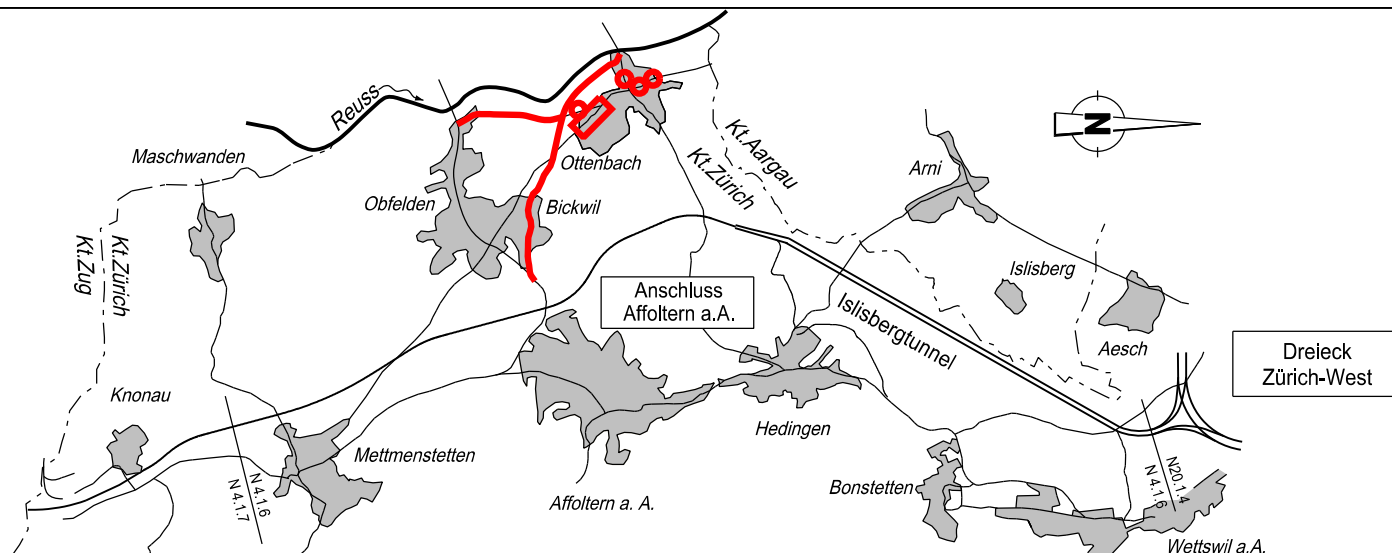




Nationalstrasse : N 4.1 Zürich (Brunau) - Kantonsgrenze Zug
Abschnitt : 6 Uetliberg West - Knonau



Unterabschnitt : Islisberg Süd - Knonau
Objekt : Autobahnzubringer Obfelden / Ottenbach
Teilobjekt : FLAMA Ottenbach
Gemeinden: Ottenbach

Gutachten Tempo 30 - Zone

Beilage Nr. 7.4.2

Projektverfasser



Dörflistrasse 112
CH-8050 Zürich
Tel. 044/ 318'78'78
Fax 044/ 312'64'11
www.snz.ch

SNZ Ingenieure und Planer AG

Bürointerne Plan-Nr.

| | | | | | | | |
|-----------------------|------------|---|---|---|---|--------------------|--------------|
| Rev. | | A | B | C | D | Format | |
| Datum | 22.10.2014 | | | | | Plot-Datum | |
| Gez. | rb | | | | | Auftrags-Nr. | |
| Gepr. | Jo | | | | | Regi-Code | |
| Vis. | bu | | | | | CAD-Cod | |
| Auflageprojekt | | | | | | Bez-Code El.-Mech. | TBA-Plan-Nr. |



SNZ Ingenieure und Planer AG

Dörflistrasse 112, CH-8050 Zürich • Tel. 044 318 78 78 • Fax 044 312 64 11 • www.snz.ch

Tiefbauamt Kanton Zürich

Tempo 30 - Zone abklassierte Affolternstrasse Ottenbach
(äusserer Abschnitt: Ortseingang - Rickenbacherstr.)

