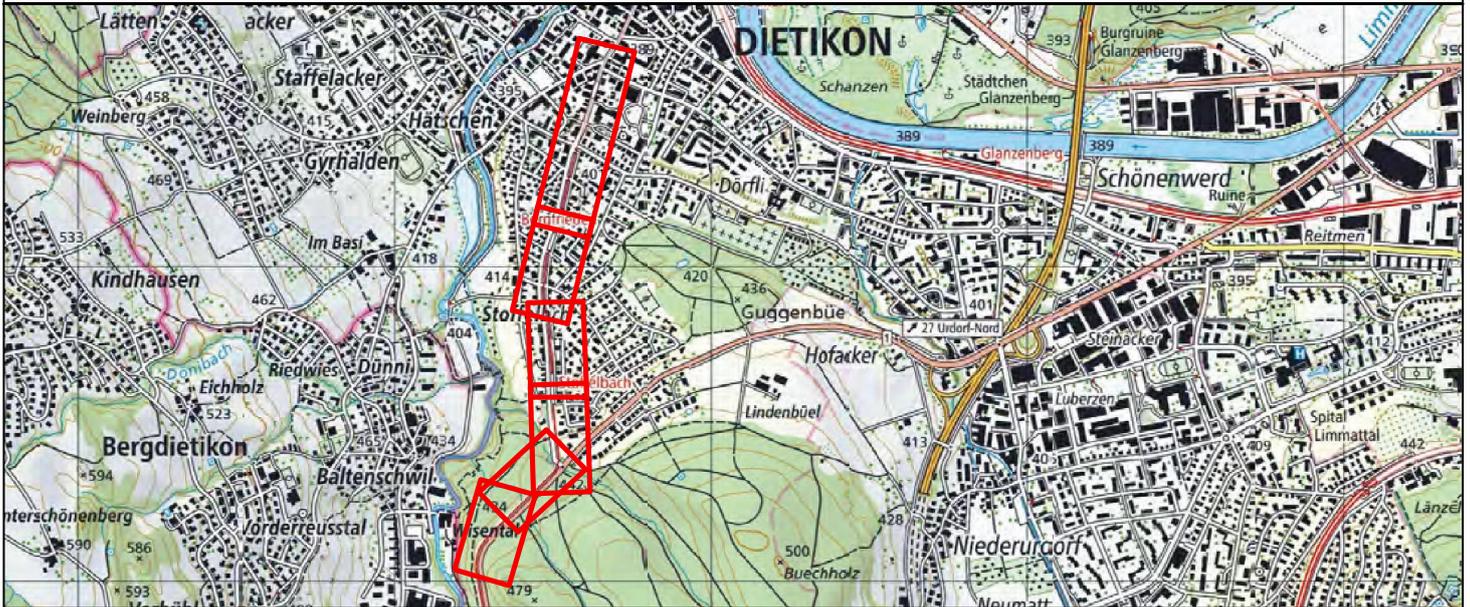


Doppelspur Dietikon

21.1



Aargau Verkehr AG

Projektverfasser

Ort, Datum

Unterschriften

Ort, Datum

Unterschrift

Zürich, 31.07.2019

" sign. M. Grünenfelder "
Stv. CEO und Grossprojekte
(Mathias Grünenfelder)

" sign. D. Giger "
.....
Leiter Infrastruktur
(Daniel Giger)

Zürich, 31.07.2019

" sign. B. Koller "
.....
(Bernhard Koller)

Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	31.05.2019		Foe			
A	31.07.2019		Foe			
B						
C						
D						



Aargau
Verkehr

Bearbeitungsstufe: Auflageprojekt

Gemeinde: Dietikon

Strasse: Bernstrasse - Bremgartnerstrasse

Strecke: Bremgarten - Dietikon

km / Bauwerk: km 16.590 - 18.400

Vorhaben: Aargau Verkehr, Doppelspur BD, Dietikon



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt

Bericht Bauphasen

Projektieren und Realisieren

Projekt Nummer: 700925.1100

Projektverfasser

INGE Doppelspur



Dokumentenkontrolle	
Autor	Dirk Foerster
Telefon	
E-Mail	
Erstellt am	31.07.2019
Status	Definitiv
Klassifizierung	PGV-Dossier
Dateiname	Bericht Bauphasen BD Doppelspur

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Einleitung	5
1.2	Projektumfang.....	5
1.3	Vorhandene Situation heute	6
2	Termine	8
3	Generelle Randbedingungen / Umleitungskonzept.....	9
4	Bauphasen	10
4.1	Festlegung der Bauabschnitte.....	10
4.2	Bauphase 1.....	12
4.2.1	Bauphase 1.1.....	12
4.2.2	Bauphase 1.2.....	13
4.3	Bauphase 2.....	14
4.4	Bauphase 3.....	15
4.4.1	Bauphase 3.1.....	15
4.4.2	Bauphase 3.2.....	16
4.5	Bauphase 4.....	17
4.5.1	Bauphase 4.1.....	17
4.5.2	Bauphase 4.2.....	18
4.6	Spezial-Bauphasen "Kreisel Guggenbühl"	19
5	Baulegistik.....	20
6	Anlagen	21

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung
AG	Aargau
AVA	Aargau Verkehr AG
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Bundesamt für Kultur
BAV	Bundesamt für Verkehr
BD	Bremgarten-Dietikon-Bahn
BDWM AG	Ehem. Bezeichnung der Betreibergesellschaft, heute AVA
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DSP	Doppelspur
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (24 h, in beide Richtungen)
EBV	Eisenbahnverordnung
FaRi	Fahrtrichtung
FG	Fussgänger
HAST	Haltestelle
HVS	Hauptverkehrsstrasse
GSchG	Gewässerschutzgesetz
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAK	polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PGG	Plangenehmigungsgesuch
PGV	Plangenehmigungsverfahren
StFV	Störfallverordnung
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBBo	Verordnung über Belastungen des Bodes
VVEA	Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen
VQS	Verkehrsqualitätsstufen
ZH	Zürich

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Der heute einspurige Betrieb der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) auf der Bremgartnerstrasse in Dietikon soll in einen doppelgleisigen, richtungsgetrenten Bahnbetrieb ausgebaut werden. Die Bahn wird dann zukünftig zwischen dem Endbahnhof am Bahnhof Dietikon und der Haltestelle Stoffelbach im Mischtrassee als Strassenbahn verkehren. Im Rahmen des Projektes "Doppelspurausbau BD" werden auch die Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden und Schöneeggstrasse neu und behindertengerecht gestaltet.

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn verkehrt zwischen dem Endbahnhof in Dietikon und der Haltestelle Stoffelbach in der Bremgartnerstrasse grösstenteils eingleisig, teils im seitlichen Eigentrassee, teils im Mischtrassee mit Gegenverkehr.

Im Norden grenzt unmittelbar das Projekt Limmattalbahn an den Perimeter an. Teil des Projektes Limmattalbahn ist der Doppelspurausbau der BD zwischen der Schöneeggstrasse und dem Endbahnhof Dietikon. Das Projekt "Limmattalbahn - Projektteil BD" (Bremgartnerstrasse Nord) ist eng mit dem Projekt "Doppelspurausbau BD" (Bremgartnerstrasse südlich der Schöneeggstrasse) verbunden.

