

Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	30.08.21	CAR	CAR		A4	
A						
B						
C						
D						



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Projektieren und Realisieren

Bearbeitungsstufe: **Bauprojekt**

Gemeinde: **011 Ottenbach**
 Strasse: **660 Jonen- / Affolternstr., 662 Rickenbacherstr.**
 Strecke: **Rickenbacherstrasse bis Kantonsgrenze,
Affolternstrasse bis Chriesibrägel**
 km / Bauwerk: **14.230 - 15.448, 7.860 - 8.370**
 Vorhaben: **Instandsetzung, BehiG, Radweglückenschliessung**

Technischer Bericht

Jonenbach-, Affoltern-, Rickenbacherstrasse

Projekt Nummer: **84S-81306**

Projektverfasser



HOLINGER AG
 Ingenieurunternehmungen
 Neugasse 136, CH-8005 Zürich
 Telefon +41 (0)44 288 81 00
 zuerich@holinger.com, www.holinger.com

Dokumentenkontrolle	
Autor	Bruno Capanni / Andreas Deicke
Telefon	044 288 81 12
E-Mail	bruno.capanni@holinger.com
Erstellt am	24.08.2021
Status	Vorabzug
Klassifizierung	Für externen Gebrauch
Dateiname	210824_B_Techn_Bericht_Ottenbach_V01.docx



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage / Begründung des Vorhabens	6
1.1	Einleitung	7
1.2	Vorhaben Dritter	7
2	Vorgaben.....	8
2.1	Projektziele	8
2.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung.....	8
2.3	Dimensionierungsgrundlagen.....	9
2.4	Projektorganisation	10
3	Zustandserfassung.....	11
3.1	Geotechnische Untersuchungen	11
3.2	Kunstabtuen (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten).....	11
3.3	Strassen.....	11
3.3.1	Ausnahmetransportrouten.....	11
3.3.2	Strassenentwässerung.....	11
3.3.3	Unfallstatistik KAPO	11
3.3.4	Velo-, Mountainbike- und Skatingrouten	12
3.3.5	Öffentlicher Verkehr.....	12
3.3.6	Wanderwege.....	13
3.3.7	Fussgänger.....	13
3.3.8	Beleuchtung.....	13
3.4	Leitplanken (Überprüfung).....	13
3.5	Schuleinrichtungen	13
4	Umwelt	14
4.1	Luft	14
4.2	Lärm	14
4.3	Erschütterungen	15
4.4	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	15
4.5	Grundwasser.....	15
4.6	Oberflächengewässer.....	15
4.7	Abwasser, wassergefährdende Stoffe.....	15
4.8	Naturgefahrenkartierung.....	15
4.9	Boden.....	16
4.9.1	Fruchtfolgeflächen (FFF).....	16
4.10	Belastete Standorte	16
4.11	Abfall, Entsorgung	17
4.12	Umweltgefährdende Organismen.....	17
4.13	Störfallvorsorge.....	17
4.14	Wald.....	17
4.15	Flora, Fauna, Lebensräume	17
4.16	Landschaft und Ortsbild.....	17
4.17	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	18
5	Projekt	18
5.1	Projektbeschreibung	18



5.1.1	Projektbegrenzungen	19
5.1.2	MIV.....	19
5.1.3	ÖV.....	20
5.1.4	Leichterzweiradverkehr	21
5.1.5	Fusgängerkehr	21
5.2	Projektierungselemente	22
5.2.1	Projektierungsgeschwindigkeit.....	22
5.2.2	Geometrisches Normalprofil.....	22
5.2.3	Horizontale Linienführung	22
5.2.4	Vertikale Linienführung.....	22
5.2.5	Fahrbahnoberbau	23
5.2.1	Randabschlüsse	24
5.2.2	Verkehrinseln	24
5.2.3	Rabatte	24
5.2.4	Entwässerung	24
5.2.5	Einschränkungen Begegnungsfälle	24
5.2.6	Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten	25
5.3	Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)	25
5.4	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA).....	25
5.4.1	Öffentliche Beleuchtung (OeB).....	25
5.4.2	Lichtsignalanlage (LSA).....	25
5.4.3	Pumpwerke (Pump).....	25
5.4.4	Verkehrszählstellen (VDE)	25
5.4.5	Leerrohre für Lichtwellenleiter (LWL)	26
5.5	Projektrisiken	26
5.6	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	26
6	Verkehrsführung während Ausführung.....	26
7	Koordination	30
7.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen	30
8	Erwerb von Grund und Rechten	30
9	Kosten	30
9.1	Grundlage Kostenermittlung.....	30
9.2	Kostenrisiken	31
9.3	Kostenbeteiligung Dritter	31
10	Terminplan	31
11	Verschiedenes	31
12	Fotodokumentation	32
13	Inhaltsverzeichnis Projektmappe	36
14	Anhänge.....	37
14.1	Nachweis Schleppkurven	37
14.2	Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtung.....	37

(Seite wird nicht gedruckt)

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

¹⁾ e = Dossier elektronischer Versand



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



1 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

1.1 Einleitung

Die Jonen-, Affoltern- und Rickenbacherstrasse in der Gemeinde Ottenbach zählen zum Strassennetz des Kanton Zürich. Im Kataster werden die Jonenstrasse (Nr. 660) und Rickenbacherstrasse (Nr. 662) als regionale Verbindungsstrassen geführt. Die Affolternstrasse (Nr. 660) wird als Hauptverkehrsstrasse geführt.

Im Projektperimeter sind Instandsetzungsmassnahmen, ein hindernisfreier Ausbau sowie Radwegmassnahmen zur Lückenschliessung des Objektes K 13 gemäss der Radwegstudie Gemeinde Ottenbach, Studienbericht, 30.11.2015 vorgesehen. Weiter sind flankierende Massnahmen (FLAMA) im Zusammenhang mit dem Projekt «Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach» mit diesem Projekt vorgesehen.

- Im Einvernehmen mit der Gemeinde Ottenbach sieht das Tiefbauamt folgende Massnahmen vor: Instandsetzung des gesamten Strassenzugs
- Ausbau und Erneuerung "Dorfzentrum", wieder mit einer Lichtsignalanlage, jedoch nur dreiar-mige Kreuzung
- hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, speziell für die Fussgänger- bzw. Schulwegsicherung
- beidseitiger Radstreifen in der Rickenbacherstrasse (bis zum Eingangstor)
- Erneuerung und Anpassung öffentliche Beleuchtung
- Anpassen und punktuelle Instandsetzung der Strassenentwässerung
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke

1.2 Vorhaben Dritter

Kantonsprojekte

- Sanierung der Zwillikerstrasse durch Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt

Gemeinde Ottenbach

- Umgestaltung Muristrasse und Rückklassierung der Kantonsstrasse
- Umgestaltung Affolternstrasse und Rückklassierung der Kantonsstrasse, Tempo 30
- Erneuerung Bachdurchlass Lättenbach
- Gestaltung Dorfzentrum

Werkeigentümer

- Das EKZ hat im besagten Perimeter einen Netzausbau angemeldet
- Es sind keine weiteren Projekte bekannt.



2 Vorgaben

2.1 Projektziele

Für die Instandsetzung und Umgestaltung der Jonen-, Affoltern- und Rickenbacherstrasse sind folgende Ziele definiert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Schliessung der Radweglücke
- Hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle (Hinterdorf, Zentrum und Rigiblick)
- Verbesserung der Fussgängerquerungen
- Erhöhung der Sicherheit (Umbau Jonen-Affolternstrasse / Muri-Zwillikerstrasse)
- Siedlungsorientierte Umgestaltung (Lenkungswirkung von Verkehr auf Umfahrung Obfelden / Ottenbach)

