



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt



Newsletter Nr. 16

Strassenprojekte Obfelden und Ottenbach

Walcheplatz 2, 8090 Zürich, Telefon 043 259 31 26, Mail tba.strassen@bd.zh.ch

Zürich, im Dezember 2024



Obfelden: Sanierung der Ottenbacherstrasse ist fast abgeschlossen

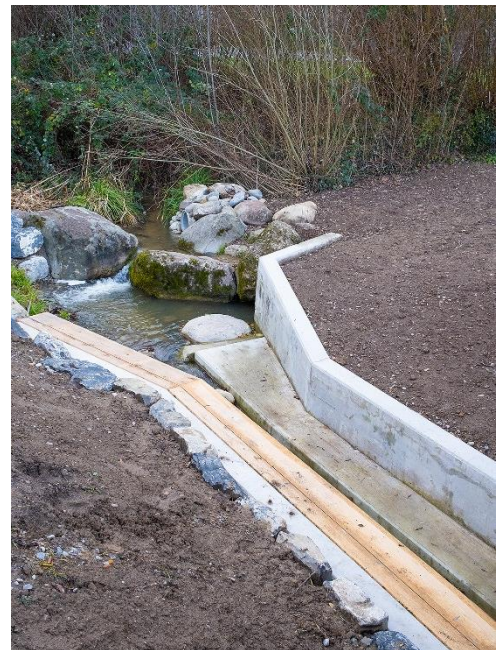
Die Ottenbacherstrasse wurde in den letzten Monaten umfassend saniert. Im Rahmen dieses Projekts wurden die Fahrbahn, die Trottoirs, die Randsteine sowie die Entwässerungsleitungen und die Strassenbeleuchtung erneuert. Der Deckbelag wird im Mai/Juni 2025 eingebaut (siehe letzte Seite). Dafür ist eine Vollsperrung der Ottenbacherstrasse nötig. Diese wird voraussichtlich an einem Wochenende stattfinden und rechtzeitig mit einem Informationsschreiben kommuniziert.

Die Personenunterführung in der Nähe der Schulanlage Schlossächer wurde zurückgebaut und durch einen neuen, oberirdischen und hindernisfreien Fussgängerstreifen mit einer Mittelschutzinsel ersetzt. Damit können Rollstuhlfahrende, Seniorinnen und Senioren mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen oder Rollkoffern selbstständig und mühelos die Strasse überqueren.

Gleichzeitig wurde der direkt neben der Personenunterführung verlaufende Bachdurchlass saniert. Der Hölibach erhielt eine neue Bachsohle. Ausserdem wurde ein Amphibienweg gestaltet, um Kleintieren eine sichere Unterquerung der Strasse zu ermöglichen.

Weitere Informationen auf der Website:

www.zh.ch/strassenprojekte-obfelden-ottenbach



Obfelden: Kreuzung Toussen entwickelt sich

Im letzten Newsletter wurde über die geplante Umgestaltung der Kreuzung Toussen (Kreuzstrasse) informiert. Die Einigungsverhandlungen nach den zwei Einsprachen gemäss Strassengesetz §16/17 haben inzwischen stattgefunden. Das Projekt muss nun durch den Regierungsrat festgesetzt werden – das entspricht de facto der Baubewilligung. (Fortsetzung auf Seite 2)



Newsletter Nr. 16

Strassenprojekte Obfelden und Ottenbach

(Fortsetzung von Seite 1)

Die baulichen Anpassungen erhöhen die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr – unter anderem durch Schutzinseln und Radstreifen. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss optimiert.

Auch das Gebiet rund um die Kreuzung entwickelt sich. Mit der Eröffnung der neuen Voi-Filiale im Sommer 2024 erfährt der Standort eine deutliche Aufwertung. Durch diese und weitere Ergänzungen des Angebots wird die Kreuzung künftig nicht nur ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein lebendiger Treffpunkt für die Umgebung werden.



Chriesibrägelbach: Arbeiten abgeschlossen – Härtetest bestanden

Nach ausserordentlich schlechtem Wetter im Frühling und Frühsommer 2024 konnten die Arbeiten am Chriesibrägelbach in Ottenbach Anfang Juni gestartet werden. Im mittleren Abschnitt erhielt der bisher eingedolte Bach auf einer Strecke von ca. 100 m einen offenen, leicht mäandrierenden (gewundenen) Verlauf. Oberhalb davon wurde der harte Uferverbau stellenweise aufgelöst und mit ingenieurb biologischen Strukturen zugunsten einer biodiversen Entwicklung ergänzt. Unterhalb wurde die Absturzhöhe der bestehenden Schwellen durch den Einbau von Faschinen (Astbündeln) reduziert. Ausserdem wurden terrestrische Strukturen für Kleintiere geschaffen. Mit den Massnahmen wird die aquatische und terrestrische Längs- und Quervernetzung verbessert und es werden zusätzliche Lebensräume geschaffen.