Zum Baustart des Projektes "Doppelspurausbau BD" ist der Projektteil der Limmattalbahn bereits realisiert, der Doppelspurausbau der BD zwischen Schöneeggstrasse und der Endhaltestelle im Bahnhof Dietikon ist also bereits erstellt. Zu diesem Zeitpunkt wird der vorgenannte Doppelspurbereich der nördlichen Bremgartnerstrasse mit einer provisorischen Spaltweiche im Bereich der Schöneeggstrasse an den bestehenden, südlich anschliessenden Einspurabschnitt der BD angeschlossen sein.

1.2 Projektumfang

Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn in der Bremgartnerstrasse zwischen Streckenkilometer ca. 16.800 (geplante Weiche neben der Bernstrasse im Wald) und km 18.360 (Schöneeggstrasse). Behindertengerechte Umgestaltung der Haltestellen Schöneeggstrasse, Bergfrieden und Stoffelbach. Ausbau und Verbreiterung der Bremgartnerstrasse zu einem Mischtrassee mit der Bahn. Ausbau des Knotens Guggenbühl mit einem Kreisels.

Im Norden grenzt unmittelbar das Projekt Limmattalbahn an den Perimeter an (in der folgenden Übersicht in blau markiert).

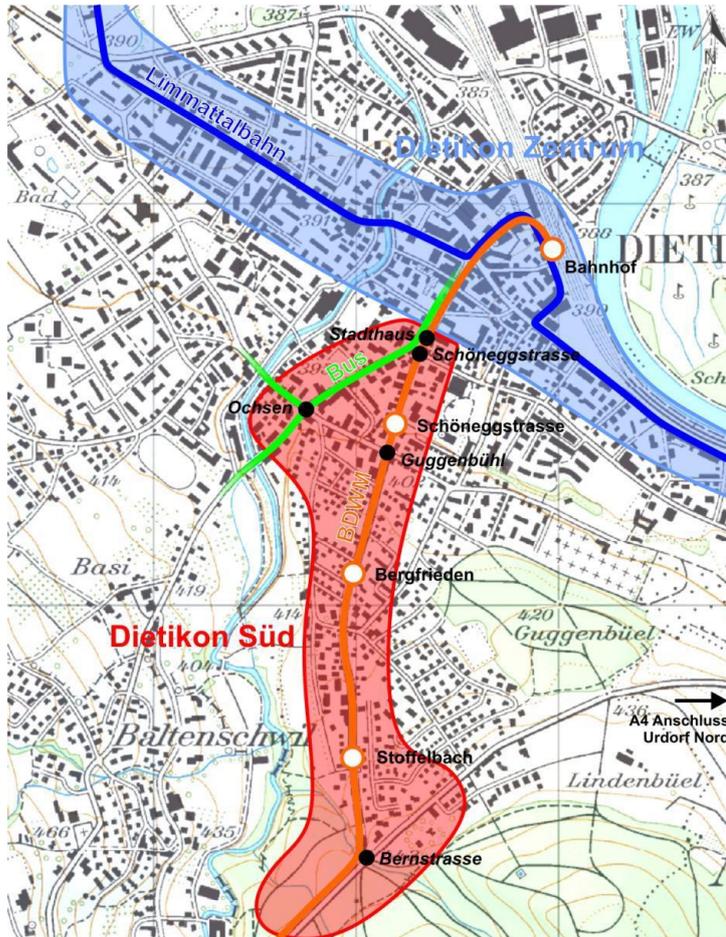


Abbildung 1: Gesamtperimeter

1.3 Vorhandene Situation heute

Die Bremgartnerstrasse ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes. Sie ist im Richtplan als Regionale Verbindungsstrasse Nr. 630 kategorisiert und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert.

Gemäss der vorliegenden Verkehrszählungen von 2010 und 2017 ergeben sich auf der Bremgartnerstrasse ein DTV von 9'400 (Bremgartnerstrasse Nord) bzw. 10'300 (Bremgartnerstrasse Süd) Fahrzeugen pro Tag. Daraus ergibt sich eine Verkehrslastklasse von T4.

In naher Zukunft wird durch die Bremgartnerstrasse keine Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Typ II mehr verlaufen. Diese Versorgungsrouten verlaufen dann nur noch in der Bernstrasse.

Die Bremgarten-Dietikon-Bahn verkehrt zwischen dem Endbahnhof in Dietikon und der Haltestelle Stoffelbach in der Bremgartnerstrasse grösstenteils eingleisig, teils im seitlichen Eigentrassee, teils im Mischtrassee mit Gegenverkehr. Die Fahrbahnbreite variiert heute, sie beträgt abschnittsweise nur ca. 5.35 m, die Abstände zum Bahntrasse sind sehr gering.

Vom Bahnhof Dietikon bis zum Knoten Stadthaus verläuft das Gleis auf dem ortsauswärts führenden Fahrstreifen der Bremgartnerstrasse. Dort wechselt es auf den ortseinwärts führenden Fahrstreifen. Durch die eingleisige Führung im Strassenraum entstehen Konflikte mit dem MIV (Gegenverkehr), was eine niedrige Betriebsgeschwindigkeit zur Folge hat. Aufgrund des ungenügenden Lichtraumprofils ist ein Überholen / Kreuzen von wartenden Strassenfahrzeugen nicht immer möglich. Ab dem Knoten Guggenbühlstrasse ist in Richtung Süden entlang der Bremgartnerstrasse ein Eigentrassee für die Bahn vorhanden.

Zwischen der Guggen- und der Bernstrasse münden diverse Anliegerstrassen mit Tempo 30-Zonen sowie zahlreiche private Grundstückszufahrten in die Bremgartnerstrasse ein.

Die Bremgartnerstrasse ist heute nur im südlichen Abschnitt zwischen der Rüterstrasse und der Bernstrasse als Velo-Nebenroute "04 037" ausgezeichnet, Velospuren sind heute nicht markiert.

Der Knoten Bernstrasse ist heute mit 90% stark belastet. Die BD quert die Bremgartnerstrasse im Knotenbereich. Sämtliche Knotenarme weisen Vorsortierspuren auf. Entlang der Bernstrasse verläuft südlich ein separater Velo- und Fussweg.

Der Knoten Guggenbühlstrasse ist heute ebenfalls mit 88% stark ausgelastet. Die Knotenäste Bremgartnerstrasse Nord und Süd weisen separate Vorsortierspuren auf. Aus der Bremgartnerstrasse Süd besteht wegen der parallel verlaufenden BD ein Rechtsabbiegeverbot in die Guggenbühlstrasse. Velostreifen sind keine vorhanden.