2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

- Kantonaler Richtplan, Festsetzung 28. Oktober 2019

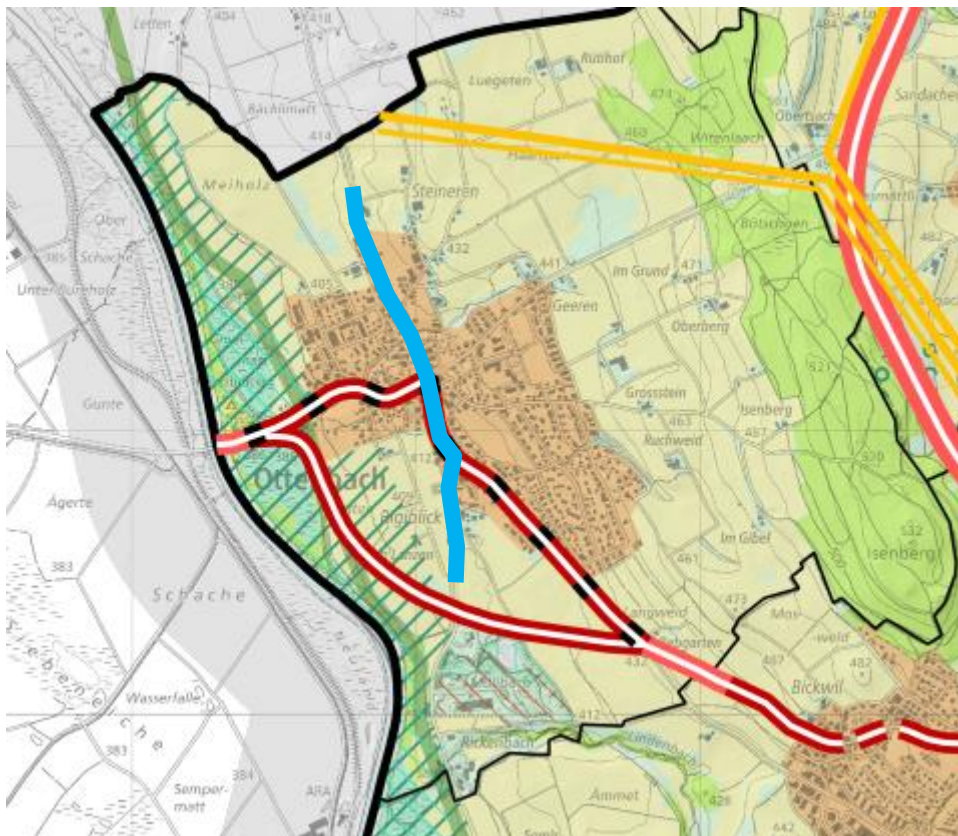


Abbildung 1 – kantonaler Richtplan¹

Verkehr

bestehend



geplant



Hochleistungsstrasse

Ausbau Hochleistungsstrasse

Hauptverkehrsstrasse

Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz

¹ Quelle: GIS Kanton Zürich



- Regionaler Richtplan, RRB Nr. 1061/2017 vom 15. November 2017

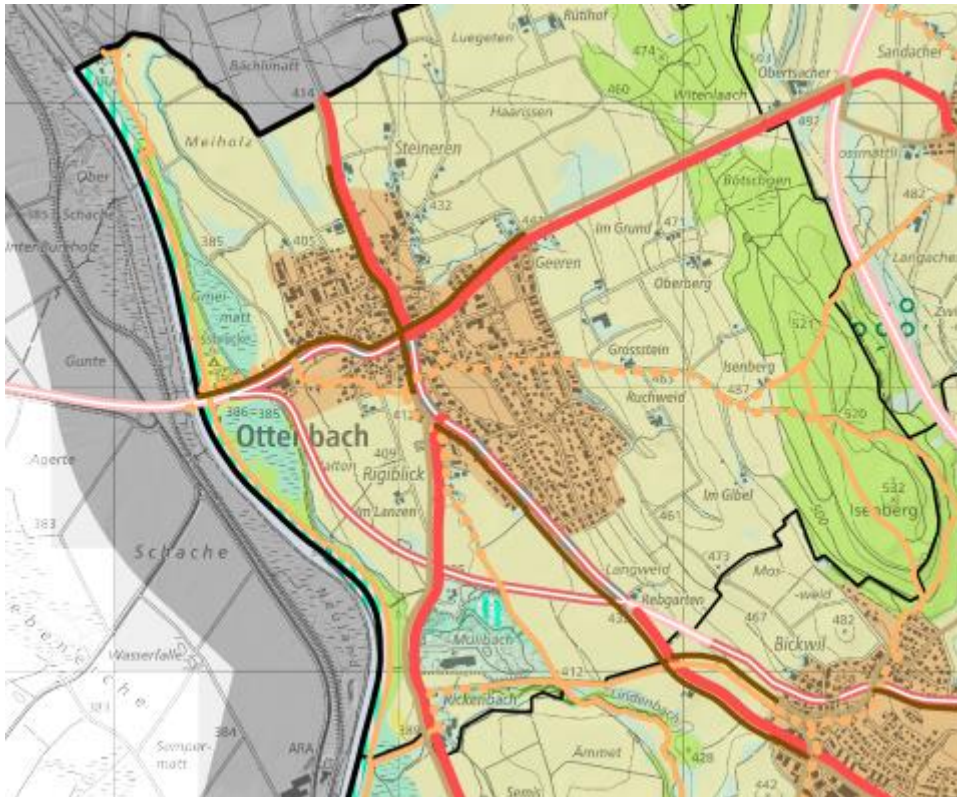


Abbildung 2 - regionaler Richtplan²

Verkehr

Kanton		Region		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Hochleistungsstrasse
				Ausbau Hochleistungsstrasse
				Hauptverkehrsstrasse
				Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
				Verbindungsstrasse
				Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
				Umgestaltung Strassenraum
				Radroute von nationaler Bedeutung
				Radweg
				bei Ersatz aufzuhebender Radweg

2.3 Dimensionierungsgrundlagen

Als Grundlage für das Vorprojekt dienen:

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich
- Radwegrichtlinie des Kanton Zürich
- Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen
- Beleuchtungsreglement des Kanton Zürich
- Wegleitung für den Bau von Lichtsignalanlagen im Kanton Zürich

² Quelle: Regionaler Richtplan Knonaeramt, Verkehr 1:25'000



- Staatsstrassen T3 (nach Abklassierung)
- Verkehrsbelastung 2016 (DTV)
- Jonenstrasse: ca. 4'900 Fz/Tag
- Affolternstrasse: ca. 7'600 Fz/Tag
- Rickenbacherstrasse: ca. 1'000 Fz/Tag
- Ausnahmetransportroute Typ I
- Bericht TBA O+G, Zustandserfassung und Sanierungsvorschlag vom 04.12.2018
- Unfallauswertung Kapo
- Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung
- Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtungen

2.4 Projektorganisation

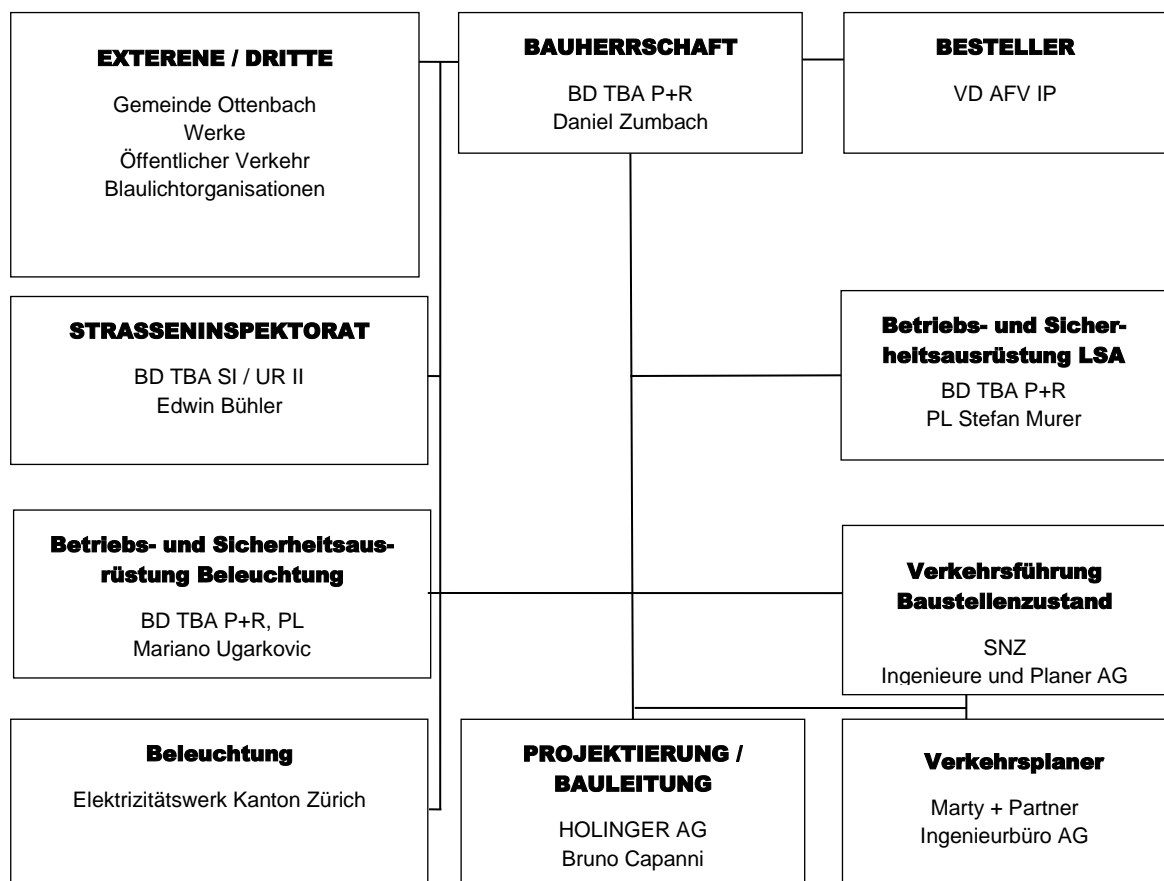


Abbildung 3 - Projektorganisation³

³ Quelle: Abbildung TBA, angepasst durch PV



3 Zustandserfassung

3.1 Geotechnische Untersuchungen

Es liegt der Bericht Zustandserfassung, Beurteilung und Sanierungsvorschlag vom 04.12.2018 des Tiefbauamtes vor. Die darin enthaltenen Vorgaben wurden für die Ausarbeitung des Bauprojektes berücksichtigt.

