforderlich in Abhängigkeit zum Strassenbau erneuert.

Für die Realisierung des Sanierungsprojekts wird mit einer Bauzeit von 19 - 20 Wochen gerechnet. Die Arbeiten sind im Frühjahr/Sommer 2027 vorgesehen. In den Sommerferien 2027 wird für den Einbau des Deckbelags eine Vollsperrung erforderlich sein.

2 Allgemeines

2.1 Auftrag

Die Gemeinde Neftenbach, vertreten durch die Abteilung Werke, erteilten bhateam ingenieure ag auf Basis der Offerte vom 15. April 2025 die Ausarbeitung des Sanierungsprojekts für die Radhofstrasse. Auslöser für den Auftrag ist der ungenügende bauliche Zustand der Strasse.

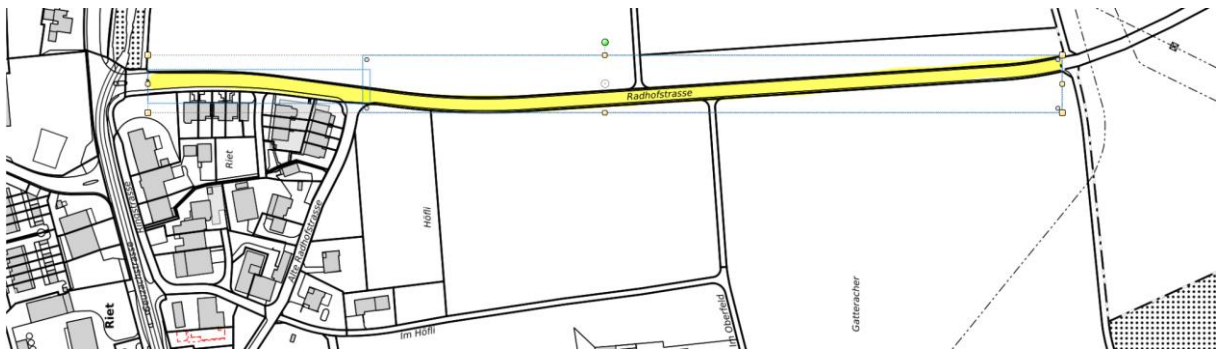


Abb. 1: Auszug amtliche Vermessung, Projektbereich Radhofstrasse

www.geo.zh.ch, 18.02.2026

Das Sanierungsprojekt umfasst den Strassenbau ab der Gemeindegrenze zu Winterthur bis an die Einmündung zur Seuzachstrasse. Es liegt auf der Strassenparzelle Nr. 4363 und tangiert die Parzelle Nr. 3796 (Einmündung Alte Radhofstrasse).

2.2 Abgrenzung zu Projekt Radhofstrasse

Parallel wird durch bhateam ingenieure ag ein Sanierungsprojekt für die Alte Radhof- und Ringstrasse im Bereich Riet erarbeitet.