Gutachten

Impressum

Autoren: Roman Bühler, Armin Jordi

Datum: 13. August 2013

Revision: 28. November 2013 / 7. März 2014

Koreferat: Martin Buck

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Anlass und Ziel | 3 |
| 2. | Situationsanalyse | 5 |
| 2.1 | Funktionales Strassennetz..... | 5 |
| 2.2 | Nutzungen und Strassenraum | 6 |
| 2.3 | Besondere Schutzbedürfnisse..... | 7 |
| 2.4 | Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmenge..... | 8 |
| 2.5 | Sicherheitsdefizite | 10 |
| 2.6 | Fazit..... | 11 |
| 3. | Massnahmenkonzept..... | 12 |
| 4. | Wirkungsbeurteilung | 13 |
| 4.1 | Nutzen / Zielerreichung..... | 13 |
| 4.2 | Prüfung negative Wirkungen..... | 13 |

Planbeilage: 7.4.7 Plan-Nr. 154, Situation 1:500

1. Anlass und Ziel

Die geplante Tempo 30-Zone auf der Affolternstrasse in Ottenbach (Abschnitt Ortseingang bis Rickenbacherstrasse) ist Bestandteil der flankierenden Massnahmen (FLAMA) der A4 im Knonaueramt, bzw. des Autobahnzubringers Ottenbach/Obfelden. Die FLAMA basieren ursprünglich auf der Netzstrategie Knonaueramt (siehe folgende Abbildung 1).

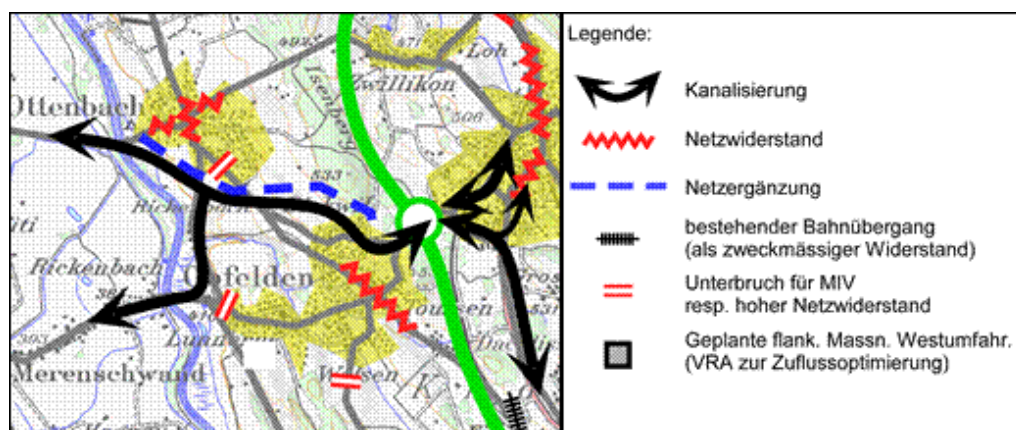


Abb. 1: Netzstrategie Knonaueramt Raum Obfelden / Ottenbach
(Quelle: Regionale Netzstrategie Knonaueramt, 28.11.03)

Im Zusammenhang mit der Abstimmungsvorlage zum Autobahnzubringer Ottenbach/Obfelden wurden die FLAMA in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, der Kantonspolizei und der Postauto konkretisiert und auf Stufe reduziertes Vorprojekt ausgearbeitet. Das entsprechende Konzept vom März 2011 ist auf der folgenden Seite dargestellt (siehe Abbildung 2).

Im Hinblick auf die öffentliche Auflage des Autobahnzubringers wird das FLAMA-Konzept aktualisiert und weiterentwickelt. Für die im Konzept vorgesehene Tempo 30-Zone in Ottenbach ist in diesem Zusammenhang und auf Grund der gesetzlichen Erfordernisse ein Gutachten zu erstellen.