3.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Es befinden sich gemäss GIS keine kantonalen Kunstbauten im Projektperimeter. Die Bachdurchlässe, welche die drei Strassenzüge betreffen sind im Kapitel 4.6 Oberflächengewässer behandelt.

3.3 Strassen

Heute sind die Jonen- und Rickenbacherstrasse als regionale Verbindungsstrasse (RVS) geführt. Die Affolternstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Durch die Rückklassierung aufgrund der Umfahrung Ottenbach werden alle drei Strassenzüge zu regionalen Verbindungsstrassen (vgl. 2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung)

3.3.1 Ausnahmetransportrouten

Die drei Strassenzüge (Jonen-, Affoltern- und Rickenbacherstrasse) sind Ausnahmetransportrouten des Typs I.

3.3.2 Strassenentwässerung

Für die Strassenentwässerung wurden durch das Tiefbauamt Zustandsaufnahmen durchgeführt. Die Erkenntnisse aus den Untersuchungen sind in den Werkleitungsplan eingeflossen.

3.3.3 Unfallstatistik KAPO

Die Unfallauswertung der Kantonspolizei ergibt für den Zeitraum von 2015 bis 2018 insgesamt 17 Unfälle. 12 der 17 Unfälle ereigneten sich im Bereich der Engelkreuzung im Dorfkern. Bei diesen 17 Unfällen sind jeweils ein Radfahrer und ein Fussgänger in den Unfall verwickelt.



3.3.4 Velo-, Mountainbike- und Skatingrouten



Abbildung 4 – Velonetz Alltag⁴

Auf allen drei Strassenzügen befindet sich eine Velonebenverbindung mit dem Zweck Alltag. Auf der Höhe Hobacherstrasse mündet eine Gemeindeveloroute in die Jonenstrasse. Alle drei Strassenzüge werden auch als Schulwege für fahradfahrende Kinder genutzt (siehe Kapitel 3.5).

3.3.5 Öffentlicher Verkehr

Die beiden im Projektperimeter liegenden Haltestellen (Rigiblick und Hinterdorf) liegen in der Güteklasse D.

Es verkehren die Buslinien 212, 214 und 215 der Postauto AG. Die Linie 212 und 214 (Montag - Freitag 30 Minuten-Intervall, abends 60 Minuten-Intervall, Wochenende 60 Minuten-Intervall) und

⁴ Quelle: www.zvv.ch



die Linie 215 (Werktags 30 Minuten-Intervall, Sonntag 60 Minuten-Intervall)

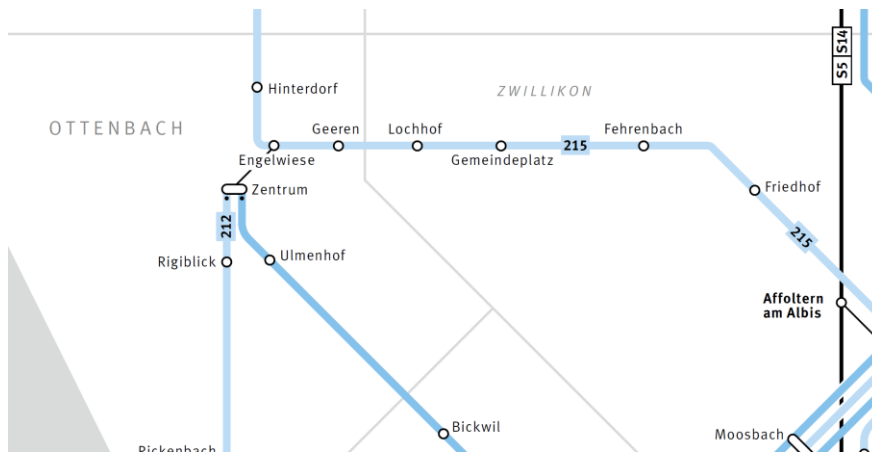


Abbildung 5 – Netzplan, Regionalnetz Ottenbach⁵

3.3.6 Wanderwege

Entlang der Affoltern- und Rickenbacherstrasse führen 3 Wanderwegrouten (44.0, 38.0 und 39.0) und queren beide Strassen.

3.3.7 Fussgänger

Es befinden sich heute 7 Fussgängerquerungen im Projektperimeter.

- 2 Stk. mit LSA gesteuert
- 3 Stk. ohne Querungshilfe
- 2 Stk. mit Querungshilfe

3.3.8 Beleuchtung

Die bestehende Beleuchtung soll durch LED ersetzt werden.

3.4 Leitplanken (Überprüfung)

Es befinden sich keine Leitplanken im Projektperimeter.

3.5 Schuleinrichtungen

Die Schuleinrichtungen in Ottenbach liegen östlich (öffentliche Schuleinrichtungen) und westlich (Privatschule) der Jonen- / Affolternstrasse.

Heute bestehen zwei Querungsstellen aufgrund der Hauptschulwege. Die eine befindet sich im Bereich der Engelkreuzung, die Andere im Bereich des Volg im Dorfkern.

⁵ Quelle: www.zvv.ch

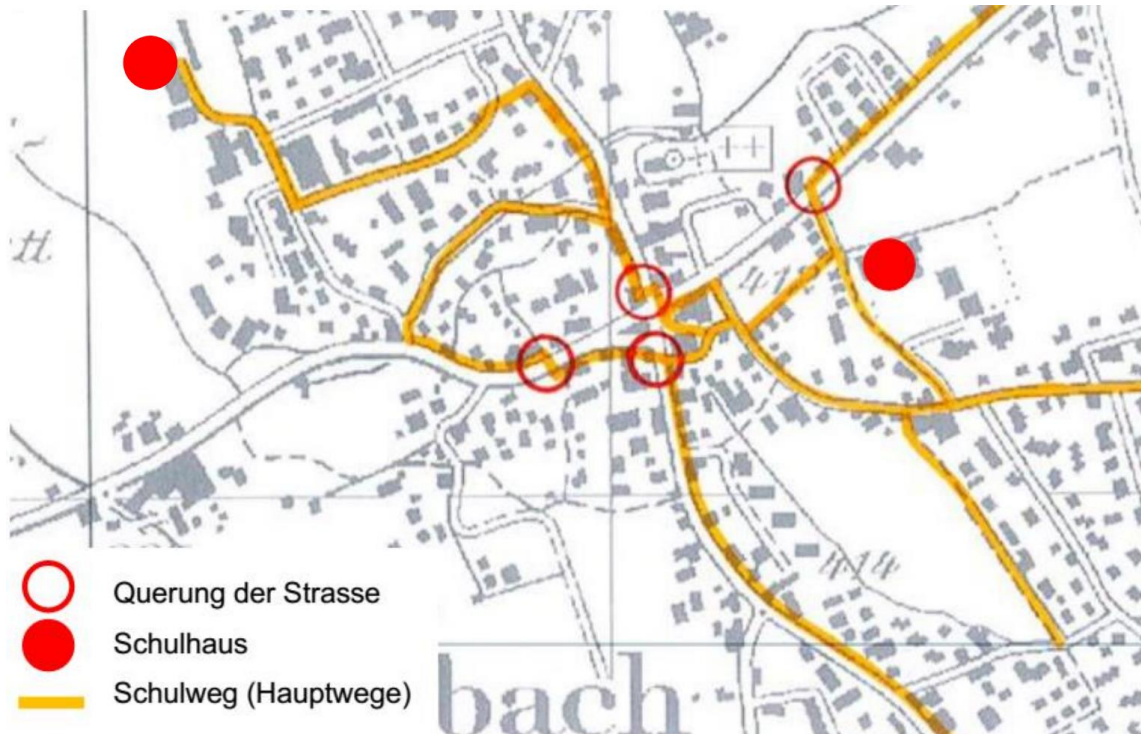


Abbildung 6 - Schuleinrichtungen und -wege⁶

4 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist **keine UVP** erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Im Folgenden wird aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat.

Die **Standardmassnahmen zum Schutz der Umwelt während der Bauphase** sind in den [Besonderen Bestimmungen](#) sowie der [Qualitätslenkung Unternehmer](#) des TBA festgehalten (vergleiche www.tba.zh.ch → Planung und Bau → Formulare und Merkblätter). Im vorliegenden Kapitel werden nur allfällig projektspezifische, zusätzliche Massnahmen aufgeführt. Sowohl die Standard- als auch die projektspezifischen Massnahmen werden in der Submission festgehalten. Die Umsetzung wird durch die Bauleitung kontrolliert.

4.1 Luft

Durch die Rückklassierung der in diesem Projekt behandelten Strassenzüge wird der Verkehr auf die Umfahrungsstrasse verlagert und es ist von einer Abnahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Es sind daher keine Massnahmen notwendig.