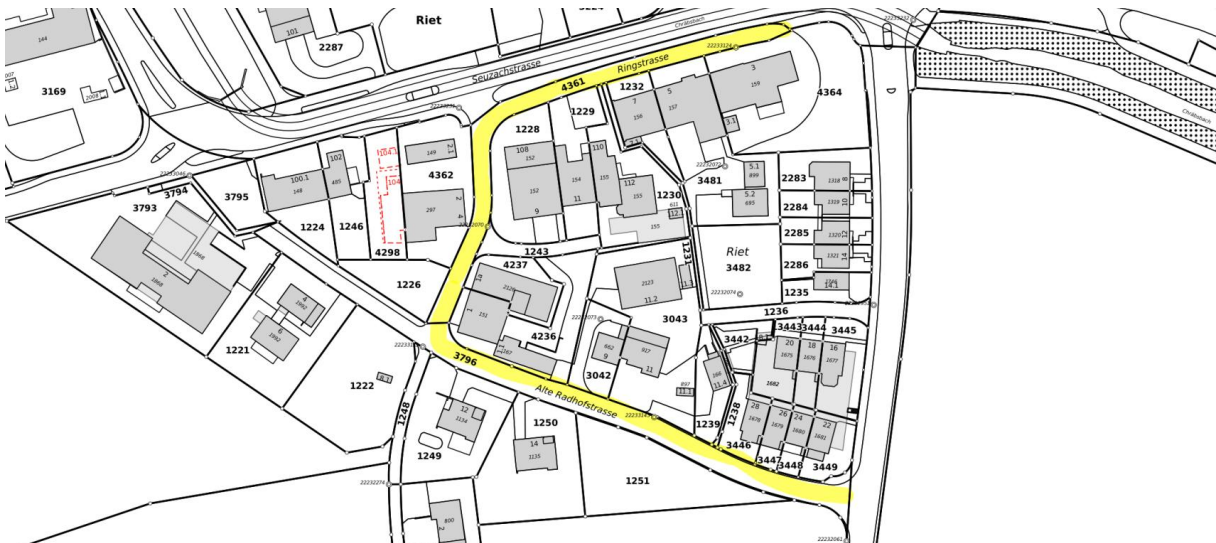


Abb. 2: Auszug amtliche Vermessung, Projektbereich Alte Radhof- und Ringstrasse

www.geo.zh.ch, 18.02.2026

Parallel wird durch bhateam ingenieure ag ein Sanierungsprojekt für die Alte Radhof- und Ringstrasse im Bereich Riet erarbeitet. Die Einmündung Alte Radhofstrasse in die Radhofstrasse ist Bestandteil des vorliegenden Projekts Radhofstrasse.

2.3 Grundlagen

Die Projekterarbeitung erfolgte auf folgenden Grundlagen:

- Amtliche Vermessung
- Kanalisations- und Werkleitungskataster
- Bericht «Massnahmen Verkehr Riet» (TEAMverkehr.winterthur, 20. Mai 2025)
- Bericht Zustandserfassung Belag und Foundation (ViaTec, 11. Nov 2024)

Geschwindigkeitsmessung Radhofstrasse (Entlang Siedlungsgebiet Ried, innerorts)

Durch die KAPO wurden an der Radhofstrasse Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die Messung erfolgte im Innerortsbereich (50 km/h) auf Höhe der Liegenschaft Radhofstrasse 22.

<i>Messung 1</i>	<i>26. Aug – 01. Sep 2025</i>	<i>Richtung Norden, V85 gemessen: 59 km/h</i> <i>Richtung Süden, V85 gemessen: 59 km/h</i>
<i>Messung 2</i>	<i>25. – 30. Okt 2025</i>	<i>Richtung Norden, V85 gemessen: 58 km/h</i> <i>Richtung Süden, V85 gemessen: 57 km/h</i>

Verkehrsmengen Radhofstrasse (DTV)

Aktuell liegen keine Angaben zu der Verkehrsmenge auf der Radhofstrasse vor. Durch die Gemeinde Neftenbach erfolgt im März 2026 die Ermittlung des Durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) mit Messungen auf der Radhofstrasse.

2.4 Vorgaben und Normen

- Normalien Tiefbauamt Kanton Zürich
- SIA-, VSS- und VSA-Normen und Richtlinien

3 Beschreibung des IST - Zustand

3.1 Strasse, inkl. Strassenentwässerung

Die Radhofstrasse verläuft heute auf einer Länge von zirka 570m ab der Gemeindegrenze zu Winterthur bis zur Einmündung in die Seuzachstrasse. Sie entstand um das Jahr 1980 mit der Begradigung der damaligen Verbindungsstrasse von Wülflingen nach Riet und Aesch. Die ursprüngliche Strasse wurde östlich entlang des Siedlungsgebiets bis zur Einmündung in die Seuzachstrasse verlängert. Das verbleibende Teilstück im Siedlungsgebiet Riet wurde als Alte Radhofstrasse benannt.

Die Radhofstrasse war ursprünglich eine Kantonsstrasse, welche zwischenzeitlich zur Gemeindestrasse umklassifiziert wurde und im Eigentum der Gemeinde Neftenbach liegt.