Mit der Tempo 30-Zone sollen folgende Ziele erreicht werden:

- der Netzwidestand auf der bestehenden Ortsdurchfahrt soll erhöht werden, um den Verkehr auf den Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach zu lenken und die Entlastungswirkung dauerhaft sicherzustellen. Die Fahrzeitverlängerung für die Linienbusse soll jedoch so gering wie möglich gehalten werden.
- die Verkehrssicherheit ist zu verbessern

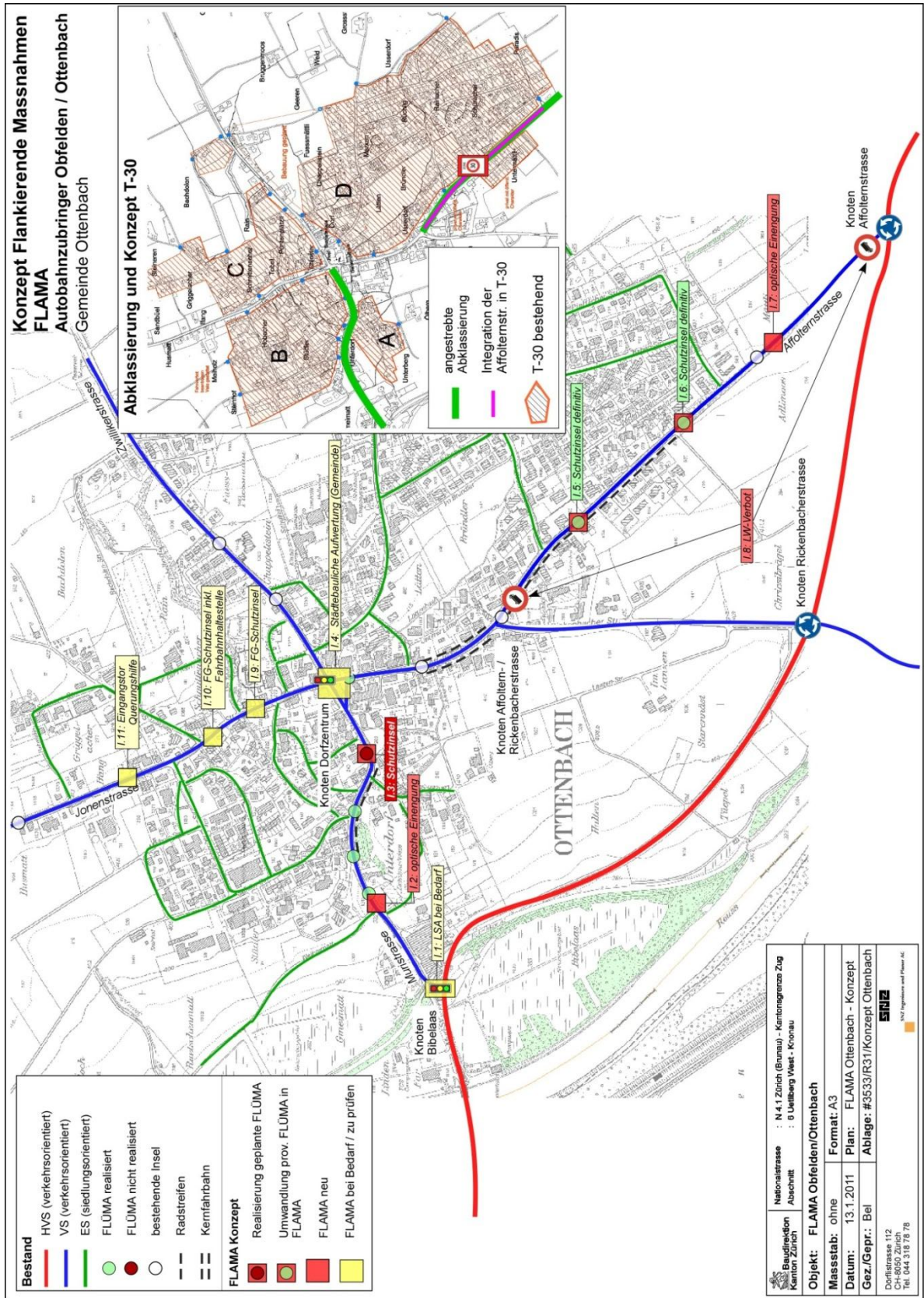


Abb. 2: Konzept FLAMA Ottenbach

2. Situationsanalyse

2.1 Funktionales Strassennetz

Das funktionale Strassennetz mit dem Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach ist in der folgenden Abbildung 3 dargestellt. Mit der Realisierung dieses Autobahnzubringers soll die heute als Kantonsstrasse klassierte Affolternstrasse im Abschnitt Rickenbacherstrasse bis Kreisel „Langweid“ zur Gemeindestrasse abklassiert werden.