4.2 Lärm

Das Projekt führt zu keiner wahrnehmbaren Zunahme des Strassenlärms. Im Gesamtverkehrsmodell nimmt der Verkehr nach der Umfahrung in der Affolternstrasse um ca. 40% ab. Auf Antrag

⁶ Quelle: Radwegstudie Gemeinde Ottenbach, Studienbericht, 30.11.2015



der Gemeinde Ottenbach wird die Jonen-/Affoltern-/Rickenbacherstrasse zwischen der Hobacherstrasse und der Bushaltestelle Rigiblick an der Rickenbacherstrasse eine Tempo 30er-Strecke eingeführt. Das Amt für Mobilität AFM des Kantons Zürich hat hierfür ein Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtung Ottenbach, Jonen- / Affoltern- / Rickenbacherstrasse vom 29.01.2021 durch die AKP Verkehrsingenieur AG erstellen lassen.

4.3 Erschütterungen

Es werden keine erschütterungsintensiven Bauarbeiten ausgeführt.

4.4 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

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

4.5 Grundwasser

Das Projekt liegt im Gebiet mit geringer Grundwassermächtigkeit im Schutzbereich Au. Es sind keine Einbauten ins Grundwasser geplant.

4.6 Oberflächengewässer

Die Strassenzüge queren an zwei Stellen öffentliche Gemeindegewässer. Die Jonenstrasse quert den Tobelbach (Nr.3) und die Affolternstrasse quert den Lättenbach (Nr. 7).

Die nötigen Massnahmen zur Erreichung der Hochwassersicherheit liess die Gemeinde untersuchen. Sie sind im Bericht Massnahmen Naturgefahren (MANAGE) vom 29.09.2017 aufgeführt. Die Massnahmen beim Tobelbach beschränken sich auf das Einlaufbauwerk und haben keinen Einfluss auf das vorliegende Projekt.

Für den Lättenbach (ca. km 14.500) erarbeitet die Gemeinde Ottenbach ein Projekt für den Ober- und Unterlauf des Bachdurchlasses in der Kantonstrasse. Die Resultate und Auswirkungen auf den Bachdurchlass in der Affolternstrasse werden im Ausführungsprojekt, nach Vorliegen des Gemeindeprojekts, behandelt.

4.7 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Die Strassenentwässerung ist in weiten Teilen der Mischwasserkanalisation angeschlossen. Ausnahmen bilden punktuelle Strassenabläufe im Bereich der Bachquerungen (Anschluss an Vorfluter) und an der Rickenbacherstrasse (Entwässerung über Schulter und Anschluss an Regenwasserleitung in Vorfluter).

4.8 Naturgefahrenkartierung

Die Strassenzüge liegen abschnittsweise in Gebieten mit mittlerer und geringer Gefährdung für Hochwasser. Dieses Thema wird im Zuge der Oberflächengewässer behandelt (vgl. 4.6 Oberflächengewässer).



4.9 Boden

Die Strassenzüge sind als Verkehrsträger alle im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen aufgeführt und unterstehen dem kommunalen Bodenverschiebungsverfahren. Es werden mehr als 50 m³ Boden abgetragen. Die Fachstelle Bodenschutz (FaBo) wird deshalb beigezogen.

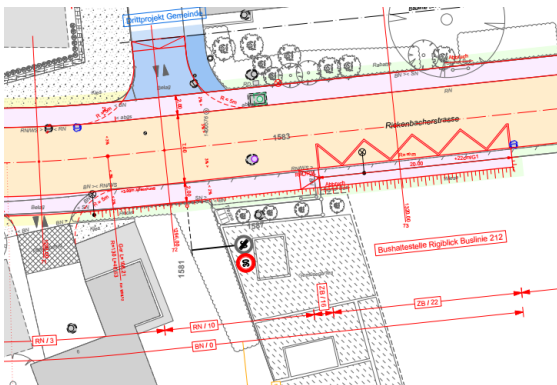
4.9.1 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Im Bereich der Rickenbacherstrasse werden Fruchtfolgeflächen (FFF) tangiert. Die beanspruchten Flächen werden nicht kompensiert.

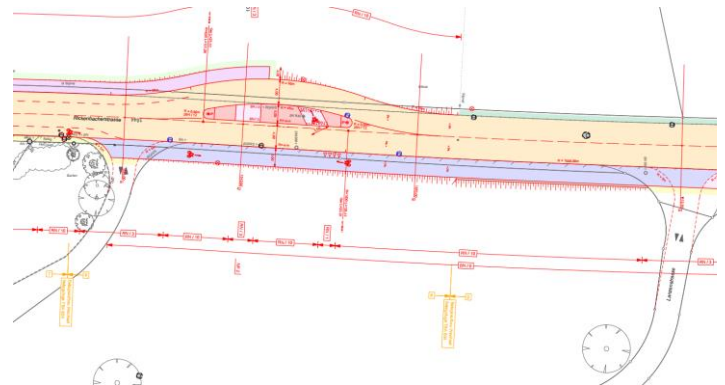
Bushaltestelle Rickenbacherstrasse



Rad-/Gehwegerschliessung Rickenbacherstrasse



21m²



150m²

Abbildung 7 - Fruchtfolgeflächen (FFF) ⁷

Fruchtfolgeflächen (FFF) vom Kanton Zürich: konkretisiert die entsprechenden Festlegungen des kantonalen Richtplans (Stand 24. März 2014).

4.10 Belastete Standorte

Im Projektperimeter sind keine belasteten Standorte vorhanden und daher keine Massnahmen notwendig.

⁷ Quelle: GIS Kanton Zürich



4.11 Abfall, Entsorgung

Aushub

Der Aushub wird nach den gesetzlichen Richtlinien und den Vorgaben der Submissionsunterlagen der Baudirektion Zürich entsorgt. Für die Wiederverwendung von Boden sind die Wegleitung Bodenaushub sowie die Aushubrichtlinie des BAFU zu berücksichtigen.

Das Aushubmaterial, Ober- und Unterboden, in der FFF-Zone wird vor Ort ausplaniert. Das Aushubmaterial im Bereich Fussgängerübergang Ifang, wird das Obermaterial vor Ort ausplaniert und der Unterboden abgeführt.

Asphaltbelag

Der zu ersetzende Asphaltbelag wird gemäss Abfallverordnung (VVEA) und den Vorgaben der Submissionsunterlagen der Baudirektion Zürich behandelt und entsorgt.

PAK-Gehalt	Entsorgung heute	Entsorgung ab 2026	Affoltern-/Jonen-/Rickenbacherstr
< 250 mg/kg Asphalt (< 5'000 mg/kg Bindemittel)	- Verwertung ohne Einschränkung - (Ablagerung auf einer Deponie Typ B)	- Verwertung ohne Einschränkung - (Ablagerung auf einer Deponie Typ B)	Alle Beläge im Perimeter: < 3000 bis 4800 mg/kg
250-1000 mg/kg Asphalt (5'000-20'000 mg/kg Bindemittel)	- Verwertung zu Asphaltgranulat, das einen PAK-Gehalt < 250mg/kg hat - (Ablagerung auf einer Deponie Typ E)	- Thermische Entsorgung	
> 1000mg/kg Asphalt (> 20'000mg/kg Bindemittel)	- Thermische Entsorgung - Ablagerung auf einer Deponie Typ E	- Thermische Entsorgung	

4.12 Umweltgefährdende Organismen

Gemäss GIS sind keine invasiven Neophyten zu erwarten. Es müssen daher keine Massnahmen getroffen werden.

4.13 Störfallvorsorge

Das Projekt fällt nicht unter die Störfallverordnung.

4.14 Wald

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

4.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Es liegen keine geschützten oder schützenswerte Lebensräume im Projektperimeter.

4.16 Landschaft und Ortsbild

Es liegen keine geschützten oder schützenswerte Landschaften und Ortsbilder im Projektperimeter.



4.17 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

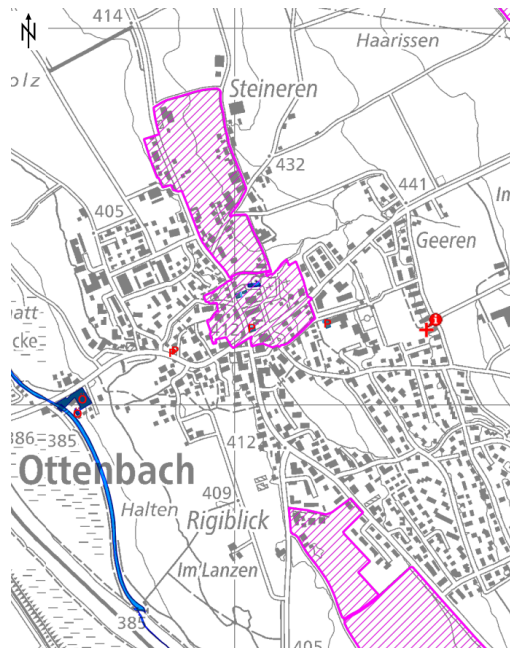


Abbildung 8 - archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte

Archäologische Zone

Teile des Projekts liegen in einer archäologischen Zone. Da ausser allfälligen Strassenentwässerungsleitungen keine baulichen Massnahmen tiefer als die Fundationsschicht der Strasse geplant sind, sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Denkmalschutzobjekt

Mit dem reformierten Pfarrhaus und dem Gasthof Engel liegen zwei regionale Denkmalschutzobjekte direkt angrenzend an der Jonenstrasse. Da sich die baulichen Massnahmen auf den Werterhalt der Strasse begrenzen, sind keine Auswirkungen aus dem Projekt auf die Denkmalschutzobjekte zu erwarten.