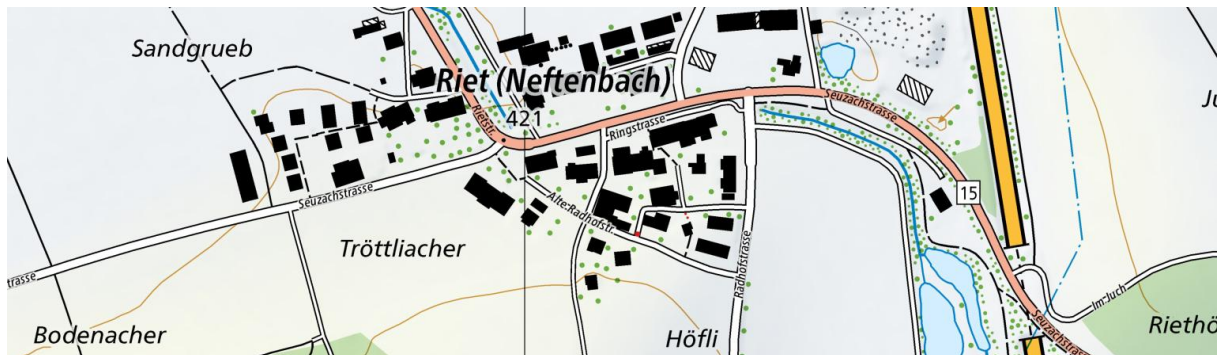


Abb. 3: Auszug Landeskarte aktuell

www.map.geo.admin.ch, 18.02.2026



Abb. 4: Auszug Landeskarte 1977

www.map.geo.admin.ch, 18.02.2026

Die Beläge und Abschlüsse der Radhofstrasse sind baulich in einem schlechten Zustand und haben Erneuerungsbedarf. Die Einmündung in die Seuzachstrasse wurde mit dem Bau der Schutzinsel und der Radwegquerung erneuert, dieser Teil befindet sich baulich in einem guten Zustand und wird belassen.

Gemäss der erfolgten Zustandsuntersuchung ist die Foundation der Radhofstrasse ausreichend dimensioniert und besteht aus frostsicherem Kiessand. Das untersuchte Belagsmaterial weist keine PAK-Belastungen auf, es kann als herkömmlicher Ausbruchsphalt in den Recyclingkreislauf gebracht werden.

3.2 Langsamverkehr

Die Gemeinde ist in Rücksprache mit dem Kantonalen Tiefbauamt (Fachstelle Veloverkehr) für Anpassungen bei der Radwegquerung Seuzachstrasse und Einfahrt in die Ringstrasse. Dies soll, fall Massnahmen im Bereich Radhofstrasse erforderlich sind, in der vorliegenden Strassensanierung berücksichtigt werden, aktuell liegen noch keine Ergebnisse vor.

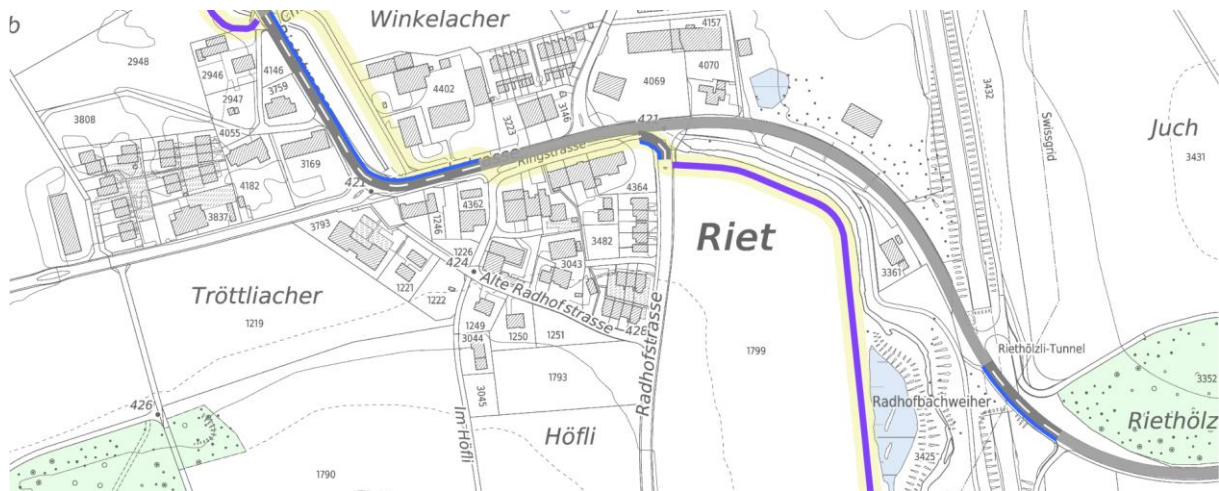


Abb. 5: Auszug GIS «Veloinfrastruktur Radwege und Radstreifen»

www.geo.zh.ch, 18.02.2026

3.3 Kanalisation

Gemäss Auskunft der Gemeinde befinden sich die Abwasserleitungen im Projektbereich in einem sehr guten Zustand, diese wurden vor 2 Jahren saniert.

3.4 Werkleitungen

Wasserversorgung

Das Leitungsnetz im Projektbereich ist in einem ausreichenden Zustand. Es besteht kein Bedarf.

Elektrizität (EKZ)

Gemäss Werkkoordination der Gemeinde Neftenbach vom 29. Jan 26 besteht von Seiten EKZ kein Bedarf.

Swisscom

Gemäss Werkkoordination der Gemeinde Neftenbach vom 29. Jan 26 besteht von Seiten Swisscom kein Bedarf, lediglich bei Schächten gilt es im Zusammenhang mit der Strassensanierung Anpassungen oder Reparaturen vorzunehmen.