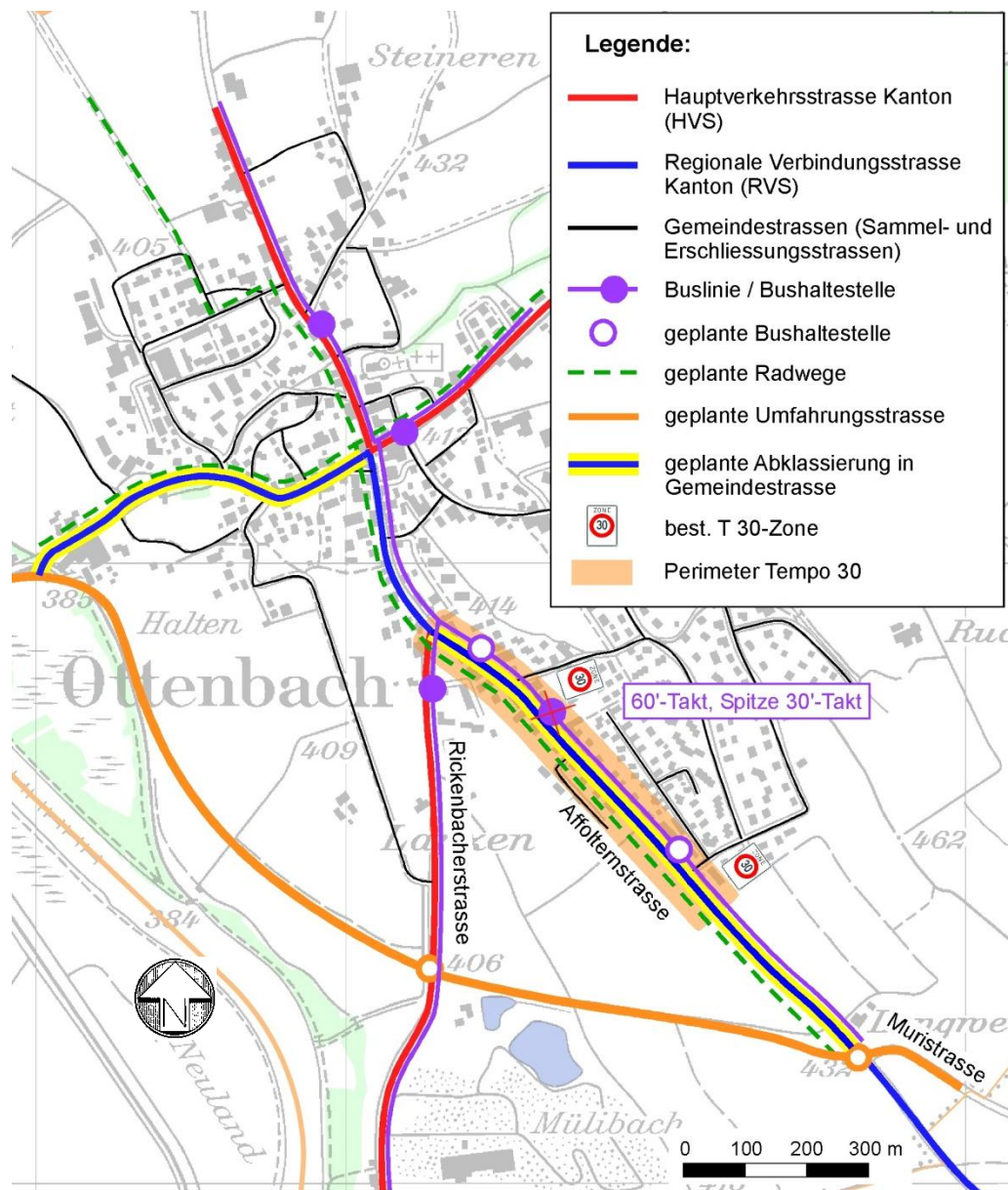
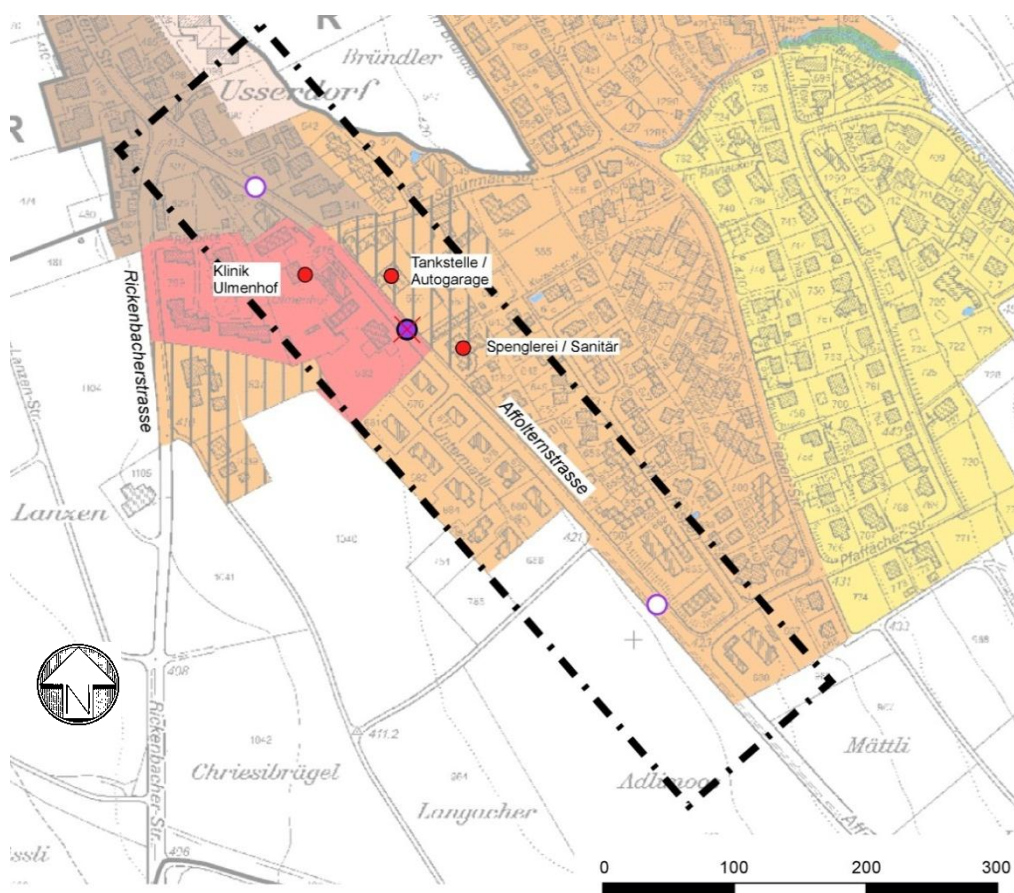