5 Projekt

5.1 Projektbeschreibung

Die Projektziele (vgl. Kapitel 2) werden als Synthese aus Zustandserfassung (vgl. Kapitel 3) und Umweltaforderungen (vgl. Kapitel 4) mit den im folgenden Kapitel beschriebenen Massnahmen umgesetzt. Hierfür wurde eine Prüfung des aktuellen Zustands hinsichtlich Normkonformität und ein Variantenstudium durchgeführt, sowie die weiteren Randbedingungen, Anforderungen und Bedürfnisse berücksichtigt. Daraus sind für die Primärziele Strassensanierung und hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle insbesondere die, in Kapitel 5.2 beschriebenen Elemente definiert.

Das Projekt steht in engem Zusammenhang mit dem Projekt Autobahnzubringer Obfelden - Ottenbach. Aufgrund dessen werden die Muri- und Affolternstrasse rückklassiert und die Verkehrsführungen werden angepasst. Die heutige Hauptverkehrsbeziehung ab Dorfzentrum Muristrasse / Affolternstrasse wird aufgehoben.

Der Knoten Affolternstrasse / Rickenbacherstrasse wird umgebaut und der Gemeinde übergeben. Die Affolternstrasse wird von einer Hauptverkehrsstrasse zu einer regionalen Verbindungsstrasse.

Durch diese Massnahmen sind Anpassungen in Form von flankierenden Massnahmen (FLAMA) nötig. Weiter werden die Strassenabschnitte instandgesetzt, die Bushaltestellen hindernisfrei ausgebaut und Velomassnahmen umgesetzt.

⁸ Quelle: GIS Zürich



5.1.1 Projektabgrenzungen

Nicht enthalten in diesem Projekt sind Leistungen von Drittprojekten wie der Umfahrungsstrasse, Gestaltung Dorfzentrum (Jonen-Affolternstrasse / Muri-Zwillikerstrasse, Projekt Zwillikerstrasse) sowie Hochwasserschutzmassnahmen der Gemeinde Ottenbach.

Die flankierenden Massnahmen (FLAMA) zur Autobahnzubringer Obfelden / Ottenbach enthalten verschiedene Elemente, welche den Verkehr entsprechend lenken sollen. Nach der Realisierung des Autobahnzubringers Obfelden / Ottenbach kann das Dorfzentrum neugestaltet werden und die Muristrasse rückklassiert werden. Die Gemeinde Ottenbach beteiligt sich an den flankierenden Massnahmen. Über diese FLAMA Massnahmen hinaus, wie die Anpassung der Einmündungen der kommunalen Strasse beteiligt sich die Gemeinde Ottenbach.

5.1.2 MIV

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt im Projektperimeter 4'000 bzw. 6'500 Fahrzeuge pro Tag. Der Lastwagenanteil liegt bei rund 3-10%. Die Werte basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich von 2018.

Auf dem gesamten Strassenabschnitt beträgt die Höchstgeschwindigkeit neu 30 km/h. Diverse Gebäudezufahrten und private Parkplätze werden über die Kantonsstrasse erschlossen.

Die Strassenverhältnisse werden der Belastung T3 und dem gemessenen, sowie projektierten Verkehrsaufkommen angepasst.

Strasse	MIV 2018	MIV 2030	DTV 2040
		(Prognose 2018)	(Prognose 2018)
Jonenstrasse	DWV 4'876 / LW 5.0%	DWV 4'959 / LW 4.6%	DWV 5'739 / LW 4.3%
	DTV 4'172 / LW 3.8%	DTV 4'389 / LW 3.6%	DTV 4'701 / LW 3.7%
Affolternstrasse	DWV 7'735 / LW 4.8%	DWV 4'511 / LW 6.2%	DWV 5'148 / LW 5.9%
	DTV 7'074 / LW 3.7%	DTV 4'097 / LW 4.9%	DTV 4'267 / LW 5.1%
Rickenbacherstrasse	DWV 965 / LW 17.4%	DWV 1'438 / LW 10.3%	DWV 2'014 / LW 8.0%
	DTV 781 / LW 15.6%	DTV 1'079 / LW 9.5%	DTV 1'326 / LW 8.4%
Muristrasse	DWV 7'085 / LW 2.9%	DWV 4'141 / LW 2.1%	DWV 4'932 / LW 1.9%
	DTV 6'710 / LW 2.2%	DTV 3'633 / LW 1.9%	DTV 4'125 / LW 1.8%
Zwillikerstrasse	DWV 4'148 / LW 4.5%	DWV 4'794 / LW 3.5%	DWV 5'928 / LW 3.1%
	DTV 3'572 / LW 4.3%	DTV 4'057 / LW 3.3%	DTV 4'841 / LW 3.0%

Umbau Jonen-Affolternstrasse / Muri-Zwillikerstrasse (Dorfzentrum)

Die heutige Kreuzung Jonen-Affolternstrasse / Muri-Zwillikerstrasse kann nach der Realisierung des Autobahnzubringers gebaut und die Einmündung der Muristrasse im Kreuzungsbereich aufgehoben werden.

Das zwischen den beiden heutigen Einmündungen liegende Gebäude (Kataster-Nr.290) Dorfplatz 4 wird abgebrochen.



Umgestaltung Knoten Affoltern- / Rickenbacherstrasse

Heute mündet die Rickenbacherstrasse als T-Kreuzung in die Affolternstrasse.

Neu soll die Hauptverkehrsrichtung von der Affolternstrasse im Dorf in die Rickenbacherstrasse verlaufen und die Affolternstrasse von Osten als T-Kreuzung in die Affoltern- / Rickenbacherstrasse münden. Die einmündende Affolternstrasse wird ebenfalls rückklassiert. Zudem wird die Affolternstrasse neu als Zone 30 umgestaltet (Gemeindeprojekt). Die Hauptverkehrsbeziehung vom Dorf läuft neu in Richtung Rickenbacherstrasse und führt zum Kreisel Rickenbach.

Eingangstor Rickenbacherstrasse

Nach der Änderung der Signalisation von 80 km/h (ausserorts) auf 50 km/h (innerorts) wird ein Eingangstor ausgebildet. Mit dem Eingangstor wird eine Querungshilfe für Radfahrer und Fussgänger geschaffen. Mit dieser Massnahme soll die Einfahrtgeschwindigkeit ins Dorf gesenkt werden.

Ab der Bushaltestelle Rigiblick wird eine T30-Strecke signalisiert, welche bis nach der Hobacherstrasse geht.

Vom Eingangstor Jonenstrasse bis zum Lichtsignal Dorfzentrum beträgt die Strassenbreite 6.00m. Ab der LSA-Dorfzentrum weist die Fahrbahn in der Affolternstrasse eine Breite von 6.20m auf. Ab dem alten Postweg wird die bestehende Strassenbreite von 7.40m auf 6.20m, aufgrund der Strecke T30, reduziert. Die Rickenbacherstrasse bleibt im Bestand von 7.00m bestehen.

5.1.3 ÖV

Der öffentliche Verkehr ist mit drei Bushaltestellen und 3 Buslinien betroffen. Diese müssen einerseits hindernisfrei ausgebaut werden und werden andererseits von Gelenkbussen bedient.

Hindernisfreie Haltestellen (ÖV)

- Haltestelle Hinterdorf

Die Haltestellen Hinterdorf werden beidseits niveaugerecht ausgebaut. Es werden 16cm hohe Haltekante mit 22cm hohem Haltekissen realisiert.

- Haltestelle Zentrum

Die Haltestellen Zentrum werden in die Affolternstrasse verlegt. Es werden beidseitig zwei Doppelhaltestellen gebaut. Alle vier Haltekanten können auf der ganzen Länge 22cm hoch realisiert werden.

- Haltestelle Rigiblick

Die Haltestellen Rigiblick werden beidseits hindernisfrei und mit 22cm hohen Haltekanten ausgebaut. Die neue Lage der bergseitigen Haltestelle mit Fahrtrichtung Dorf wird gegenüber heute in Richtung Süden verschoben. Durch die Verschiebung können neu die Sichtweiten für den Verkehr aus der einmündenden Strasse Rigiblick eingehalten werden.