4 Bedürfnisse und Zweck der Erneuerung

4.1 Strassenbau, inkl. Strassenentwässerung

Der Strassenoberbau soll innerhalb der bestehenden Strassenparzelle erneuert werden.

Die Strassenentwässerung ist, soweit möglich beizubehalten und nur bei Bedarf anzupassen oder zu erweitern.

4.2 Verkehrsberuhigung

Folgende Erkenntnisse bestehen auf Basis der getätigten Untersuchungen und Vorabklärungen:

- Stau an der Radhofstrasse während Abendverkehr von Winterthur Richtung Aesch, in der Folge Schleichverkehr auf der Alten Radhofstrasse
- Die Radhofstrasse gehörte früher dem Kanton und wurde entsprechend breit dimensioniert. Anwohner der Radhofstrasse beanstanden das allgemeine Fahrverhalten (zu schnell, lärmig). Neu soll sie siedlungsorientierter gestaltet werden, damit die allgemeine Geschwindigkeit möglichst herabgesetzt werden.
- Das Rückstauprobblem am Knoten Radhofstrasse/Seuzachstrasse (Kantonsstrasse) kann kurzfristig nicht gelöst werden und bedarf langfristig eine gemeinsame Lösung mit dem Kanton. Der Kanton hat diesen Strassenabschnitt vor ein paar Jahren saniert. Es braucht zudem eine verkehrstechnische Überprüfung, damit das Rückstauprobblem nachhaltig gelöst werden kann.
- Anwohner der alten Radhofstrasse haben sich über den Schleichverkehr während Stau der Radhofstrasse reklamiert. Es wurde im Sommer 2025 ein temporäres Fahrverbot (mit Ausnahme von Zubringer) entlang der Alten Radhofstrasse während 2 Monate eingeführt. Der Verkehr hat zwar massiv abgenommen, aber der Widerstand war gross. Es gibt Anwohner der Radhofstrasse, die Nachtparkbewilligungen haben und an der alten Radhofstrasse regelmässig parkieren. Einige von ihnen müssen ihre Zufahrten über die Alten Radhofstrasse fahren. Diese durften aufgrund des Fahrverbots ihre täglichen Zufahrten resp. Parkmöglichkeiten nicht mehr verwenden.
- Ziel der Einführung T30 an der Alten Radhofstrasse ist bereits mit den heutigen Elementen erreicht.
- Die Alte Radhofstrasse soll neu über Parkfelder verfügen. Damit soll die Attraktivität des Schleichverkehrs reduziert werden.

Durch geeignete Massnahmen soll eine Reduktion des v85 im Innerortsbereich erreicht werden. Denkbar dazu sind vertikale Versätze oder seitliche Einengungen mit Betonelementen und angeordneten Parkfeldern. Mit der Anordnung von Parkfeldern kann zugleich der Bedarf nach öffentlichen Parkplätzen im Bereich Riet gedeckt werden.

4.3 Kanalisation

Es besteht kein Bedarf zu Ausbauten oder Erneuerungen. Im Zuge der Strassenbauarbeiten werden die Schachtabdeckungen erneuert und bei Bedarf höhenmässig angepasst.

4.4 Werkleitungen

Es besteht kein Bedarf zu Ausbauten oder Erneuerungen.

Im Zuge der Strassenbauarbeiten werden Schachtabdeckungen, Schieber oder Hydranten soweit erforderlich erneuert und höhenmässig angepasst.

5 Projektbeschreibung

Die Projekttrichtung wird von Süd nach Nord, ab der Gemeindegrenze zu Winterthur (m 0.00) bis zur Einmündung in die Seuzachstrasse (m 567.4), definiert.

Der Projektumfang ist den Bauprojektplänen in der Beilage zum vorliegenden Bericht zu entnehmen.

Plan Nr.	Inhalt	Stand
7369-32-01a	Situation 1:200, Teil 1	13. Jan 26
7369-32-02a	Situation 1:200, Teil 2	13. Jan 26
7369-32-03a	Situation 1:200, Teil 3	13. Jan 26
7369-32-04a	Längenprofil 1:200/50, Teil 1	24. Okt 25
7369-32-05a	Längenprofil 1:200/50, Teil 2	24. Okt 25
7369-32-06a	Querprofile 1:100	24. Okt 25

Im Bauprojekt nicht enthalten sind die projektierten Elemente zur Verkehrsberuhigung. Welche im Januar 2026 im Zuge des Auflageprojekts ergänzt wurden. Die Umsetzung dieser Elemente liegt der KAPO zur Prüfung vor. Bei einer positiven Entscheidung werden die Elemente in die Strassenbaupläne (Bauprojekt) aufgenommen.