Für die Ausdolung mussten eine kommunale Abwasserdruckleitung und eine Leitung der Swisscom verlegt werden. Liefer- und Kapazitätsengpässe führten von September bis November zu einem Unterbruch der Wasserbauarbeiten. Bis Ende Jahr werden nun die letzten Wasserbauarbeiten abgeschlossen. Anschliessend erfolgen die Gehölzpflanzung und im nächsten Frühling ergänzende Ansaaten.

Am 1. September 2024 gab es in der Region Ottenbach ein 50- bis 100-jähriges Niederschlagsereignis. Mit diesem wurden die eingebauten Strukturen einem ersten Härtetest unterzogen, und sie hielten diesem grossen Ereignis stand. Obwohl sich die Begrünung in der kurzen Zeit noch nicht etablieren konnte, sind kaum Schäden entstanden.





Newsletter Nr. 16

Strassenprojekte Obfelden und Ottenbach

Deckbelag: Deshalb braucht es warmes und trockenes Wetter

«Belagsarbeiten erfordern trockene und genügend warme Witterungsverhältnisse.» Dieser Satz steht in jeder Baustelleninformation des kantonalen Tiefbauamts, wenn eine Vollsperrung für den Einbau der obersten Belagsschicht angekündigt wird. Der Deckbelag, eine rund 3 cm dicke Asphaltsschicht, ist beim Einbau am meisten der Abkühlung durch Wind, Wetter und Verkehr sowie den Eigenschaften des unterliegenden Oberbaus ausgesetzt. Entsprechend wichtig ist die Qualität beim Einbau dieser Schicht.

Der Deckbelag wird auf die je nach Belastung 10 bis 20 cm dicke Binder- respektive Tragschicht eingebaut. Damit diese Belagsschichten miteinander verbunden sind, wird ein Haftmittel (Bitumenemulsion) auf die entsprechende Oberfläche aufgespritzt. Dieses Haftmittel besteht im Maximum aus 50% Wasser (ökologisch), das nach der Applikation verdunsten muss. Für eine gute Verbindung zwischen den Schichten benötigt es eine saubere, trockene Unterlage. Damit das Haftmittel überhaupt bricht (austrocknet), braucht es eine Temperatur von mindestens 10 Grad sowie eine trockene Witterung.

Der Deckbelag wird frisch in Asphaltmischanlagen hergestellt und mit thermoisolierten Lastwagen zur Baustelle transportiert. Um eine gleichmässige Verarbeitung zu ermöglichen, braucht der Asphalt eine konstante Temperatur um 140 bis 170 Grad. Der Belag wird mit Einbaumaschinen (Asphaltfertiger) auf die vorbereitete, trockene Fläche gleichmässig dick aufgebracht und verteilt. Zum Abschluss folgt die Verdichtung mit Walzen. Dies geschieht in mehreren Walzdurchgängen. Es ist wichtig, dass die Verdichtung in einem bestimmten Temperaturbereich (100 bis 140 Grad) erfolgt, damit der Asphalt für die Verdichtung verarbeitbar bleibt. Bevor die Strasse dem Verkehr wieder übergeben werden kann, muss der Belag entsprechend der Verkehrslast ausgekühlt sein. Um die Markierungen auf der Strasse anzubringen, benötigt es ebenfalls trockenes Wetter.

Weshalb wird für den Einbau des Deckbelags jeweils die ganze Strasse gesperrt? Das hat zu einem grossen Teil mit der Sicherheit, Einbauqualität und der Effizienz zu tun. Nur so wird sichergestellt, dass der Belag bis zum Ende seiner Lebensdauer hält. Das sind bei einem Deckbelag rund 15 bis 25 Jahre, bei einem lärmarmen Belag ungefähr die Hälfte. Weil der Einbauzug für seine Manöver Platz braucht, wäre ohne Vollsperrung die Sicherheit für den allenfalls vorbeifahrenden Strassenverkehr nicht in jedem Fall gewährleistet. Bei einem Einbau unter laufendem Verkehr müssten die Arbeiten immer wieder unterbrochen und der Verkehr angehalten werden. Dies wiederum würde die Dauer des Einbaus deutlich verlängern.