2 Termine

Für das Terminprogramm Ausführung Doppelspurausbau BD in der Bremgartnerstrasse ist derzeit geplant:

- Plangenehmigungsverfahren 2019-21
- Ausschreibung, Beschaffung Baumeister 2022
- Bauausführung ab 2023
- Fertigstellung / Inbetriebnahme Fahrspuren ca. Dezember 2024
- Projektabschluss Frühjahr 2025

Die Gesamtbauzeit des Doppelspurausbaus beträgt mindestens 24 Monate, dann können alle Fahrspuren MIV sowie die beiden Bahngleise vollständig in Betrieb genommen werden. Es folgen sehr wahrscheinlich noch Restarbeiten, die nicht im Winter durchgeführt werden können wie z.B. der Deckbelagseinbau. Für diese wird nochmals mit einer Dauer von ca. 1 Monat gerechnet. Bei einem Start der Bauausführung im Januar 2023 könnte die Inbetriebnahme aus heutiger Sicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 stattfinden.

Verantwortlich für die Gesamtbauzeit sind nicht nur die Arbeiten für das neue Mischtrasse Strasse / Bahn, sondern auch die geplanten Werkleitungsarbeiten. Diese sind notwendig, damit das Gleistrasse "freigeräumt" werden kann. Aber auch ein Erneuerungs- / Erweiterungsbedarf des tief liegende Mischwasserkanals seitens der Stadt Dietikon spielt hier eine Rolle.

Es wird davon ausgegangen, dass im Ein- oder temporär im Zweischichtbetrieb gearbeitet wird. Nachtschichten erfolgen nur sporadisch, wenn diese wegen des Bahnbetriebes nicht vermeidbar sind oder in die Intensivbauphasen ohne Bahnbetrieb verlegt werden können.

	2023												2024												2025			
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr
Bauphase 1.1	■																											
Bauphase 1.2													■ (Sommerferien)															
Bauphase 2													■															
Bauphase 3.1													■ (Sportferien)															
Bauphase 3.2													■															
Bauphase 4.1													■ (Sommerferien)												■ (Restarbeiten abh. Klima)			
Bauphase 4.2																									■ ■			

Abbildung 2: Terminplan bei Annahme Baustart im Januar 2023.

3 Generelle Randbedingungen / Umleitungskonzept

Während der Bauarbeiten soll der Betrieb der BD möglichst nicht oder nur sehr kurz unterbrochen werden, die Realisierung der Bauarbeiten soll also möglichst unter Vollbetrieb der Bahn erfolgen. Busersatzverkehr ist auf ein Minimum zu beschränken (Wochenend- und Nachtsperren). Während der Ferienzeiten (z.B. Sommerferien im Juli / August) sind aber auch längere Unterbrechungen des Bahnbetriebes von z.B. 6 Wochen denkbar. Während dieser längeren Unterbrechungen ist die Möglichkeit gegeben, intensiver im Bereich der befahrenen Gleisbereiche zu arbeiten und somit die Gesamtbauzeit zu reduzieren.

Für die Gleisbauarbeiten, die mittig im Bereich Bremgartnerstrasse und heutigem Bahntrasse stattfinden werden, muss aus Platzgründen während der Realisierungsphase die Bremgartnerstrasse im Abschnitt Schönegg- bis Bernstrasse für den Transitverkehr gesperrt werden. Für den Anliegerverkehr wird eine Fahrspur offen gehalten. Der quartierfremde Verkehr muss vollumfänglich und grossräumig um den Baustellenbereich umgeleitet werden. Möglichen Umleitungsrouten wurden durch den Verkehrsspezialisten untersucht.

Eine kleinräumige Umfahrung über die Strassenverbindung Post- / Holzmatt- und Rüterstrasse bis zur Bernstrasse ist für die Umfahrung in Fahrtrichtung Bernstrasse (stadtauswärts) ebenfalls geeignet. Zu beachten ist hier, dass erst nach Ausräumen diverser verkehrsberuhigender Elemente ein guter Ausbaugrad erreicht ist. Für eine Nutzung dieser Umfahrungsmöglichkeit auch in Richtung Dietikon (stadteinwärts) müsste vorgängig in der Bernstrasse eine separate Linksabbiegespur eingerichtet werden.

4 Bauphasen

4.1 Festlegung der Bauabschnitte

Bei der Festlegung des Bauablaufkonzeptes ist darauf zu achten, dass sowohl der anfallende Pendlerverkehr effizient bewältigt, als auch der Baustellenbetrieb zweckmässig und ökonomisch abgewickelt werden können. Während der Hauptbauphasen ist die Bremgartnerstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Für Anlieger und Baustellenverkehr muss während der gesamten Bauzeit aber sichergestellt werden, dass mindestens eine Fahrspur in der Bremgartnerstrasse gewährleistet ist und die Zufahrten zu den Liegenschaften stattfinden können. Aus Platzgründen kann daher die Bremgartnerstrasse während der Bauzeit nur im Einbahnregime befahren werden. Hier sind Behinderungen durch den Baubetrieb und durch die Geschwindigkeitsreduktion der Bahn unumgänglich. Die Fahrleitungsanlage ist auf die Bauphasen kontinuierlich - auch prognostisch - anzupassen.

Bei dem Projekt Dietikon, Doppelspurausbau BD in der Bremgartnerstrasse handelt es sich primär um eine Linienbaustelle. Der Projektperimeter wird zweckmässigerweise in drei Bauabschnitte "Nord", "Mitte" und "Süd" aufgeteilt:

- Bauabschnitt "Nord": Schöneggstrasse -- Guggenbühlstrasse, Länge ca. 295 m
- Bauabschnitt "Mitte": Guggenbühlstrasse -- Rüterstrasse, Länge ca. 412 m
- Bauabschnitt "Süd": Rüterstrasse -- Bernstrasse, Länge ca. 582 m

Alle drei Abschnitte werden gleichzeitig ausgeführt. Hierzu werden jeweils 4 Hauptbauphasen definiert.

Während der Bauarbeiten kann die Bremgartnerstrasse nur im Einbahnregime befahren werden. Strassenbenutzer (MIV und Velo) und Bahn benutzen während der Bauphasen das gleiche Mischtrasse. Fährt die Bahn in die gleiche Richtung wie MIV und Velo, so bildet die Bahn den Pulkführer. Fährt die Bahn in die Gegenrichtung der Einbahnstrasse, so müssen die Strassenbenutzer an geeigneten Orten mittels Lichtsignalen zurückgehalten werden, damit die Bahnstrecke im befahrenen Abschnitt konfliktfrei bleibt. Geeignet für den erforderlichen Rückhalteraum ist nur die Windeggstrasse zwischen Bremgartner- und Oberdorfstrasse. Diese wird im besagten Abschnitt für die Rückhaltung als zweispurige Einbahnstrasse umsignalisiert. Von hier aus können die Anlieger sowie der Baustellenverkehr die Abschnitte Nord und Mitte erreichen. Der Abschnitt Süd wird im Einbahnregime von der Bernstrasse aus in Richtung Norden befahren. Die entsprechenden Verkehrsrückhalteräume für die Anlieger und den Baustellenverkehr können im Bereich Stoffelbach am Knoten Bernstrasse eingerichtet werden.