Pläne Auflageprojekt

Plan Nr.	Inhalt	Stand
7368-33-01	Situation 1:200	09. März 26

Ergänzende Pläne (nicht Teil der Auflage)

7368-33-11	Situation Sichtweiten 1:200	23. Jan 26
------------	-----------------------------	------------

5.1 Strasse

Der Strassenoberbau wird innerhalb der bestehenden Strassenparzelle komplett erneuert.

Projektiertes Aufbau Fahrbahn (teilweiser Belagsersatz, Innerortsbereich):

Rückbau	Belag fräsen		(13 cm)
Asphaltbelag	Deckschicht	AC 11S, B 70/10	4 cm
	Tragschicht	ACT 22S, B 50/70	9 cm
<i>Best. Belag</i>	<i>Restbelag</i>		6.5 cm
<i>Best. Foundation</i>	<i>Kiesfundation</i>		45.5 cm
Aufbau Total (Sondage 1)			65cm

Projektiertes Aufbau Fahrbahn (kompletter Belagsersatz, Ausserortsbereich):

Rückbau	Belag aufbrechen		(13.5cm)
Asphaltbelag	Deckschicht	AC 11S, B 70/10	4 cm
	Tragschicht	ACT 22S, B 50/70	9 cm
Foundation	Planie / Ergänzung Foundation		0.5cm
	<i>Bestehende Kiesfundation</i>		51.5 cm
Aufbau Total (Sondage 2)			65cm

Die Tragschicht wird halbseitig eingebaut, so dass die Arbeiten bei laufendem Verkehr mit Lichtsignal erfolgen können. Der Deckbelag wird aus Qualitätsgründen in einer Etappe über den Gesamten Abschnitt eingebaut. Zur Verstärkung im Bereich der Arbeitsfuge in der Fahrbahnmitte wird eine Asphaltbewehrung (z.b. Sytec Gridseal Patch, b=1.0m) eingebaut.

Projektierter Aufbau Gehweg (teilweiser Belagsersatz, Deckbelag)

Rückbau	Belag fräsen		(3 cm)
Asphaltbelag	Deckschicht	AC 8N, B 70/10	3 cm
<i>Best. Belag</i>	<i>Restbelag</i>		<i>unb.</i>
<i>Best. Foundation</i>	<i>Kiesfundation</i>		<i>unb.</i>
Aufbau Total			-

Projektierter Aufbau Gehweg (kompletter Belagsersatz):

Rückbau	Belag aufbrechen		unb.
Asphaltbelag	Deckschicht	AC 8N, B 70/10	3 cm
	Tragschicht	ACT 22S, B 50/70	7 cm*
<i>Best. Foundation</i>	<i>Kiesfundation</i>		<i>unb.</i>
Aufbau Total			-

* Im Bereich von Überfahrten wird die Tragschicht um 3cm verstärkt.

Strassenentwässerung

Die Gefälle der Strassen werden beibehalten und nicht angepasst. Die bestehenden Einlaufschächte werden somit unverändert übernommen. Die Schachtabdeckungen werden grundsätzlich erneuert.

Im Bereich der projektierten Elemente zur Verkehrsberuhigung gilt es die bestehenden Schächte an die baulichen Elemente soweit nötig anzupassen und bei Bedarf zu verschieben. Das vorliegende Projekt ist für die Phase Submission nach einer allfälligen Freigabe der Massnahme durch die KAPO entsprechend zu ergänzen.

Seitliche Anpassung, Einmündungen und Vorplätze

Die bestehende Strassengeometrie wird beibehalten, die seitlichen Anpassungen sind minimal.

Im Ausserortsbereich ist mit der Erneuerung von Abschlüssen und dem seitlichen Belagsrand ein Streifen von 50 bis 100cm durch die Bauarbeiten tangiert. Im Bereich der Siedlung Riet wird die Aussenkante Gehweg beibehalten und die angrenzenden Grundstücke sind baulich nicht tangiert.

Verkehrsberuhigung

Basierend auf dem Bedürfnis zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit im Innerortsbereich sind Massnahmen erforderlich. Dazu sind vertikale und horizontale Versätze der Fahrbahn gemäss VSS-Norm 40 213 projektiert.

Die einzelnen Massnahmen sind nachfolgen aufgeführt und erläutert. Ergänzend dient die Situation des Auflageprojekts.

m 383.00 50er Tafel, seitliche Einengung mit Betonelement (Trapez Typ B b=1.45)
rechts Verbleibende Durchfahrt ca. 5.47m

Für die Erkennbarkeit, insbesondere in der Nacht, ist die Kennzeichnung mit einem Leitpfeil auf dem Betonelement vorgesehen. Eine markierte Leitlinie um das Element dient zusätzlich zur Erkennbarkeit.



