

---

Gemeinde Ottenbach

Einführung von Tempo 30

# Ergänzungen zum Gutachten Tempo 30 - Zone Affolternstrasse

Effretikon, 14. April 2020, revidiert am 16. August 2021

---

## 1 Ausgangslage

Der geplante Autobahzubringer Obfelden/Ottenbach soll die beiden Gemeindezentren von Obfelden und Ottenbach vom Durchgangsverkehr entlasten. Damit der Verkehr auf die A4 im Knonaueramt verlagert werden kann, sind zusätzlich flankierende Massnahmen (FLAMA) erforderlich. Dazu wurde ein Konzept für die FLAMA auf den entlasteten Ortsdurchfahrten erarbeitet. Für die Affolternstrasse liegt bereits ein Tempo 30 Gutachten (Abschnitt Ortseingang bis Rickenbacherstrasse) vom 7.03.2014 mit Plan vom 22.10.2014 vor, welches nebst einer umfassenden Situationsanalyse, Geschwindigkeitsmessungen ebenfalls konkrete Hinweise zur baulichen Gestaltung vorsieht.

ewp erhielt den Auftrag aktuelle Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen sowie zu den bereits vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen ergänzende Massnahmen auszuarbeiten. Damit soll die Einhaltung von Tempo 30 auf der Affolternstrasse sichergestellt werden.



Abbildung 1: Perimeter Affolternstrasse

## 2 Geschwindigkeitsmessungen 2018

Im Bereich der Affolternstrasse Höhe Widenospfen 1 (Tabelle 1) sowie bei der Bushaltestelle Ulmenhof (Tabelle 2) wurde vom 13. bis 20. November 2018 Verkehrsmessungen in beide Fahrtrichtungen durchgeführt und ausgewertet.

Fahrtrichtung	DTV	Anteil LKW	V <sub>mittel</sub>	V <sub>85</sub>	V <sub>max</sub>
Norden (Dorfkern)	4'300 Fz/d		41 km/h	45 km/h	71 km/h
Süden (Obfelden)	4'100 Fz/d		48 km/h	53 km/h	84 km/h
Beide Richtungen	8'400 Fz/d	2.3 %	45 km/h	50 km/h	

Tabelle 1: Übersicht gemessenes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten an der Affolternstr. Höhe Widenospfen 1

Fahrtrichtung	DTV	Anteil LKW	V <sub>mittel</sub>	V <sub>85</sub>	V <sub>max</sub>
Norden (Dorfkern)	3'700 Fz/d		44 km/h	48 km/h	65 km/h
Süden (Obfelden)	4'300 Fz/d		44 km/h	48 km/h	75 km/h
Beide Richtungen	8'000 Fz/d	2.8 %	44 km/h	48 km/h	

Tabelle 2: Übersicht gemessenes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten im Bereich der Bushaltestelle Ulmenhof

Die Auswertungen der Messungen zeigen ein ähnliches Bild wie die im Jahr 2013 im Rahmen des Tempo-30 Gutachten durchgeführten Verkehrsmessungen von SNZ (Abbildung 2). Die V<sub>85</sub>-Werte weichen nur geringfügig voneinander ab. Daraus kann geschlossen werden, dass die im bestehenden Gutachten vorgeschlagenen Massnahmen weiterhin zweckmässig und notwendig sind.

Affolternstrasse 49	Richtung Ottenbach Zentrum	Richtung Obfelden
Mittlere Geschwindigkeit (v <sub>50</sub> )	43 km/h	43 km/h
Geschwindigkeit, die von 85% nicht überschritten wird (v <sub>85</sub> )	47 km/h	48 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit (v <sub>max</sub> )	77 km/h	77 km/h

Abbildung 2: Messresultate vom 04.07.13 (Quelle: SNZ, Gutachten Tempo 30 - Zone, 7.03.14)

### 3 Zusätzliche Massnahmen

Aufgrund der geäusserten Bedenken der Kantonspolizei zur Anzahl und Verteilung der geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind an zwei Stellen zusätzliche Massnahmen vorgesehen. Diese sollen die Temporeduktion und den Durchfahrtswiderstand verstärken.

#### 3.1 Verschwenkung

Die Strasse wird im Bereich der heutigen Busbucht (Höhe Haus-Nr. 40d) um einen Meter verschwenkt. Die Fahrbahnbreite wird auf 5.8m reduziert. Um die Verschwenkung zu betonen und den Strassenraum zu begrünen, werden auch ostseitig zwei Bäume gepflanzt. Die genau Länge des Grünstreifens ist auf die Situation der Ein- und Ausfahrten abzustimmen.