Abb. 3: Funktionales Strassennetz mit Umfahrung Ottenbach (Quelle: Regionaler Richtplan sowie kantonaler Strassenplan)

2.2 Nutzungen und Strassenraum

Die geplante Tempo-30-Zone liegt grösstenteils im Einfamilienhausquartier. Richtung Dorfzentrum ist teilweise „mässig störendes Gewerbe“ zulässig. Ziele von Fussgängern in der Affolternstrasse sind im Wesentlichen die Bushaltestellen. (Die Primarschule von Ottenbach befindet sich im nördlichen Teil der Gemeinde).

Der Ausbaustandard dieses Strassenabschnitts ist im Hinblick auf die zukünftige Funktion als Erschliessungsstrasse relativ hoch. Im äusseren Abschnitt ist der Strassenraum durch die lediglich einseitige Bebauung offen.



Legende

- | | |
|----------------------------------|---|
| Perimeter | Zone für öffentliche Bauten Oe |
| Bushaltestelle aufgehoben | Freihaltezone F |
| Bushaltestellen geplant | Reservezone R |
| Dienstleistungen | Gestaltungsplan |
| Kernzone A KA | Bauzone mit Pflicht zum Gestaltungsplan |
| Kernzone B KB | Wald |
| Wohnzone zweigeschossig W2 a | Gewässer |
| Wohnzone zweigeschossig W2 b | Landwirtschaftszone L |
| Wohnzone dreigeschossig W3 | Freihaltezone R |
| mässig störende Gewerbe zulässig | |
| Wohnzone mit Gewerbe WG 2 | |
| Gewerbezone G | |

Abb. 4: Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Ottenbach

2.3 Besondere Schutzbedürfnisse

Zu beachtende Fussgänger- und Veloverbindungen sind in der Abbildung 5 dargestellt.