Abb. 6: Foto einer bestehenden Einengung (Typengleich)

bhateam ingenieure ag, 05.12.2025

m 417.00 Einmündung Alte Radhofstrasse
Vertikaler Versatz ausbilden durch Anheben des Kreuzungsbereichs, zur Verdeutlichung des Rechtsvortritts, zugleich Markierung Rechtsvortritt (Strichliert) anbringen.
Die Rampen werden in Asphalt. Gemäss Vorgaben der VSS-Norm 40 213 und Vorgaben TBA ZH (Standards Veloverkehr) wird für die maximale Längsneigung der Rampen 3% gewählt, relativ zum bestehenden Längsgefälle. Die Rampenlänge beträgt 2.0m. Die Rampen werden gemäss Vorgaben der VSS-Norm 40 213 und VSS 40 851 mit Markierung eines Schachbrettmusters verdeutlicht.
Der westlich verlaufende Gehweg wird zum Kreuzungsbereich der Fahrbahn mit einem schräg gestellten Bordstein (4cm schräg), gemäss Normal ZH 612B ausgebildet.

m 450.00 seitliche Einengung mit Betonelement (Trapez Typ B b=1.45)
rechts Verbleibende Durchfahrt ca. 5.44m

Für die Erkennbarkeit, insbesondere in der Nacht, ist die Kennzeichnung mit einem Leitpfeil auf dem Betonelement vorgesehen. Eine markierte Leitlinie um das Element dient zusätzlich zur Erkennbarkeit.

m 430.00 Reduktion der überbreiten Fahrbahn auf einheitlich 7.0m Fahrbahnbreite.
- 495.00

m 472.00 Einmündung Privatstrasse
links Die vorhandenen Sichtweiten mit den Projektierten Elementen sind gemäss Anhang A erfasst.

m 520.00 seitliche Einengung mit Anordnung eines Doppelparkfeldes,
links ergänzt wird das Parkfeld mit einem Betonelement (Trapez Typ B b=1.45).
Verbleibende Durchfahrt ca. min. 6.30m

Für die Erkennbarkeit, insbesondere in der Nacht, ist die Kennzeichnung mit einem Leitpfeil auf dem Betonelement vorgesehen. Eine markierte Leitlinie um das Element dient zusätzlich zur Erkennbarkeit.

Die Verbleibende Durchfahrtsbreite basiert auf dem Begegnungsfall von 2 LKW im Bereich des Parkfeldes. Mit dieser Durchfahrtsbreite kann gewährleistet werden, dass der Verkehrsfluss auch bei Stau in Richtung Norden gewährleistet ist. Somit kann der Verkehrsfluss nach Süden aufrechterhalten werden und kein Stau auf die Kantonsstrasse erfolgen.

Das angeordnete Betonelement dient dazu, dass die Massnahme auch bei freien Parkfeldern zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit dient.