5.1.4 Leichterzweiradverkehr

Im Projektperimeter sind Radwegmassnahmen zur Lückenschliessung des Objektes K 13 gemäss der Radwegstudie Gemeinde Ottenbach, Studienbericht, 30.11.2015 vorgesehen

- Verbreiterung Gehweg zu Rad- / Gehweg im Bereich km 15.200
- Der Gehweg zwischen km 15.205 bis 15.245 von 2.0 m (Gehweg) wird auf oder 3.0m (Rad- / Gehweg) verbreitert. Damit wird der von Jonen herführende Rad- / Gehweg bis zum Eingangstor mit Querungshilfe (vgl. nachfolgender Punkt) weitergeführt.
- Querungshilfe Radfahrer bei Eingangstor Jonenstrasse
Beim Eingangstor Jonenstrasse wird eine Querungshilfe für Radfahrer erstellt, sodass eine sichere Querung vom Rad- / Gehweg auf die Strasse sichergestellt ist.
- Mischverkehr in Kernfahrbahn im Bereich der Strecke T30
Zwischen der Hobacherstrasse bis Rickenbacherstrasse, Haltestelle Rigiblick, kann der Velofahrende durch die tiefere Geschwindigkeit im Mischverkehr geführt werden. Ab Rigiblick wird beidseitig auf der Rickenbacherstrasse bis zum Eingangstor beidseitig ein Radstreifen markiert.
- Querungshilfe Radfahrer bei Eingangstor Rickenbacherstrasse
Um die sichere Querung der Radfahrer zu gewährleisten, wird beim Eingangstor Rickenbacherstrasse eine entsprechende Führung der Velofahrer über das Eingangstor auf die gegenüberliegende Fahrbahn ausgebildet.
- Ergänzung Rad- / Gehweg entlang Rickenbacherstrasse
Vor dem neuen Eingangstor Rickenbacherstrasse wird der Rad- / Gehweg talseitig bis zur Lanzenstrasse ergänzt. So ist neu ein durchgehender Rad- / Gehweg entlang der Ausserortsstrecke vorhanden.

5.1.5 Fuszgängerverkehr

- Fussgängerübergang km 14.965 (Ifang)
Zur Erhöhung der Fussgängersicherheit wird im Bereich Ifang ein markierter Fussgängerübergang mit Mittelinsel geschaffen.
- Talseitig begehbare Bankett mit Asphaltbelag entlang der Jonenstrasse
Der heutige talseitige schmale Gehweg (ca. 1.0m breit) hat einen ca. 3cm hohen Anschlag zwischen Bordstein und der Strasse. Neu wird ein 10cm hoher Anschlag zwischen Randstein und der Strasse erstellt. Dadurch wird die Verkehrssicherheit der Fussgänger erhöht.
- Neuer Gehweg Eingangstor Rickenbacherstrasse
- Zwischen dem Flurweg bei km 8.135 und dem Eingangstor Rickenbacherstrasse wird bergseitig ein neuer 2.0 m breiter Gehweg erstellt.
- Der neue Gehweg schliesst die Wegverbindung zwischen dem neu erstellten Rad- / Gehweg (vgl. "Velomassnahmen" weiter oben) und dem bestehenden Gehweg Richtung Dorf.



- Querungshilfe Fussgänger bei Eingangstor Rickenbacherstrasse
Die Querungshilfe beim Eingangstor Rickenbacherstrasse ermöglicht die sichere Querung vom Rad- / Gehweg auf der Talseite zum Gehweg auf der Bergseite des Eingangstors.

5.2 Projektierungselemente

5.2.1 Projektierungsgeschwindigkeit

Die Ausbaugeschwindigkeiten im Perimeter werden verändert (vgl. Kapitel 4.2 Lärm). Es wird eine Tempo 30er-Strecke auf rund 700m signalisiert.

5.2.2 Geometrisches Normalprofil

Das minimale Geometrische Normalprofil wird gemäss VSS-Norm 640 201, mit dem massgebenden Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen, festgelegt. Die Strassenbreiten entsprechen nicht dem Ausbaustandart T3.

- Fahrbahnbreiten zwischen 6.00m (Jonenstrasse), 6.20m (Affolternstrasse) und 7.00m Rickenbacherstrasse
- Breite Gehwege 2.0 m (Ausnahme talseitig begehbare Bankettbereiche, km 14.860 – 15.145)
- Breite Rad- / Gehwege 3.0 m
- Die Durchfahrtsbreite bei den neuen Schutzinseln wird auf 4.00m festgelegt.

5.2.3 Horizontale Linienführung

Die horizontale Linienführung wird weitgehend beibehalten. Ausnahme bilden die Fussgängerquerung bei km 14.965 (Ifang), die Bushaltestellen Hinterdorf, die Engelkreuzung, der Knoten Affoltern- / Rickenbacherstrasse sowie das Eingangstor Rickenbacherstrasse.

- Bei der Fussgängerquerung km 14.965 (Ifang) wird die bergseitige Fahrbahn ausgelenkt und eine Mittelschutzinsel zwischen den Fahrbahnen angeordnet.
- Die Bushaltestellen Hinterdorf werden in der Geometrie soweit angepasst, dass ein hindernisfreier Einstieg mit einem 16cm resp. 22cm hohen Randabschluss realisiert werden kann.
- Im Dorfzentrum wird die Strasse, aufgrund der Schleppkurvennachweise verbreitert (6.20m) und geringfügig angepasst, sodass die Haltebalken der LSA möglichst nahe an die Kreuzung verlegt werden können (kurze Umlaufzeiten).
- Die Geometrie des Knotens Affoltern- / Rickenbacherstrasse wird grundlegend angepasst, da die Verkehrsführung eine neue Hauptrichtung erhält.
- Beim Eingangstor Rickenbacherstrasse wird die bergseitige Fahrbahn ausgelenkt und eine Mittelschutzinsel zwischen den Fahrbahnen angeordnet.

5.2.4 Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung wird weitgehend beibehalten.



- Rickenbacherstrasse (7), km 8.060 – 8.275: Belagsersatz (3cm/ 9cm/ 8cm)
- Rickenbacherstrasse (8), 8.000– 8.060: Belagsersatz (3cm/ 9cm/ 8cm),
Foundationsschicht ersetzen
- Rickenbacherstrasse (9), 7.860– 8.000: Belagsersatz (3cm/ 9cm/ 8cm)

5.2.1 Randabschlüsse

Es werden sämtliche Randabschlüsse entlang der Fahrbahn beidseitig neue Randsteine mit einem Anschlag von 10 cm versetzt. Wassersteine werden in der Regel bei Längsgefälle <1% gesetzt. Der Rad-/Gehweg wird mit einem Bundstein zum Grünstreifen hin abgeschlossen. In Bereichen von Fussgänger- und Radwegquerungen wird der Anschlag der Randabschlüsse auf 3 cm begrenzt

5.2.2 Verkehrsinseln

Die neue Fussgängerschutzinsel wird nach TBA-Normalie 251 ausgeführt und gepflastert.

5.2.3 Rabatte

Der Grünstreifen in der Rickenbacherstrasse und Jonenstrasse zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg wird mit Wiesengras (OH-Highway) begrünt.

Kleine oder schlecht zugängliche Insel- und Rabattenflächen, werden gepflastert ausgeführt.

5.2.4 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt mehrheitlich über Strassenabläufe. Dort wo Entwässerungsschächte ohne Schlamm sack direkt in den Vorfluter entwässern, werden diese durch Strassenabläufe mit Schlamm sack ersetzt.

Die Strassenabläufe führen in weiten Teilen in die Mischwasserkanalisation. Ausnahme bildet die Strecke ab Eingangstor Rickenbacherstrasse Richtung Rickenbach, wo in eine Regenwasserleitung entwässert wird. Ein kurzes Stück der Rickenbacherstrasse entwässert zudem über die Schulter.

Die Belastung des Strassenabwassers ist mit einem Verkehrsaufkommen auf der Rickenbacherstrasse von ca. DTV 1000 Fz./Tag klein. Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au. Die Entwässerung über die Schulter erfolgt mit einem 30cm mächtigen Bodenfilter. Bei der Entwässerung in den Vorfluter / Mischwasserkanalisation sind keine weiteren Massnahmen notwendig (nicht im Schutzbereich Ao, keine hydraulische Überlast bekannt).

5.2.5 Einschränkungen Begegnungsfälle

Die mögliche Fahrgeschwindigkeit für Lastwagen (Typ TBA, L=18.75m) im Bereich der Kreuzung Affoltern- / Rickenbacherstrasse liegt bei 30km/h.



5.2.6 Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten

Der talseitige Gehweg zwischen Eingangstor Jonenstrasse- und Hobacherstrasse wird in der Breite wie heute bestehend belassen (ca. 1.0 m).

Die Sichtweiten für aus den anliegenden Grundstücken ausfahrende Fahrzeuge können im Bereich der Kreuzung Affoltern- / Rickenbacherstrasse nicht eingehalten werden. Die Anzahl Ausfahrten aus den anliegenden Grundstücken wird mit wenigen Wohneinheiten zwar als klein eingestuft. Gegenüber heute wird die Sicherheit für die ausfahrenden Fahrzeuge aber verschlechtert, da die Hauptverkehrsbeziehung neu zwischen Affoltern- und Rickenbacherstrasse besteht.

5.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

Die Verkehrssicherheit wird mit Hilfe eines Road Safety Audit gemäss VSS SN 641 722 in der Stufe Vorprojekt überprüft und nachgewiesen. Somit wird bei der Erarbeitung des Projektes gemäss Art. 6a Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung getragen. Für das Vorliegende Bauprojekt ist zur Prüfung der Verkehrssicherheit ein Road Safety Audit vorgesehen.

5.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

5.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB)

Die bestehende Beleuchtung im Projektperimeter wird auf LED Lichttechnik umgestellt. Das Projekt der EKZ liegt vor und ist im Strassenbauprojekt eingearbeitet. Vergleiche hierzu Werkleistungspläne.