In der Affolternstrasse verläuft die Veloverbindung der Oberstufenschüler von Ottenbach nach Obfelden.

Fussgängerquerungen befinden sich v.a. bei den Bushaltestellen.

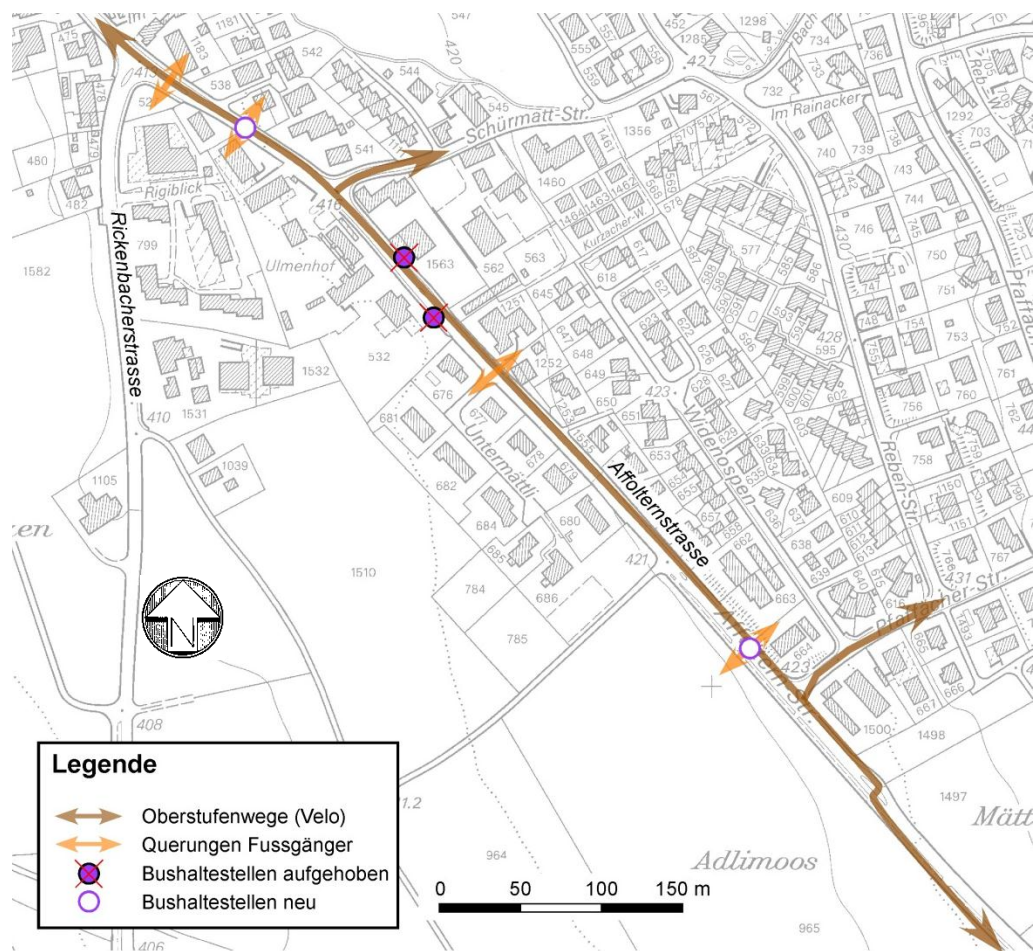


Abb. 5: Schulwege / weitere Fusswege

2.4 Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsmenge

Mit dem automatischen Verkehrserhebungsgerät „Viaccount II“ wurde am Donnerstag 04.07.2013 während den gesamten 24 Stunden das Verkehrsaufkommen sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben.