Die Abmessung der Parkfelder basieren auf der VSS-Norm 40 291 Parkieren

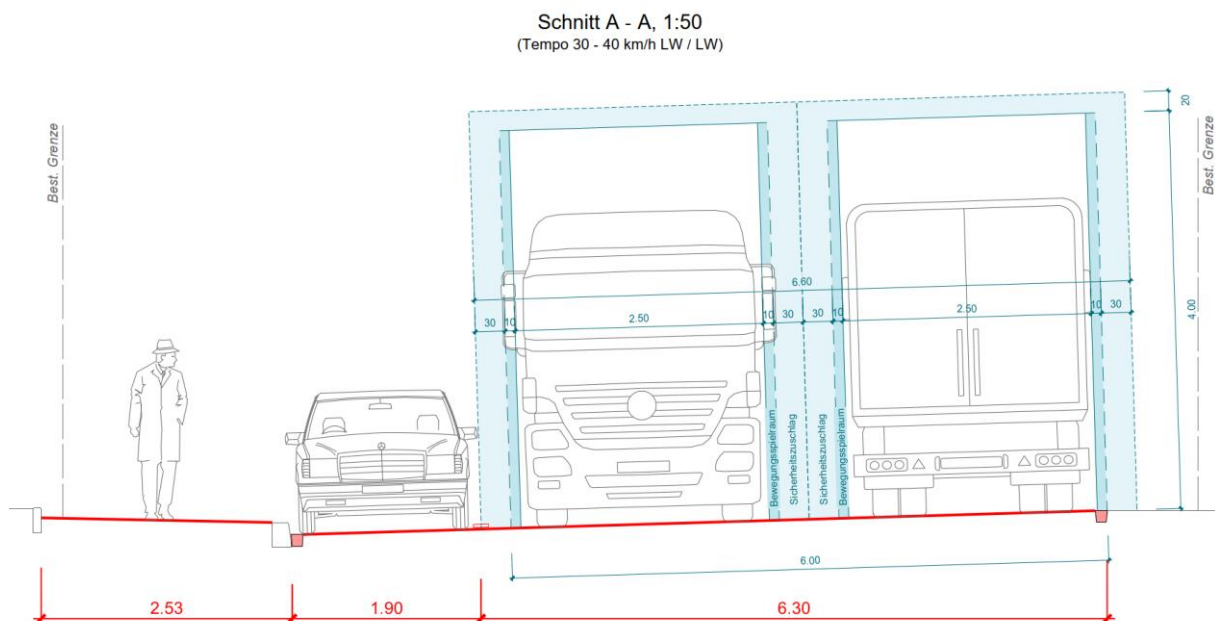


Abb. 7: Lichtraumprofil m 520.00 (Durchfahrt Parkfeld)

bhateam ingenieure ag, 23.01.2026

Durch die Anordnung des Doppelparkfeldes bei m 520.00 wird die Aufweitung zur bestehenden Schutzinsel in 2 Stufen aufgeteilt, eine erste Aufweitung erfolgt vor den beiden Parkfeldern, die Aufweitung für die Schutzinsel im Anschluss an die Parkfelder.

Basieren auf dem Normal ZH 106 «Fussgängerschutzinsel» wird für die Aufweitung in Fahrtrichtung vor der Insel jeweils ein Radius von 60m gewählt für die beiden gegenläufigen Bogen. Das Teilstück zwischen den beiden Bogen ist als Gerade, parallel zum Parkfeld ausgebildet.

6 Landerwerb

Die Erneuerung der Strasse erfolgt innerhalb der bestehenden Parzellen, es ist kein Landerwerb und keine Bereinigung der Grenzen vorgesehen.

7 Ausführung

7.1 Strasse, inkl. Strassenentwässerung

Die Bauarbeiten für die Strassensanierung sind ab Anfang März 2027 geplant. Mit der geschätzten Bauzeit von 19 - 20 Wochen (5 Monate) wäre die Fertigstellung bis Ende Juli 2027 möglich. Die erforderliche Vollsperrung könnte somit in den Sommerferien 2027 realisiert werden.

Die ebenfalls projektierte Sanierung der Alte Radhof- und Ringstrasse bildet eine Abhängigkeit bei der Realisierung des vorliegenden Sanierungsprojekts. Die Radhofstrasse soll im Anschluss an die vorangehende Sanierung der Alte Radhof- und Ringstrasse ausgeführt werden.

Die Submission der beiden Abschnitte soll kombiniert und die Arbeiten durch einen Unternehmer realisiert werden. Dadurch kann die parallellaufende Sanierung optimal koordiniert werden.

Die Verkehrsführung gilt es in Rücksprache mit der Gemeinde Neftenbach, der angrenzenden Stadt Winterthur und in Rücksprache mit dem Kanton zu definieren.

Etappierung

Die Realisierung der Sanierung Radhofstrasse ist in Abhängigkeit zur Verkehrsführung zu planen. Die möglichen Variante wären eine Führung des Verkehrs mittels Lichtsignalanlage im Baustellenbereich. Grösste Herausforderung wäre in diesem Fall die Einmündung und Abhängigkeit zur Seuzachstrasse. Als weitere Variante besteht die Möglichkeit eines Einbahnverkehrs mit Umleitung des Gegenverkehrs oder die komplette Sperrung des Abschnitts. Für eine optimierte Ausführung wird eine Kombination der möglichen Verkehrsführung als sinnvoll erachtet.

Ein möglicher Vorschlag für die Realisierung ist nachfolgend aufgeführt, als Basis für die Koordination mit den beteiligten kantonalen und kommunalen Stellen.

- Phase A: Arbeiten halbseitig mit Lichtsignal
Bereich m 0.00 (Gemeindegrenze) bis ca. m 460.00 (Einmündung Privatstrasse)
Rückstaulänge zur Seuzachstrasse min. 80m, bei Bedarf mit Priorität abzuleiten.
Erneuerung Abschlüsse / Ersatz der Schachtabdeckungen
Einbau Tragschicht bei Belagsersatz
- Phase B: Verkehrsführung im Einbahnregime, Arbeiten halbseitig
Bereich ca. m 460.00 bis m 550.00 (Einmündung Seuzachstrasse)
- LKW in beide Richtungen umgeleitet (Umfahrung Baustelle)
PW:
- Radhofstrasse, Süd -> Nord, in Richtung Seuzachstrasse, einspurig entlang Baustelle
- Radhofstrasse, Nord -> Süd, ab Seuzachstrasse umgeleitet über Ringstrasse und alte Radhofstrasse. (bis Einmündung Radhofstrasse)
Erneuerung Abschlüsse / Ersatz der Schachtabdeckungen
Einbau Tragschicht bei Belagsersatz