Für die Zufahrt von den Privatgrundstücken bzw. von den Quartierstrassen in die (einbahnige) Bremgartnerstrasse muss ein Sicherheitskonzept erarbeitet werden. Hier könnten die Anlieger z.B. mit einem Lichtsignal (Bauampel oder Warnanlage) vor der passierenden oder entgegenkommenden Bahn gewarnt werden. Die Weingartenstrasse, Josefstrasse, Ligusterstrasse West, Bergfriedenstrasse und In der Lachen werden während der Hauptbauphasen zu Sackgassen. Die Erschliessung erfolgt in dieser Zeit nicht mehr über die Bremgartnerstrasse sondern jeweils rückwärtig. Die Guggenbühlstrasse ist während der Bauzeit nur in Richtung Ost zu befahren.

Für Fussgänger stehen in der Regel beidseitig der Bremgartnerstrasse Gehwege zur Verfügung. Während der gesamten Bauzeit sind Zugänge bzw. Zufahrten mittels Hilfsbrücken zu gewährleisten. Gehwege, die durch den Bereich der Baustelle führen, werden entsprechend abgesichert.

Die drei Haltestellen der BD werden provisorisch in den wechselnden Bauphasen eingerichtet. Aus Platzgründen können diese nicht behindertengerecht angelegt werden. Gehbehinderte haben aber Gelegenheit, über Klapprampen in die Bahn einzusteigen.

Der Bauabschnitt "Bernstrasse" schliesst südlich unmittelbar an den Bauabschnitt Süd an:

- Bauabschnitt "Bernstrasse": Bahntrasse parallel Bernstrasse, Länge ca. 470 m
Bachdurchlässe Stoffelbach und Tobelbach

Der Abschnitt Bernstrasse wird gleichzeitig mit den anderen Abschnitten ausgeführt, die jeweiligen Hauptbauphasen des Abschnitts Süd passen auch auf die Hauptbauphasen des Abschnitts Bernstrasse. Wichtiger Bestandteil des Abschnittes Bernstrasse ist die geplante Baupiste ab dem Waldparkplatz Eichenwaldstrasse. Hier wird für den Ausbau des Doppelspurabschnittes neben der Bernstrasse sowie für den Bau der beiden Bachdurchlässe parallel zum Bahntrasse eine ca. 4.0 m breite Baupiste mit Wendepunkt erstellt. Diese Baupiste wird nach Beenden der Bauarbeiten wieder zurückgebaut und wiederaufgeforstet.

Während der Bauarbeiten kann die Bernstrasse - bis auf wenige kurzzeitige Ausnahmen - stets in beide Richtungen einspurig befahren werden. Fussgänger und Velofahrer können den parallel verlaufenden Fuss-/Gehweg benutzen. Dieser muss jedoch während der Bauzeit in der Breite abschnittsweise reduziert werden.

4.2 Bauphase 1

In der Bauphase 1 finden hauptsächlich Arbeiten ausserhalb der Fahrspuren statt. Während dem MIV sowie der Bahn noch die gewohnten Flächen zur Verfügung stehen, werden entlang der Gehwege vorbereitende Arbeiten durchgeführt. Die Bauphase 1 besteht aus einer längeren Bauphase 1.1 unter MIV- und Bahnbetrieb sowie einer kürzeren Intensivbauphase 1.2, die unter Vollsperrung der Bahn mit Busersatzbetrieb in der 6-wöchigen Ferienzeit stattfinden sollte.

Die Gesamtbauzeit der Bauphase 1 beträgt ca. 8 Monate.

4.2.1 Bauphase 1.1

In dieser Bauphase finden hauptsächlich Vorbereitungsarbeiten statt. Insbesondere im Raum Stoffelbach können viele Massnahmen ausserhalb des heutigen Strassen- und Bahntrassees durchgeführt werden. Hier sind insbesondere der Bau der Baupiste, der Bereich um das neue Stellwerk sowie Teile der Durchlässe Stoffel- und Tobelbach zu erwähnen. Die meisten Fahrleitungsfundamente können bereits in dieser Bauphase errichtet werden.

Bauphase 1.1

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Abbrucharbeiten, Verbreiterungen - "Platz schaffen", PP neu einrichten - Neubau Stützmauern usw. - Bereich der zukünftigen Gehwege verbreitern - ev. Ertüchtigung PU Ostseite - Fundamente FL - WL: EW, Swisscom, FW 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV: Heutige (beengte) Verkehrsführung - Bahn: Heutige Verkehrsführung - Perron: Wie heute - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.80 m - Velo: Wie heute 		6-7 Monate
Kreisel Guggenbühl	Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Abbrucharbeiten, Verbreiterungen - "Platz schaffen" - Neubau Stützmauern usw. - Bereich der zukünftigen Gehwege verbreitern - Fundamente FL-Masten - WL: EW, Wasser, Gas, FW soweit möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Heutige Verkehrsführung - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.50 m - Velo: Wie heute 		6-7 Monate
Mitte	Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Abbrucharbeiten, Verbreiterungen - "Platz schaffen", PP neu einrichten - Neubau Stützmauern usw. - Bereich der zukünftigen Gehwege verbreitern - Fundamente FL-Masten - WL: EW, Swisscom-Schächte 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Heutige Verkehrsführung - Perron: Wie heute - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.50 m - Velo: Wie heute 		6-7 Monate
Süd	Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Abbrucharbeiten, Verbreiterungen - "Platz schaffen", PP neu einrichten - Neubau Stützmauern usw. - Perron West - Bereich Eichenwaldstr., Neubau Stellwerk - Umliegung Einmünder Stoffelbachstrasse - Umliegung Grundstücke Nr. 140, 142 - Fundamente FL-Masten - WL: EW, Gas, TW soweit möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Heutige Verkehrsführung - Perron: Wie heute - Fussgänger: Wie heute - Velo: Wie heute - PP Eichenwaldstrasse: Gesperrt, Langholz-Transporte durch Baustelle möglich 		6-7 Monate
Bernstrasse	Baupiste Trasse Waldseite	<ul style="list-style-type: none"> - Abbrucharbeiten, Verbreiterungen - Baupiste mit Wendepplatz, Waldbodendepot - Neubau BD Stoffelbach Bahn - Neubau BD Tobelbach Nord - Bahntrassee Verbreiterung Seite Wald - Fundamente FL-Masten 	<ul style="list-style-type: none"> - MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Heutige Verkehrsführung - Fussgänger: Wie heute - Velo: Wie heute 		6-7 Monate

Abbildung 3: Bauablauf Bauphasen 1.1

4.2.2 Bauphase 1.2

In dieser Intensivbauphase ohne Bahnbetrieb werden Arbeiten im Bereich des Bahntrassees durchgeführt, wie z.B. Belagsarbeiten im Abschnitt Eigentrassee oder Gleisbauarbeiten im Abschnitt Bernstrasse. Im Bereich der Stoffelbachkurve wird das bereits neu erstellte Bahngleis in Fahrtrichtung Süd (Reppischhof) mit dem alten Bahngleis provisorisch verbunden. Zum Ende der Bauphase 1.2 wird das unter Absatz 4.1 genannte Einbahnregime für den MIV eingerichtet.