Abbildung 3: Verschwenkung Höhe Affoltenstr. 40d

#### 3.2 Berliner Kissen

Die Berliner Kissen als Vertikalversatz zur Verkehrsberuhigung werden als Element beibehalten. Jedoch wird die Dimensionierung der Kissen so angepasst, dass jeweils eine Durchfahrtsbreite zum Strassenrand von 1.5m für den Veloverkehr frei bleibt und andererseits das Kissen selbst nur 1.7m Breit ist. Dies aufgrund der Buslinie, die weiterhin via Affolternstrasse verkehrt und so die Kissen ohne Komforteibusse passieren kann. Zusätzlich werden die Berliner Kissen mit einem Horizontalversatz kombiniert, um den Durchfahrtswiderstand so zusätzlich erhöhen und einen Vertikalversatz mit nur einem Kissen zu ermöglichen. Sollte sich bei der Nachkontrolle herausstellen, dass die umgesetzten Massnahmen nicht den gewünschten Effekt erzielen, wird ein weiteres Berliner Kissen mit Horizontalversatz vorgesehen, welche dann als verschärfende Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusätzlich umzusetzen sind.



Abbildung 4: Massnahme 2. Priorität

### 3.3 Knoten Affoltern- / Pfaffächerstrasse

Der Rechtsvortritt am Knoten wird beibehalten. Da über die Pfaffächerstrasse ein wichtiger Schulweg verläuft soll der Fuss- und Veloweg bis zum Knoten verlängert und entsprechend verbreitert werden. Die vorgesehene Veloquerung wird zusätzlich verbreitert um einen attraktiven Querungsvorgang zu ermöglichen. Damit können Velofahrer die Affolternstrasse neu innerhalb der Tempo-30-Zone queren und erhalten eine direkte Verbindung. Die Gemeinde wünscht zudem, die Ortseingangstafel inkl. der Signalisation generell 50 zum Kreisel zu schieben, damit der Netz widerstand zusätzlich erhöht werden kann. Dies ist mit der Kapo entsprechend zu klären.

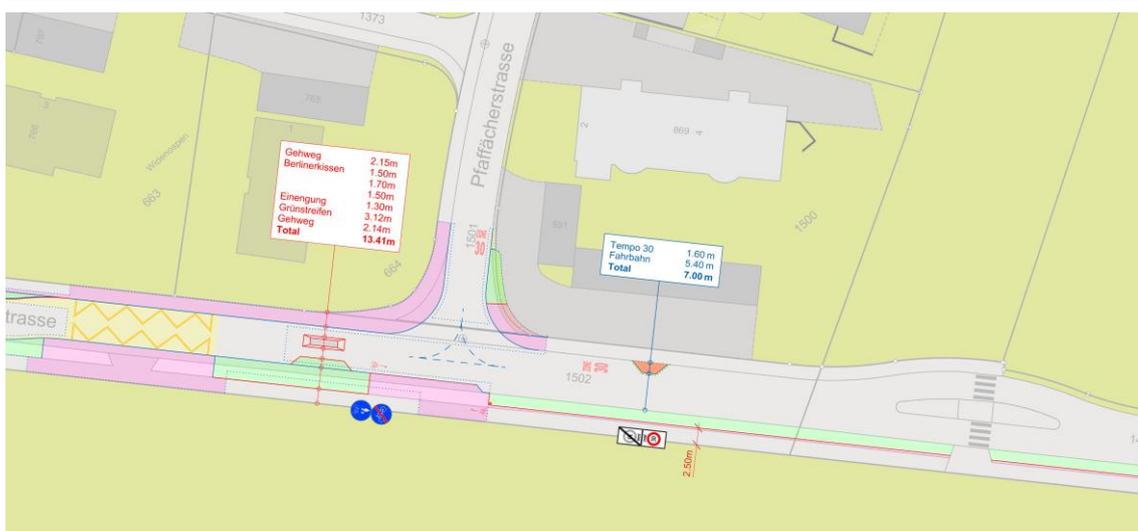


Abbildung 5: Knoten Affoltern- / Pfaffächerstrasse

---

#### 4 Kostenschätzung

Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen gemäss Gutachten Tempo-30-Zone (snz, 7.03.2014) inklusive der Ergänzungen des vorliegenden Kurzberichtes werden gemäss nachfolgender Tabelle auf ca. CHF 1'000'000 geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 30%).