Phase C: Abschnitt komplett gesperrt (Einbau Deckbelag)
Bereich m 0.00 bis m 550.00
- Gesamter Verkehr in beide Richtungen umgeleitet (Umfahrung Baustelle)
Einbau Deckbelag bei Belagsersatz

Der Deckbelagseinbau ist im Zuge der Bauarbeiten vorgesehen, er soll aus Gründen der Qualitätssicherung am Ende in einer Etappe über den ganzen Abschnitt eingebaut werden. Dazu wird eine Vollsperrung von 3 - 5 Tagen abgeschätzt. Idealerweise ist eine solche Sperrung in einer Zeit mit weniger Verkehr (z. B. Schulferien) einzuplanen.

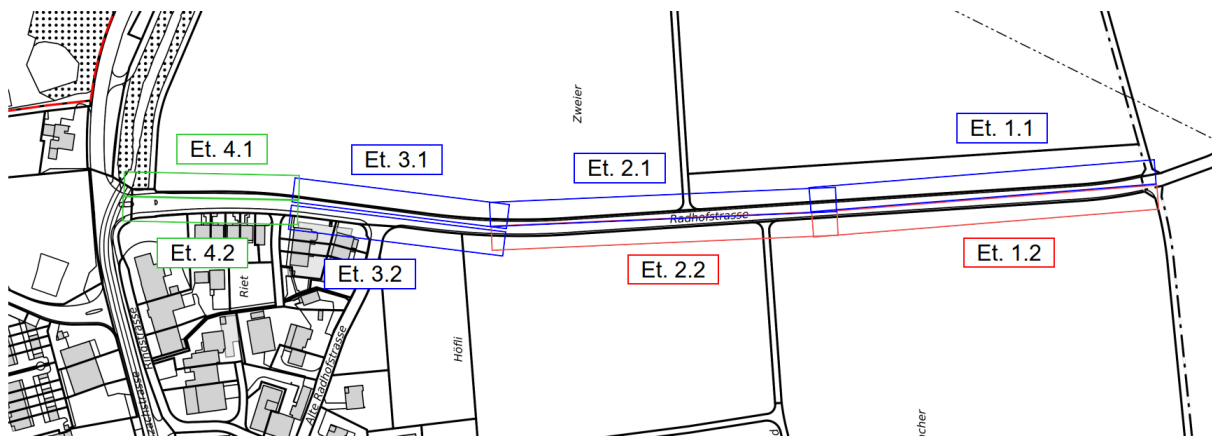


Abb. 8: Übersicht vorgeschlagene Etappen

bhateam ingenieure ag, 09.03.2026

Abschätzung Bauzeit

Auf Basis der vorangehenden Etappierung wird die Bauzeit wie folgt abgeschätzt (in Wochen):

Installation			½
Phase A: 1.1+1.2+3.1+1.2+2.2+3.2			12
<i>Etappe 1.1/2.1/3.1/3.2 (halbseitig, mit Abschlüssen)</i>	<i>je 2 ½</i>		
Abbrüche	½		
Abschlüsse / Entwässerung	1		
Planie	½		
Einbau Tragschicht / Fertigstellung	½		
<i>Etappe 1.2/2.2 (halbseitig, ohne Abschlüssen)</i>	<i>je 1</i>		
Abbrüche / Planie	½		
Einbau Tragschicht / Fertigstellung	½		
Phase B: 4.1 + 4.2			4
<i>Etappe 4.1 / 4.2 (halbseitig, mit Abschlüssen)</i>	<i>je 2</i>		
Abbrüche	½		
Abschlüsse / Entwässerung	½		
Planie	½		
Einbau Tragschicht / Fertigstellung	½		
Reserve Phase A + B:			1
Phase C:			1
Vorarbeiten / Einbau Deckbelag	½ - 1		
Fertigstellung	½		
Fertigstellung / Deinstallation			½
	Total	19 - 20 Wochen	

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Termine

Auftragserteilung Projektierung	April 2025
Vorprojekt	Sept 2025
Bauprojekt	Jan 2026
Auflageprojekt / Vorprüfung	Feb 2026
Auflage	März/April 2026
Submission	bis Mai 2026 (<i>zeitgleich mit Alter Radhof- / Ringstrasse</i>)
Realisierung	Frühjahr / Sommer 2027