Bauphase 1.2

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Intensivbauphase	- Montage FL - Fortsetzung BP 1.1 - Anpassung best. Perron (Provisorium)	- MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.80 m - Velo: Wie heute	Unterbrechung Bahnbetrieb 6 Wo.	6 Wochen (Sommerferien)
Kreisel Guggenbühl	Intensivbauphase	- Montage FL - Fortsetzung BP 1.1	- MIV: Heutige Verkehrsführung Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.50 m - Velo: Wie heute	Unterbrechung Bahnbetrieb 6 Wo.	6 Wochen (Sommerferien)
Mitte	Intensivbauphase	- Montage FL - prov. Belag auf Bahntrassee - Fortsetzung BP 1.1 - Anpassung best. Perron (Provisorium)	- MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehwege 1.40-1.50 m - Velo: Wie heute	Unterbrechung Bahnbetrieb 6 Wo.	6 Wochen (Sommerferien)
Süd	Intensivbauphase	- Montage FL - prov. Belag auf Bahntrassee - Perron Ost soweit möglich - Gleistrasse Stoffelbach - Knoten Bernstrasse Westseite - Anliegerstrasse (Nr. 132-140) soweit möglich	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rüterstr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Führung durch Baustelle - Velo: Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse: Gesperrt, Langholz- Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Unterbrechung Bahnbetrieb 6 Wo. Einbahnverkehr > Nord	6 Wochen (Sommerferien)
Bernstrasse	Intensivbauphase	- Montage FL - Oberbau/Gleisbau Kurve Bernstrasse - Oberbau/Gleisbau FaRi Nord+Weiche - prov. Gleisverbindung Stoffelbachkurve - Abbruch alte Gleise, Unterbauerneuerung - Neubau BD Tobelbach Mittelstück	- MIV: Heutige Verkehrsführung mit Engstelle - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Wie heute mit Engstelle - Velo: Wie heute mit Engstelle Tobelbach	Unterbrechung Bahnbetrieb 6 Wo.	6 Wochen (Sommerferien)

Abbildung 4: Bauablauf Bauphasen 1.2

4.3 Bauphase 2

In der Bauphase 2 wird das neue Mischtrasse der Bergspur (in Fahrtrichtung Süd) gebaut. Bahn und Anliegerverkehr teilen sich das provisorisch eingerichtete Mischtrasse in alter Gleislage. Die Bahn hält an den bestehenden Haltekanten. Im Bereich des neuen Kreisels Guggenbühl finden zwei Teilbauphasen statt, da hier der MIV durchgeleitet werden muss, siehe Abschnitt 4.6.

Im Bereich Stoffelbach wird bereits die neue Haltestelle - soweit wie möglich - für die Inbetriebnahme vorbereitet. Hier wird auch eine provisorische Weichenverbindung eingerichtet. Im Bereich Tobelbach wird die Bernstrasse verschwenkt und somit provisorisch auf das alte Gleistrasse verlegt, um Platz für den Bau des südlichen Reststücks des neuen Bachdurchlasses zu schaffen.

Die Gesamtbauphasezeit der Bauphase 2 beträgt ca. 6 Monate.

Bauphase 2

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Bergspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Süd - Perronkante West - WL: Kanal, Gas, TW - ev. Ertüchtigung PU Westseite	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Schöneggstr. - Bahn : Heutige Verkehrsführung - Perron : Provisorium - Fussgänger : Gehweg West 1.40 m - Velo : Einbahn FaRi Nord	Einbahnverkehr > Nord	5-6 Monate
Kreisel Guggenbühl	Bergspur	- BP 2.a: Kreiselsegment Nord-West - BP 2.b: Kreiselsegment Süd-West	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn : Heutige Verkehrsführung - Fussgänger : Gehweg West 1.40 m - Velo : Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost	Einbahnverkehr > Ost	5-6 Monate
Mitte	Bergspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Süd - Perronkante West - WL: Gas, TW	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Süd bis Mühlehaldestr. - Bahn : Heutige Verkehrsführung Mischtrasse - Perron : Provisorium - Fussgänger : Gehweg West 1.40 m - Velo : Einbahn FaRi Süd	Einbahnverkehr > Süd	5-6 Monate
Süd	Bergspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Süd bis Nr. 126 - Abbruch altes Stellwerk - Perron Ost (teilw.)+Provisorium - Oberbau/Gleisbau bei HAST inkl. prov. Weiche, Montage FL (teilw.) - Knoten Bernstrasse Westseite - WL: Kanal, Gas, TW	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rüterstr. - Bahn : Heutige Verkehrsführung Mischtrasse - Perron : Wie heute - Fussgänger : Führung durch Baustelle - Velo : Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse : Gesperrt, Langholz-Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Einbahnverkehr > Nord	5-6 Monate
Bernstrasse	Bergspur	- Oberbau/Gleisbau bei Kurve Stoffelbach - Neubau BD Tobelbach Süd	- MIV : Heutige Verkehrsführung mit Engstelle - Bahn : Neues Gleis Seite Wald - Fussgänger : Wie heute mit Engstelle - Velo : Wie heute mit Engstelle Tobelbach		5-6 Monate

Abbildung 5: Bauablauf Bauphasen 2

4.4 Bauphase 3

Die Bauphase 3 besteht aus einer vorgeschalteten Intensivbauphase 3.1 unter Vollsperrung der Bahn mit Busersatzbetrieb sowie einer längeren Bauphase 3.2 unter MIV- und Bahnbetrieb im Einspurregime.

Die Gesamtbauzeit der Bauphase 3 beträgt ca. 6 Monate.

4.4.1 Bauphase 3.1

In dieser Intensivbauphase ohne Bahnbetrieb werden Arbeiten im Bereich des Bahntrassees durchgeführt, wie z.B. Umbau der (provisorischen) Spaltweiche im Bereich der Schöneeggstrasse, Einrichten provisorischer Haltestellen, Gleisbauarbeiten im Abschnitt Bernstrasse. Im Bereich der Stoffelbachkurve werden die in der vorangegangenen Bauphase bereits gebauten neuen Bahngleise südlich der Haltestelle Stoffelbach mit dem nun fertiggestellten, strassenseitigen Gleis des Abschnittes Bernstrasse verbunden. Die alte Haltestelle Stoffelbach sowie die Bahngleise werden abgebrochen. Hier wird anschliessend ein provisorischer Fahrbahnbelag eingebaut.