5.4.2 Lichtsignalanlage (LSA)

Marty+Partner AG hat die Vorabklärungen der Knotenanpassung und Leistungsberechnung vorgenommen. Die LSA muss vollständig ersetzt werden.

5.4.3 Pumpwerke (Pump)

Es sind keine Pumpwerke notwendig.

5.4.4 Verkehrszählstellen (VDE)

Innerhalb des Projektperimeters befindet sich die Verkehrsmessstelle Nr. 9168. Mit dem Staatsstrassenprojekt wird die Induktionsschleufe erneuert. Die Verkehrsmessstelle mit Vorschacht und SiPf kann voraussichtlich bestehen bleiben.

5.4.5 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA

Die bestehende BSA-Anlage wird durch eine neue Anlage ersetzt.



5.4.6 Leerrohre für Lichtwellenleiter (LWL)

Von der Engelskreuzung bis zur Rickenbacherstrasse sind 2 PE 120 Leerrohre für LWL im Projekt vorgesehen.

5.5 Projektrisiken

- Realisierungszeitpunkt: Dieser steht in Abhängigkeit mit der Eröffnung des Autobahnzubringers Obfelden - Ottenbach
- Verzögerungen durch Projekteinsparungen

5.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Die Mitwirkung der Bevölkerung nach §13 StrG wurde zwischen dem 21. Februar 2020 und dem 23. März 2020 durchgeführt. Das Projekt wurde ausserdem den kantonalen Ämtern sowie der Gemeinde Ottenbach zur Äusserung von Begehren gemäss §12 StrG zugestellt. Während der Auflagefrist wurden neun Einwendungen auf der Gemeindekanzlei eingereicht.

Zu den Begehren, welche nicht berücksichtigt werden konnten, wird wie folgt Stellung genommen:

Signalisation Tempo 30

Mit dem Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtung für die Jonen- / Affoltern- / Rickenbacherstrasse wurden die Einwendung zu Tempo 30 geprüft. Aufgrund dieser Beurteilung der Lärm- / Verkehrsbetrachtung und in enger Zusammenarbeit mit der Kapo und der Gemeinde Ottenbach wurde der Abschnitt Hobacherstrasse bis Rickenbacherstrasse Rigiblick festgelegt. In diesem Abschnitt ist auch die Wirkung betreffend Lärmsanierung am besten.

Fussgängerstreifen

Die Lage und Markierung von Fussgängerstreifen wurden mit der Kapo und Gemeinde im Bauprojekt optimiert. Durch die Reduktion auf Tempo 30 wurde die Situation in Bezug auf Sichtweiten verbessert und die im Bauprojekt abgebildeten Fussgängerstreifen als richtig angesehen.

6 Verkehrsführung während Ausführung

Die Ausführung erfolgt in drei Hauptetappen. Nachfolgend die Etappierungen, welche durch das Ing. Büro SNZ ausgearbeitet worden sind.

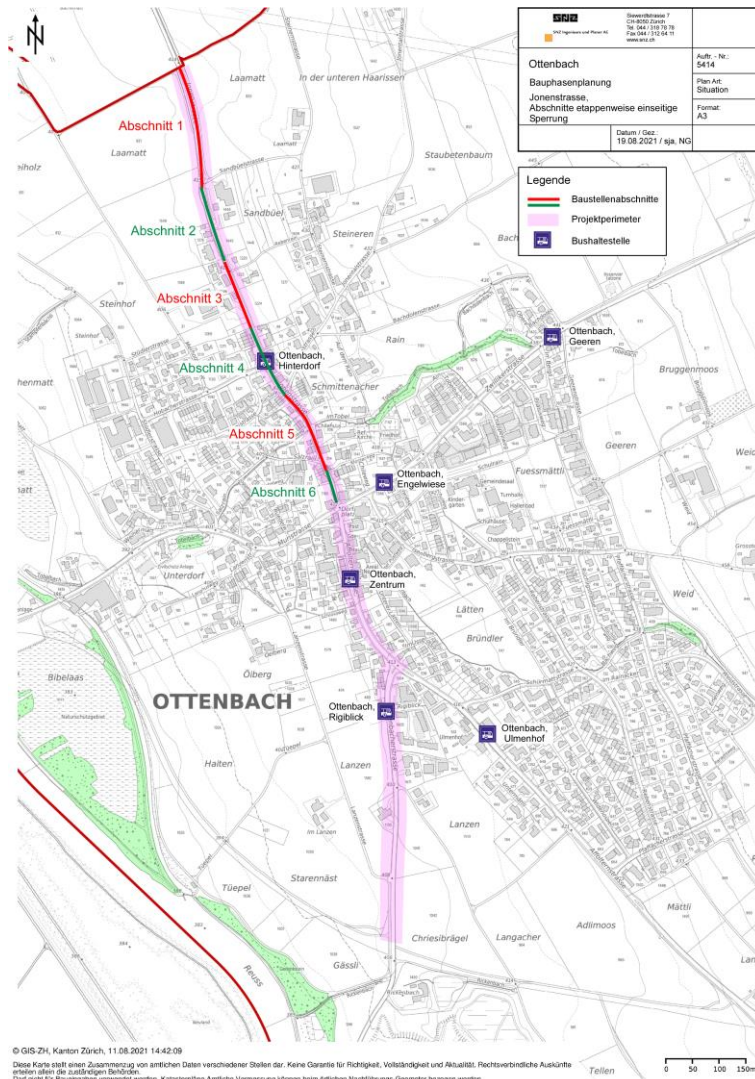


Abbildung 9 – Bauetappe 1⁹

- Die 1. Bauetappe wird in 6 Abschnitte unterteilt;
- Die jeweiligen Abschnitte sollen halbseitig mit einer Lichtsignalanlage ausgeführt werden;
- Die Haltestelle Hinterdorf wird beim Bau des Abschnittes 4 provisorisch verschoben;

9 Quelle: Darstellung SNZ aus Grundlagenplan GIS Zürich

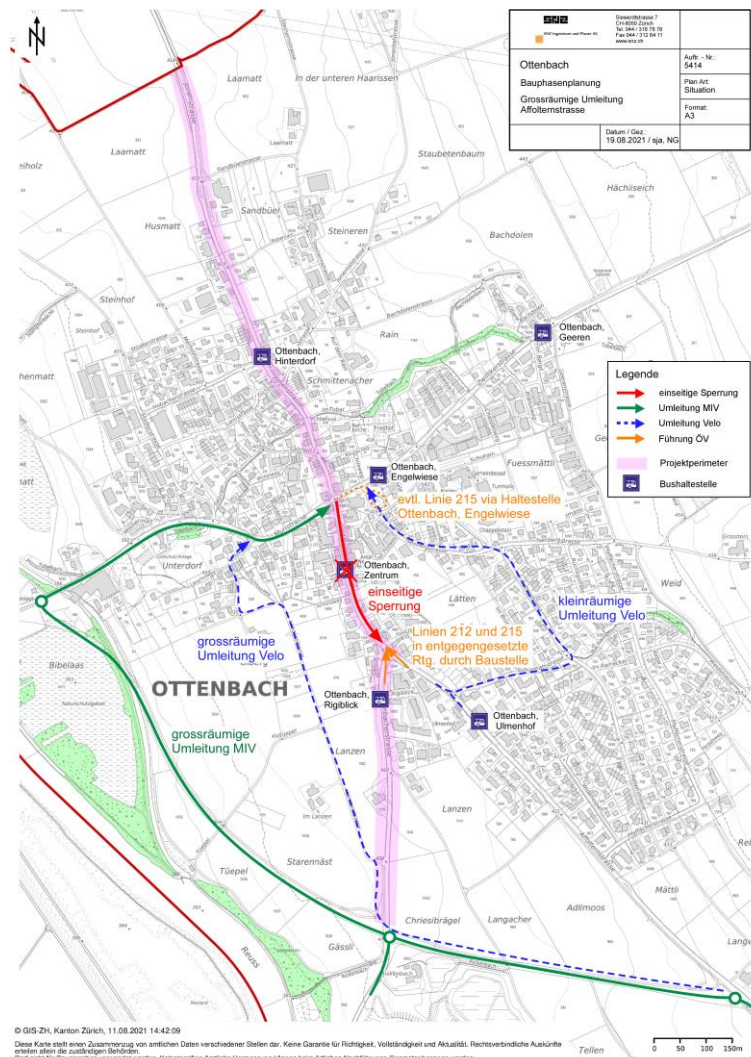


Abbildung 10 – Bauetappe 2¹⁰

- Die 2. Bauetappe erfolgt in einer Totalsperre für den MIV;
- MIV wird grossräumig umgeleitet;
- Der Busbetrieb wird mittel Lichtsignal im Gegenverkehr aufrechterhalten;
- Die Velofahrer werden umgeleitet;
- Die Haltestelle Zentrum provisorisch verschoben;