##### Erläuterungen zur Kostenschätzung

Anpassungen an der Strassenentwässerung und allenfalls an weiteren Werkleitungen aufgrund des veränderten Strassenquerschnittes sind in den nachfolgenden Kosten nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für den Knoten Affoltern-/ Rickenbacherstrasse. Dieser ist Bestandteil des Drittprojektes des Kantons.

Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde muss noch definiert werden.

Leistungen	Kosten [CHF]
Abbruch	44'000
Erdarbeiten	20'000
Abschlüsse	260'000
Beläge	108'000
Ausrüstung/Gestaltungselemente (Bäume, Grünflächen)	301'000
Markierung/Signalisation	6'000
<b>Summe</b>	<b>739'000</b>
Unvorhergesehenes (10%)	74'000
Projektierungs- und Bauleitungskosten (15%)	122'000
<b>Zwischentotal</b>	<b>935'000</b>
7.7% MWST	72'000
<b>Total inkl. MWST (gerundet)</b>	<b>1'000'000</b>

Die Kosten für die Realisierung einer zusätzlichen Einengung sowie einem Berliner Kissen betragen ca. CHF 11'000 und sind in die Kostenschätzung bereits eingerechnet. Diese werden jedoch nur realisiert, wenn in der Nachkontrolle die Notwendigkeit festgestellt wird.

---

#### 5 Nachkontrolle

Ein Jahr nach Einführung von Tempo 30 sind auf der Affolternstrasse (einschliesslich der Umsetzung aller Massnahmen) im Rahmen einer Wirksamkeitsprüfung Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Wenn sich herausstellt, dass das gemessene Geschwindigkeitsniveau einer Tempo-30-Zone nicht gerecht wird, sind zusätzliche, geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen zu treffen (vgl. Kapitel 3.2).

---

## 6 Fazit

Das bestehende Gutachten legt dar, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Affolternstrasse eine zweck- und verhältnismässige Lösung zur Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit und Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes für den Durchgangsverkehr ist. Es sind zwingend bauliche Massnahmen umzusetzen. Dies ist mit den Massnahmen aus dem Gutachten vom 7.03.14 sowie den zusätzlichen Massnahmen sichergestellt. Da die Affolternstrasse an bestehende Tempo-30-Zonen angrenzt, kann die Affolternstrasse in diese integriert werden. Die Gemeinde wünscht zudem, die Ortseingangstafel inkl. der Signalisation generell 50 zum Kreisel zu schieben, damit der Netzwerkwiderstand zusätzlich erhöht werden kann. Dies ist mit der Kapo entsprechend zu klären.

---

## 7 Weiteres Vorgehen

Das Gutachten wird nach Beschlussfassung durch den Gemeinderat dem Kanton (TBA, AFV, Kapo) zur schriftlichen Stellungnahme eingereicht. Dabei ist mit dem TBA ein Beschluss über die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinde zu fassen. Zudem ist weiter der Zeitpunkt der Abklassierung und die Ausschreibung der Phasen 31-53 mit dem Kanton zu klären. Anschliessend sollen die im Gutachten aufgeführten Signalisationsänderungen durch die Kapo genehmigt werden. Die Umsetzung der Massnahmen ist mit dem Bau des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach zu koordinieren.

Für die Umsetzung ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

- Ausarbeitung des Vorprojekts (SIA Phase 31) → Begehren §12 StrG (bei kantonalen Projekten) / Mitwirkung § 13 StrG  
→ **Ergebnisse aus Vorstudie berücksichtigen und vertiefen**
- Ausarbeitung Bauprojekt (SIA Phase 32) / Auflageprojekt (Phase 33)  
→ **Plangenehmigung, Auflage nach §16/17 StrG Einspracheverfahren (Projekt wird 30 Tage aufgelegt)**
- Kreditgenehmigung  
→ **Projektfestsetzung**
- Ausschreibung Projektarbeiten (SIA Phase 41)  
→ **Ausschreibung, Offertvergleich, Vergabeantrag**
- Ausführungsprojekt (SIA Phase 51)
- Ausführung (SIA Phase 52)  
→ **Nach Inbetriebnahme Umfahrungsstrasse 2023**
- Inbetriebnahme (SIA Phase 53)

---

# Anhang A

## Massnahmenplan

Anmerkung:

Der beiliegende Massnahmenplan Nr. 4000434 – 03 vom 16.08.2021 enthält sowohl die Massnahmen gemäss Gutachten snz vom 7.03.2014 als auch die Ergänzungen gemäss vorliegendem Kurzbericht.

Der dem Gutachten von snz beiliegenden Massnahmenplan (Beilage 7.4.2) vom 22.10.2014 ist nicht mehr gültig.