Bauphase 3.1

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Intensivbauphase	- Umbau prov. Weiche - prov. Perron - Anpassung FL - WL: Vorgängige Massnahmen	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Schöneggstr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehweg West 2.00 m - Velo: Einbahn FaRi Nord	Einbahnverkehr > Nord	1-2 Wochen (Sportferien)
Kreisel Guggenbühl	Intensivbauphase	- Restarbeiten Kreisel West - Anpassung FL	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehweg West 2.00 m - Velo: Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost	Einbahnverkehr > Ost	1-2 Wochen (Sportferien)
Mitte	Intensivbauphase	- prov. Perron - Anpassung FL - WL: Vorgängige Massnahmen	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Süd bis Mühlehaldestr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehweg West 2.00 m - Velo: Einbahn FaRi Süd	Einbahnverkehr > Süd	1-2 Wochen (Sportferien)
Süd	Intensivbauphase	- Abbruch alte HAST und Gleise - prov. Belag auf Bahntrasse - Seitenwechsel Strasse auf altes Bahntrasse - Verbindung Bahngleise FaRi Nord - Möblierung, Wartehallen - Erschliessungsstrasse - IBN prov. Weichen - Anpassung FL - WL: Kanal, EW, TW	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rütternstr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Führung durch Baustelle - Velo: Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse: Gesperrt, Langholz-Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Einbahnverkehr > Nord	1-2 Wochen (Sportferien)
Bernstrasse	Intensivbauphase	- Oberbau/Gleisbau Seite Bernstrasse - Anpassung FL	- MIV: Heutige Verkehrsführung - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Wie heute - Velo: Wie heute		1-2 Wochen (Sportferien)

Abbildung 6: Bauablauf Bauphasen 3.1

4.4.2 Bauphase 3.2

In der Bauphase 3.2 wird das neue Mischtrasse der Talspur (in Fahrtrichtung Nord) gebaut. Bahn und Anliegerverkehr teilen sich das bereits in der vorherigen Bauphase fertiggestellte Mischtrasse der Bergspur. Die Bahn hält an provisorisch auf den Gehwegen eingerichteten Haltestellen. Im Bereich des neuen Kreisels Guggenbühl finden abermals zwei Teilbauphasen statt, siehe Abschnitt 4.6.

Bauphase 3.2

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Talspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Nord - Perron Restarbeiten, Möblierung, Dach - WL: KK AVA - ev. Entüchtigung PU Mittelteil	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Schöneeggstr. - Bahn : Neues Mischtrasse FaRi Süd - Perron : Provisorium - Fussgänger : Gehweg Ost 1.50 m - Velo : Einbahn FaRi Nord	Einbahnverkehr > Nord	5-6 Monate
Kreisel Guggenbühl	Talspur	- BP 3.a: Kreiselsegment Nord-Ost - BP 3.b: Kreiselsegment Süd-Ost - WL: KK AVA	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn : Neues Mischtrasse FaRi Süd - Fussgänger : Gehweg Ost 1.50 m - Velo : Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost	Einbahnverkehr > Ost	5-6 Monate
Mitte	Talspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Nord - Perron Restarbeiten, Möblierung, Dach - WL: EW, KK AVA	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Süd bis Mühlehaldestr. - Bahn : Neues Mischtrasse FaRi Süd - Perron : Provisorium - Fussgänger : Erschliessung Anlieger - Velo : Einbahn FaRi Süd	Einbahnverkehr > Süd	5-6 Monate
Süd	Talspur	- Trassee Strasse+Bahn FaRi Nord - Knoten Bernstrasse Ergänzungen Westseite - WL: Kanal, EW, TW	- MIV : Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rüttenstr. - Bahn : Neues Mischtrasse FaRi Süd - Perron : Neues Perron/Provisorium - Fussgänger : Führung durch Baustelle - Velo : Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse : Gesperrt, Langholz-Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Einbahnverkehr > Nord	5-6 Monate
Bernstrasse		- Restarbeiten, Böschungen - Neubau BD Stoffelbach Strasse Nord - Restarbeiten BD Tobelbach	- MIV : Heutige Verkehrsführung mit Engstelle - Bahn : Betrieb auf neuer Doppelspur - Fussgänger : Wie heute mit Engstelle - Velo : Wie heute mit Engstelle Stoffelbach		5-6 Monate

Abbildung 7: Bauablauf Bauphasen 3.2

4.5 Bauphase 4

Die Bauphase 4 besteht ebenso aus einer vorgeschalteten Intensivbauphase 4.1 unter Vollsperrung der Bahn mit Busersatzbetrieb sowie einer längeren Bauphase 4.2 unter MIV- und Bahnbetrieb im Einspurregime.

Die Gesamtbauzeit der Bauphase 4 beträgt ca. 4.5 Monate bis zur Inbetriebnahme von Strasse und Bahn sowie voraussichtlich nochmals ca. einem Monat im Frühjahr für temperaturabhängige Restarbeiten.

4.5.1 Bauphase 4.1

In dieser Intensivbauphase ohne Bahnbetrieb werden wiederum Arbeiten im Bereich des Bahntrassees durchgeführt. Im Bereich der Schöneggstrasse wird die provisorische Weiche entfernt und beide Gleise durchgebunden. Im Bereich der neuen Haltestellen werden Restarbeiten durchgeführt, wie z.B. das Fertigstellen der Perronanlagen für die definitive Inbetriebnahme.

Bauphase 4.1

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Intensivbauphase	- Ausbau pro. Weiche, Verbindung Gleise - Anpassung FL - Belagsarbeiten Knoten Schöneggstr.	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Schöneggstr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehweg Ost 1.50 m - Velo: Einbahn FaRi Nord	Einbahnverkehr > Nord	1-2 Wochen (Sommerferien)
Kreisel Guggenbühl	Intensivbauphase	- Kreiselinnenfläche Restarbeiten	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Gehweg Ost 1.50 m - Velo: Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost	Einbahnverkehr > Ost	1-2 Wochen (Sommerferien)
Mitte	Intensivbauphase		- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Süd bis Mühlehaldestr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Erschliessung Anlieger - Velo: Einbahn FaRi Süd	Einbahnverkehr > Süd	1-2 Wochen (Sommerferien)
Süd	Intensivbauphase	- Ausbau pro. Weiche, Verbindung Gleise - Anpassung FL - Perrons Restarbeiten - Bahntrassee Restarbeiten	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rüterstr. - Bahn: Busersatzverkehr - Perron: Busersatzverkehr - Fussgänger: Führung durch Baustelle - Velo: Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse: Gesperrt, Langholz-Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Einbahnverkehr > Nord	1-2 Wochen (Sommerferien)
Bernstrasse		- Bahntrassee Restarbeiten	- MIV: Heutige Verkehrsführung mit Engstelle - Bahn: Busersatzverkehr - Fussgänger: Wie heute mit Engstelle - Velo: Wie heute mit Engstelle Stoffelbach		1-2 Wochen (Sommerferien)

Abbildung 8: Bauablauf Bauphasen 4.1

4.5.2 Bauphase 4.2

In der Bauphase 4.2 werden hauptsächlich Restarbeiten durchgeführt. Während die Bahn bereits richtungsgetreut die neuen Gleise befährt und an den neuen Haltestellen hält, wird der Anliegerverkehr weiterhin nur im bereits gewohnten Einbahnregime im Mischtrassee geführt. Insbesondere in den Abschnitten Mitte und Nord werden nun die privaten Einfriedungen versetzt sowie die Gehwege fertig gestellt. Im Bereich Stoffelbach wird das letzte Teilstück des Bachdurchlasses vollendet. Da die Bauphase 4.2 bis in den Dezember hineinreicht ist davon auszugehen, dass nicht alle Arbeiten abgeschlossen werden können. Daher werden temperaturabhängige Restarbeiten wie z.B. das finale Einbauen von Deckbelägen oder Markierungsarbeiten im folgenden Frühjahr stattfinden. Das unter Absatz 4.1 genannte Einbahnregime für den MIV kann jedoch schon mit dem Abschluss der Hauptbauarbeiten in dieser Phase aufgehoben werden.