Resultat der Geschwindigkeitsmessung

In der folgenden Abbildung 6 und Tabelle 1 sind die Resultate der Geschwindigkeitsmessung dargestellt. Die massgebende Geschwindigkeit V_{85}^1 liegt zwischen 47 km/h und 48 km/h.

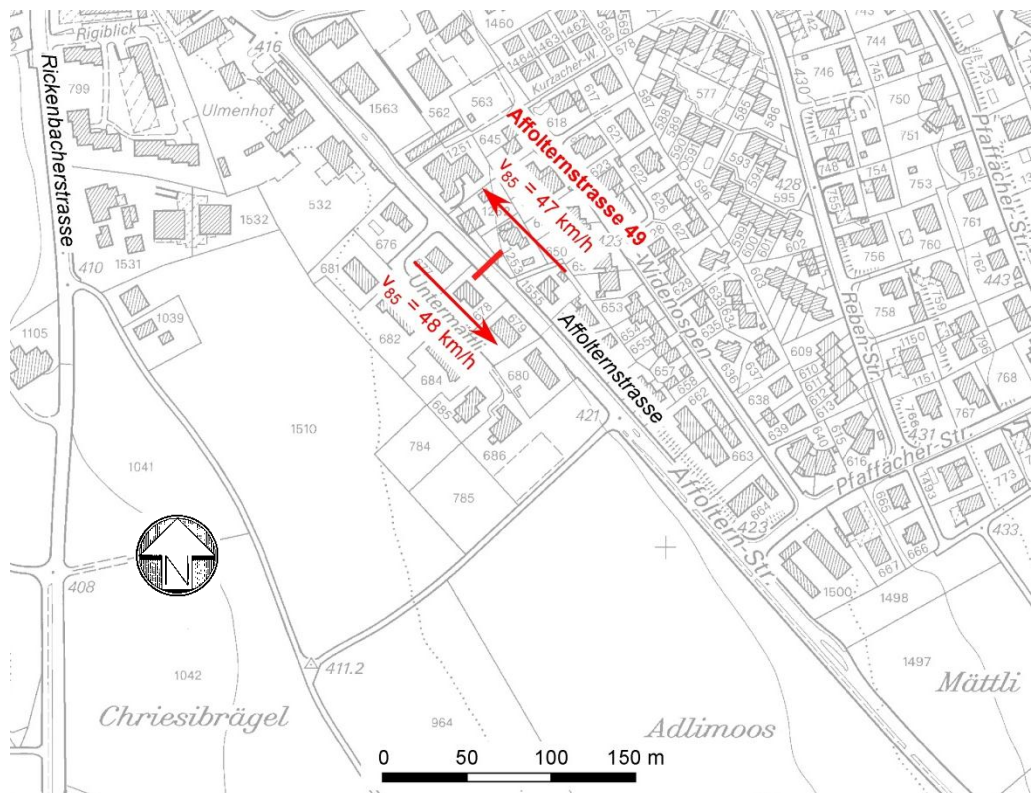


Abb. 6: Geschwindigkeitsmessung

| Affolternstrasse 49 | Richtung Ottenbach Zentrum | Richtung Obfelden |
|---|-------------------------------|----------------------|
| Mittlere Geschwindigkeit (v_{50}) | 43 km/h | 43 km/h |
| Geschwindigkeit, die von 85% nicht überschritten wird (v_{85}) | 47 km/h | 48 km/h |
| Höchste gemessene Geschwin- digkeit (v_{max}) | 77 km/h | 77 km/h |

Tbl. 1: Geschwindigkeiten

¹ V_{85} : Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuglenker eingehalten wird.

Im Hinblick auf die geplante Tempo 30-Zone sind die gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}) mit 47 km/h bzw. 48 km/h relativ hoch (über 40 km/h). Gemäss Vorgaben der Kantonspolizei Zürich sind bei Geschwindigkeiten (V_{85}) über 40 km/h neben Signalisation und Markierung auch bauliche Massnahmen erforderlich.

Verkehrsbelastung

Im Netzzustand mit Autobahzubringer Obfelden/Ottenbach wird die Affolternstrasse auf diesem Abschnitt eine Erschliessungsstrasse sein. Die Verkehrsbelastung wird dementsprechend unter 1000 Mfz/Tag liegen.