10 Quelle: Darstellung SNZ aus Grundlagenplan GIS Zürich

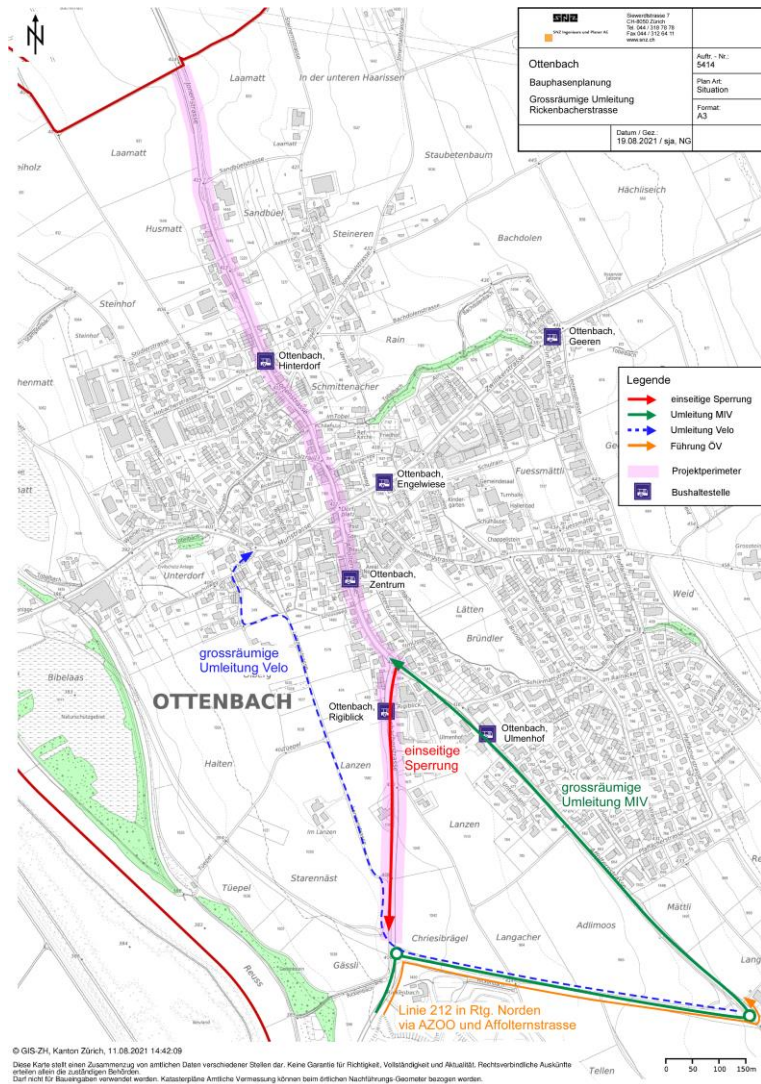


Abbildung 11 – Bauetappe 3¹¹

- Die 3. Bauetappe erfolgt in einer Totalsperre für den MIV;
- MIV wird grossräumig umgeleitet;
- Der Busbetrieb wird mittel Lichtsignal im Gegenverkehr aufrechterhalten;
- Die Velofahrer werden umgeleitet;
- Die Haltestelle Rigiblick provisorisch verschoben;

Behinderungen während der Realisierung

Es wird Behinderungen und Wartezeiten geben. Es ist sicherzustellen, dass die Anwohner zu Ihren Liegenschaften gelangen können.

Angrenzendes Gewerbe muss frühzeitig informiert werden und allfällig spezifische Lösungen für die Zugänglichkeit und die Parkierung während der Bauzeit getroffen werden.

11 Quelle: Darstellung SNZ aus Grundlagenplan GIS Zürich



Baustellen Dritter

Die Baustelle ist mit allfälligen Drittprojekten der Gemeinde (Massnahmen für die Rückklassierung der Staatsstrassen zu Gemeindestrasse, etc.) zu koordinieren

7 Koordination

7.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

Im Rahmen der Projektabwicklung wurden die Bedürfnisse diverser betroffener Stellen abgeklärt und ins vorliegende Bauprojekt miteinbezogen. Namentlich sind dies:

- Gemeinde Ottenbach
- Zusätzliche Amtsstellen TBA (Strassenentwässerung TBA, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen)
- Werkleitungseigentümer von best. Leitungen
- KAPO
- ÖV-Betriebe, PostAuto AG
- EKZ (öffentliche Beleuchtung)

8 Erwerb von Grund und Rechten

Der erforderliche Landerwerb ist dem Landerwerbsplan und Landerwerbstabelle zu entnehmen. Für das vorliegende Bauprojekt ist voraussichtlich ein Landerwerb von rund 747 m² erforderlich. Demgegenüber steht eine mögliche Landantretung von rund 1017 m².

9 Kosten

9.1 Grundlage Kostenermittlung

Kostenvoranschlag Bearbeitungsstufe Bauprojekt (Genauigkeit +/- 10%) Stand 2021 und sind in nachfolgender Tabelle ersichtlich.

I Erwerb von Grund und Rechten	Fr. 250'000.-
II Bauarbeiten	Fr. 6'124'000.-
III Nebenarbeiten	Fr. 644'000.-
IV Technische Arbeiten	Fr. 622'000.-
Total inkl. MwSt.	Fr. 7'640'000



9.2 Kostenrisiken

Beim derzeitigen Projektierungsstand sind keine aussergewöhnlichen Risiken erkennbar.

9.3 Kostenbeteiligung Dritter

Gemeinde

Die Gemeinde beteiligt sich mit Fr. 65'000.00 an den Bauarbeiten (Flächen ausserhalb des Staatsstrassenperimeters).

Die Kosten für die Buswartehäuschen, Möblierung und Infrastruktur gehen zu Lasten der Gemeinde und sind nicht im Kostenvoranschlag enthalten.

10 Terminplan

- Öffentliche Planaufgabe §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG 3. September 2021
- Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung Februar 2022
- Baubeginn: geplant 2023 in Abhängigkeit des Autobahnzubringers Obfelden - Ottenbach

11 Verschiedenes

Schleppkurven

Die Schleppkurven bei den Ein- und Ausfahrten sowie in den Knotenbereichen und bei den Fussgängerschutzinseln / Eingangstoren wurden geprüft und sind im Schleppkurvenplan (Nr. 33) dargestellt.

12 Fotodokumentation



Abbildung 12: Rickenbacherstrasse Eingang Ottenbach



Abbildung 13: Bushaltestelle Rigiblick, Blick Richtung Ottenbach



Abbildung 14: Einmündung Rickenbacherstrasse in Affolternstrasse



Abbildung 15: Jonenstrasse bei Kreuzung Zwillkerstrasse/Muristrasse



Abbildung 16: Bushaltestelle Hinterdorf bei Einmündung Steinernstrasse, Blick Richtung Jonen



Abbildung 17: Einmündung Hobacherstrasse in Jonenstrasse, Blick Richtung Jonen



Abbildung 18: Eingangstor Jonenstrasse, Blick Richtung Ottenbach



Abbildung 19: Ortsgrenze Ottenbach, Blick Richtung Jonen

13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1.	Übersichtsplan	1:5'000
2.	Technischer Bericht	
3.	Kostenvoranschlag	
4.	Situation, Teil 1	1:200
5.	Situation, Teil 2	1:200
6.	Situation, Teil 3	1: 200
7.	Situation, Teil 4	1: 200
8.	Situation, Teil 5	1: 200
9.	Situation Werkleitungen, Teil 1	1: 200
10.	Situation Werkleitungen, Teil 2	1: 200
11.	Situation Werkleitungen, Teil 3	1: 200
12.	Situation Werkleitungen, Teil 4	1: 200
13.	Situation Werkleitungen, Teil 5	1: 200
14.	Normalprofile	1:50
15.	Querprofile, Teil 1	1:100
16.	Querprofile, Teil 2	1:100
17.	Querprofile, Teil 3	1:100
18.	Querprofile, Teil 4	1:100
19.	Querprofile, Teil 5	1:100
20.	Längenprofil, Teil 1	1:200/50
21.	Längenprofil, Teil 2	1:200/50
22.	Längenprofil, Teil 3	1:200/50
23.	Längenprofil, Teil 4	1:200/50
24.	Längenprofil, Teil 5	1:200/50
25.	Landerwerksplan, Teil 1	1:200
26.	Landerwerksplan, Teil 2	1:200
27.	Landerwerksplan, Teil 3	1:200
28.	Landerwerksplan, Teil 4	1:200
29.	Landerwerksplan, Teil 5	1:200
30.	Landerwerbstabelle	
31.	Signalisation und Markierung, Teil 1-3	1:500
32.	Signalisation und Markierung, Teil 4-5	1:500
33.	Schleppkurvenplan	1:500

14 Anhänge

14.1 Nachweis Schleppkurven

Siehe Schleppkurvenplan (Nr. 33).

14.2 Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtung

Gutachten verkehrstechnische Gesamtbetrachtung Ottenbach, Jonen- / Affolternstrasse und Rickenbacherstrasse vom 29.01.2021 durch die AKP Verkehrsingenieur AG, im Auftrag vom Amt für Mobilität AFM des Kantons Zürich

14.3 Verkehrstechnische Einrichtungen

Verkehrstechnische Einrichtungen: Vorabklärungen Knotenanpassung und Leistungsberechnung vom 15.03.2019, LSA 026: Ottenbach, Affoltern-/ Jonen-/ Zwillikerstrasse, durch Marty+Partner