Bauphase 4.2

Abschnitt	Verfahren	Vorgesehene Arbeiten	Verkehrsführung	Besonderheiten	Bauzeit (Schätzung)
Nord	Restarbeiten	- Trassee Strasse+Bahn Restarbeiten - WL: Restarbeiten - Einfriedungen Anlieger, Gehwege	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Schöneggstr. - Bahn: Neues Mischtrassee beide FaRi - Perron: Provisorium - Fussgänger: Gehweg Ost 1.50 m - Velo: Einbahn FaRi Nord	Einbahnverkehr > Nord	4 Monate + 2
Kreisel Guggenbühl	Restarbeiten	- Trassee Strasse+Bahn Restarbeiten - WL: Restarbeiten - Einfriedungen Anlieger, Gehwege	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost - Bahn: Neues Mischtrassee FaRi Süd - Fussgänger: Gehweg Ost 1.50 m - Velo: Einbahn Guggenbühlstr. FaRi Ost	Einbahnverkehr > Ost	4 Monate + 2
Mitte	Restarbeiten	- Trassee Strasse+Bahn Restarbeiten - WL: Restarbeiten - Einfriedungen Anlieger, Gehwege	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Süd bis Mühlehaldestr. - Bahn: Neues Mischtrassee beide FaRi - Perron: Provisorium - Fussgänger: Erschliessung Anlieger - Velo: Einbahn FaRi Süd	Einbahnverkehr > Süd	4 Monate + 2
Süd	Restarbeiten	- Trassee Strasse+Bahn Restarbeiten - Knoten Bernstrasse Ergänzungen Ostseite - WL: Restarbeiten - Einfriedungen Anlieger, Gehwege - PP Eichenwaldstrasse	- MIV: Nur Anlieger + Baustellenverkehr Einbahn FaRi Nord bis Rüternstr. - Bahn: Neues Mischtrassee beide FaRi - Perron: Neues Perron/Provisorium - Fussgänger: Führung durch Baustelle - Velo: Einbahn FaRi Nord - PP Eichenwaldstrasse: Gesperrt, Langholz- Transporte durch Baustelle möglich (Verkehrsregelung)	Einbahnverkehr > Nord	4 Monate + 2
Bernstrasse		- Neubau BD Stoffelbach Strasse Süd - Restarbeiten BD Stoffelbach - Restarbeiten Bernstrasse - Rückbau Baupiste, Rekultivierung Wald	- MIV: Heutige Verkehrsführung mit Engstelle - Bahn: Betrieb auf neuer Doppelspur - Fussgänger: Wie heute mit Engstelle - Velo: Wie heute mit Engstelle Stoffelbach		4 Monate + 2

Abbildung 9: Bauablauf Bauphasen 4.2

4.6 Spezial-Bauphasen "Kreisel Guggenbühl"

Der Knoten Guggenbühl (Bremgartnerstrasse / Guggenbühlstrasse / Windeggstrasse) wird zu einem Kreislauf mit einem Aussendurchmesser von 28 m umgestaltet. Die Kreiselfahrbahn wird mit einem Betonbelag versehen. Die Gleisachsen der BD durchschneiden den Kreislauf, für die Gleisbettung ist hier das reguläre Gleistragsystem Typ VBZ vorgesehen.

Um die (eingeschränkte) Befahrbarkeit des Knotens während der Bauzeit zu gewährleisten, erfolgt der Bau des Betonkreislaufs in insgesamt 4 Teilphasen, d.h. der Kreislauf sowie Gleistragsplatte werden jeweils zu einem Viertelkreis gebaut.

Die ersten beiden Kreislauf-Teilbauphasen werden in der Bauphase 2 der Abschnitte "Nord" und "Süd" integriert. Die folgenden Kreislauf-Teilbauphasen finden in der Bauphase 2 statt. Allen Kreislauf-Teilbauphasen gemeinsam ist, dass zunächst die Gleistragsplatte und dann anschließend die Betonfahrbahn als Viertelkreislauf nebst Zu- und Abfahrten betoniert werden. Jede Kreislauf-Teilbauphase dauert ca. 4 Wochen.