2.5 Sicherheitsdefizite

Unfallgeschehen

Die Analyse des Unfallgeschehens in der geplanten Tempo 30-Zone bezieht sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren (01.06.2008 – 31.05.2013) und umfasst alle polizeilich registrierten Unfälle.



Abb. 6: Unfälle Affolternstrasse, 01.06.08 – 31.05.13

Innerhalb der geplanten Tempo 30-Zone ereigneten sich im untersuchten Zeitraum 10 Unfälle (mit 3 Verletzten). Aus den Unfällen lassen sich keine konkreten Gefahrenstellen ableiten.

2.6 Fazit

- Die Geschwindigkeit liegt relativ hoch (wesentlich über 40 km/h).
- Mit dem Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach wird die Affolternstrasse in diesem Abschnitt eine Erschliessungsstrasse werden.
- Der Schülerverkehr mit dem Velo ist erheblich.
- Fussgängerbewegungen werden sich weitgehend auf den Bereich der beiden geplanten Bushaltestellen beschränken.
- Die Strasse ist für eine zukünftige Erschliessungsstrasse breit, und der Strassenraum ist im äusseren Abschnitt offen, was zu erhöhter Geschwindigkeit führt.

3. Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept besteht aus folgenden Punkten:

- Konsequenter Rückbau in Erschliessungsstrasse:
 - Breite auf 6.0 m verschmälern²
(Begegnungsfall Bus/Bus)
 - Keine Busbuchten
 - Keine Mittelinseln
 - Keine Radstreifen
- Durchgehende Einführung von Rechtsvortritt, mit Markierung verdeutlicht. Trottoirüberfahrten werden aufgehoben.
- Berliner-Kissen zur Sicherstellung von Tempo 30.
Da die Geschwindigkeit hoch liegt, sind auch bauliche Massnahmen erforderlich³. Wegen dem Busverkehr sind horizontale und durchgehende vertikale Versätze nicht möglich.
- Auf freiwerdende Flächen Bäume pflanzen zur verstärkten Gliederung des lang gezogenen Strassenraums in die Tiefe.
- Einbezug weiterer Strassen:
Die Erschliessungsstrassen, die in den vorgesehenen Tempo 30-Abschnitt der Affolternstrasse einmünden, sind bereits in einer Tempo 30-Zone, mit Ausnahme des Untermätteli.
Zum Zeitpunkt der Umsetzung von Tempo 30 auf der Affolternstrasse ist über den Einbezug des Untermätteli zu entscheiden.

² Für Erschliessungsstrasse ist 6.0 m zu breit; wegen Busverkehr muss jedoch Begegnung Bus/Bus möglich sein.

³ Geschwindigkeitsreduktion ausschliesslich durch Signalisation Tempo 30: ca. 2 km/h; ausschliesslich durch Markierung Rechtsvortritt: ca. 3 km/h; durch Berliner-Kissen: 10-15 km/h.

4. Wirkungsbeurteilung

4.1 Nutzen/ Zielerreichung

Der Nutzen von Tempo 30 mit den vorgeschlagenen Massnahmen auf der Affolternstrasse ist:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit, v.a. auf dem Schulweg der Oberstufenschüler mit dem Velo sowie auf den Zugängen zu den Bushaltestellen.
- Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Affolternstrasse um rund 20 sec⁴.
- Aufwertung der Wohnqualität entlang der Affolternstrasse (heute durch Mauern und Hecken abgeschottet).

4.2 Prüfung negative Wirkungen

Durch Tempo 30 sind keine negativen Wirkungen zu erwarten:

- Verkehrsverlagerungen auf andere Gemeindestrassen können ausgeschlossen werden.
- Die Fahrzeit des Busses erhöht sich theoretisch bei der Durchfahrt ohne Zwischenhalte an den Haltestellen um max. rund 20 sec. Durch die Bedienung der zwei Haltestellen im Tempo 30-Abschnitt liegt der effektive Fahrzeitverlust wesentlich tiefer, da sich durch die Zwischenhalte die Durchschnittsgeschwindigkeiten bei „50 Generell“ und Tempo 30 annähern.

⁴ Länge Tempo 30-Abschnitt: rund 600m; angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit bei „50 Generell“: 45 km/h; bei T30: 30 Km/h.