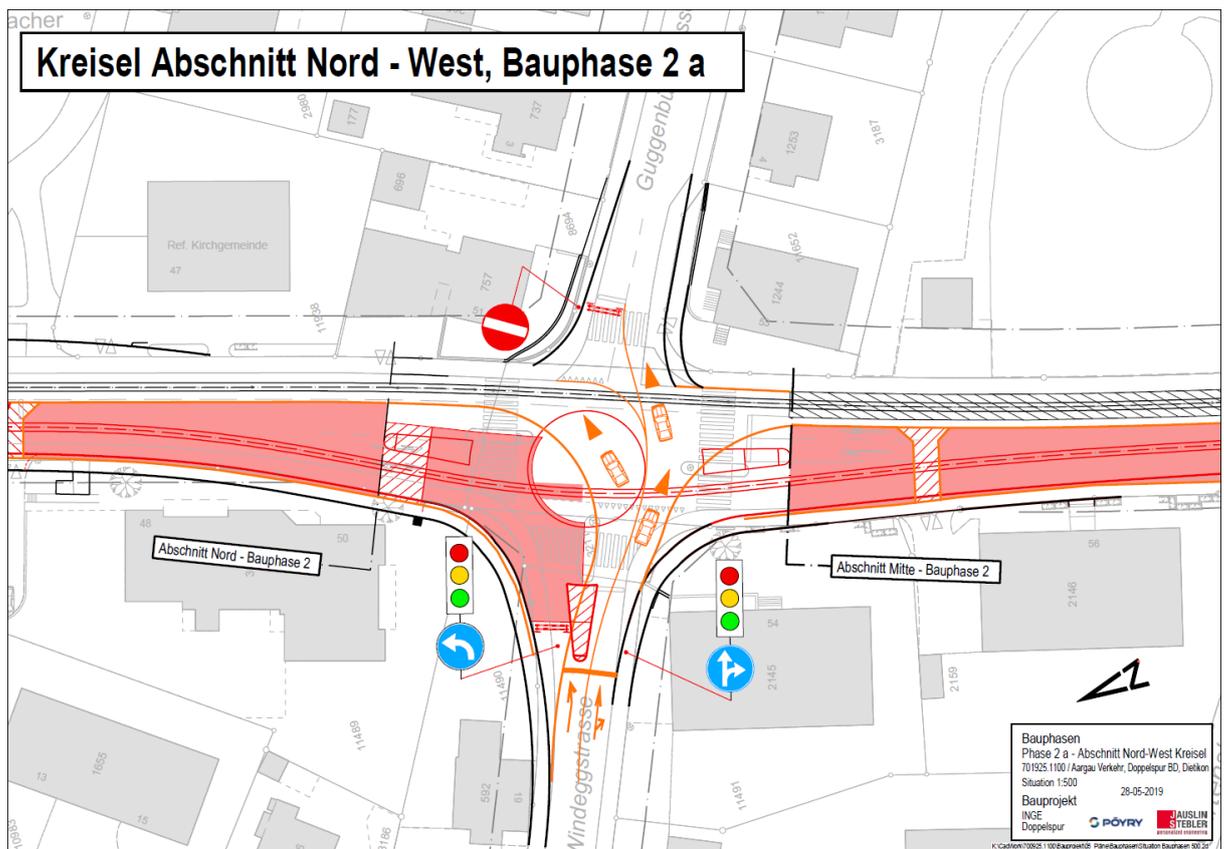


Abbildung 10: Kreislauf-Bauphase 2 a, Kreislauf-Segment Nord-West

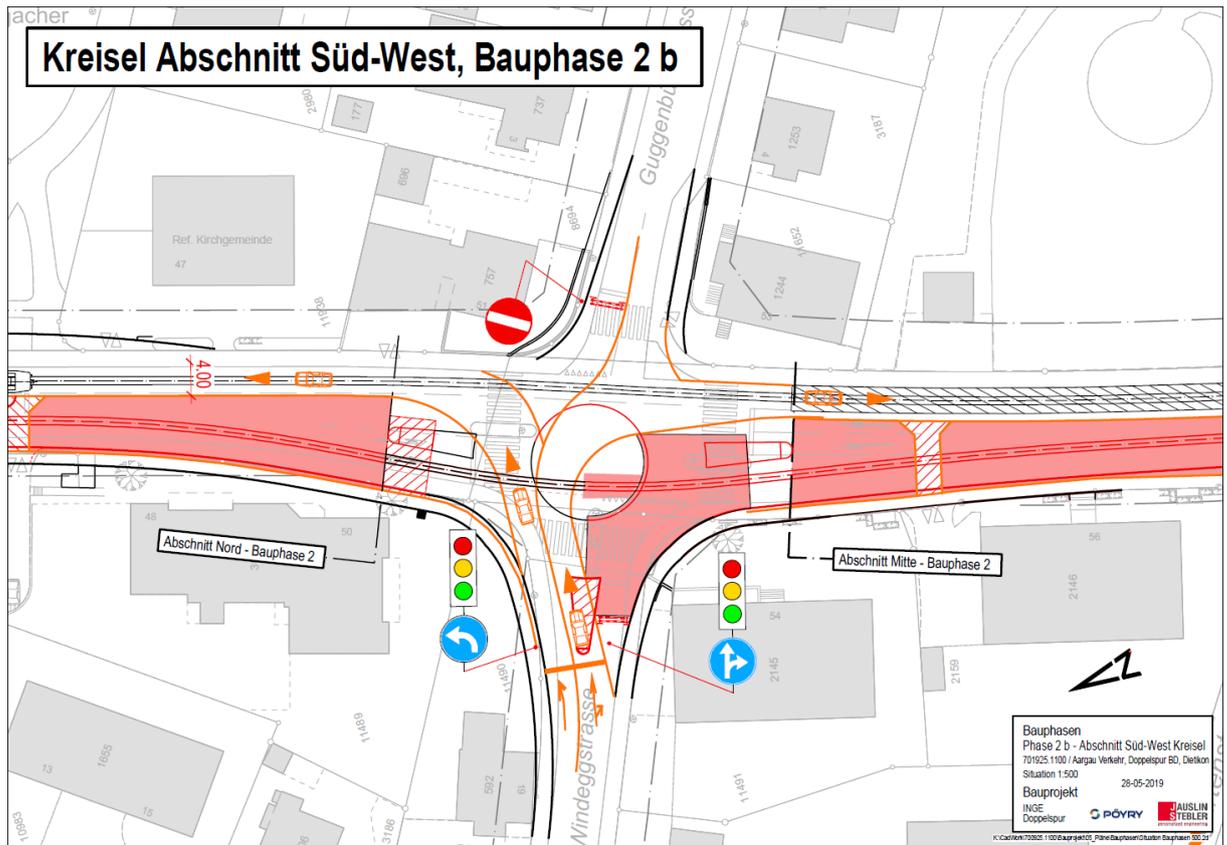


Abbildung 11: Kreisell-Bauphase 2 b, Kreisell-Segment Süd-West

5 Baulogistik

Für die Baustelleninstallation, Materiallager und Materialumschlag sind diverse Flächen vorgesehen. Eine grössere Fläche ist im Bereich Ruggacher beim Alters- und Gesundheitszentrum Dietikon vorgesehen. Eine weitere Fläche befindet sich im Bereich des heutigen Waldparkplatzes Stoffelbach. Entlang der temporären Baupiste werden Flächen für das Zwischendepot von unbelasteten Waldboden eingerichtet. Die Flächen werden als vorübergehende Beanspruchung ausgewiesen.

Aus heutiger Sicht stehen für die Ausführung für Baustelleninstallation, Materiallager, Umschlagflächen, Zwischendepotierung und Fraktionierung folgende Flächen zur Verfügung:

- Grundstück Nr. 11987 "Ruggacher" in Dietikon, ca. 1'460 m²
- Grundstück Nr. 11585 "Waldparkplatz" in Dietikon Stoffelbach, ca. 460 m²
- Grundstück Nr. 11585 "Baupiste" in Dietikon Stoffelbach, ca. 2180 m²

Desweiteren sind innerhalb der Baustelle mobile Installationen auf der Strasse resp. Bahntrasse möglich (Bauen analog innerstädtischer Verhältnissen).

Der Antransport von Baumaterial sowie der Abtransport des Abbruchmaterials erfolgt hauptsächlich über die Bremgartnerstrasse via Bernstrasse. Die Ab- und Zufuhr von Baumaterial erfolgt ausschliesslich über Lastwagen.

6 Anlagen

- Situation Bauabschnitt Nord - Bauphase 1
- Situation Bauabschnitt Nord - Bauphase 2
- Situation Bauabschnitt Nord - Bauphase 3
- Situation Bauabschnitt Nord - Bauphase 4
- Situation Bauabschnitt Mitte - Bauphase 1
- Situation Bauabschnitt Mitte - Bauphase 2
- Situation Bauabschnitt Mitte - Bauphase 3
- Situation Bauabschnitt Mitte - Bauphase 4
- Situation Bauabschnitt Süd - Bauphase 1.1
- Situation Bauabschnitt Süd - Bauphase 1.2
- Situation Bauabschnitt Süd - Bauphase 2
- Situation Bauabschnitt Süd - Bauphase 3
- Situation Bauabschnitt Süd - Bauphase 4
- Situation Bauabschnitt Bernstrasse - Bauphase 1.1
- Situation Bauabschnitt Bernstrasse - Bauphase 1.2
- Situation Bauabschnitt Bernstrasse - Bauphase 2
- Situation Bauabschnitt Bernstrasse - Bauphase 3
- Situation Bauabschnitt Kreisel – Kreisel-Phase 2 a
- Situation Bauabschnitt Kreisel – Kreisel-Phase 2 b
- Situation Bauabschnitt Kreisel – Bauphase 3 a
- Situation Bauabschnitt Kreisel – Bauphase 3 b