



Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	05.05.26	Era	Era		A4	2859_BE201
A						
B						
C						
D						



**Kanton Zürich  
Baudirektion  
Tiefbauamt**

**Projektieren und Realisieren**



**Stadt Adliswil**

**Planung Werke**

**Projektverfasser**

Bearbeitungsstufe: **Bauprojekt**

Gemeinde: **131 Adliswil**

Strasse: **383 Zürichstrasse**

Strecke: **Teil Süd: Bahnhofbrücke - Tiefackerstrasse**

km / Bauwerk: **14.220 - 14.760 / Staats- und Gemeindestrassen**

Vorhaben: **Instandsetzung, Umgestaltung**

## Technischer Bericht

Projekt Nummer: **84S-81057**



**HEIERLI**

Ingenieurbureau Heierli AG  
Culmannstrasse 56  
CH-8006 Zürich

<b>Dokumentenkontrolle</b>	
Autor	André Erismann
Telefon	+41 44 360 31 47
E-Mail	andre.erismann@heierli.ch
Erstellt am	5. Mai 2026
Status	Projektauflage §16/17 StrG
Klassifizierung	§16/17 StrG Planauflage, Einspracheverfahren
Dateiname	Technischer Bericht



## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung .....	5
1 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens .....	6
1.1 Einleitung .....	6
1.2 Vorhaben Dritter .....	6
1.2.1 Kanton Zürich, Tiefbauamt .....	7
1.2.2 Stadt Adliswil .....	7
1.2.3 Werkeigentümer .....	7
1.2.4 Bahnhofbrücke .....	8
2 Vorgaben .....	9
2.1 Projektziele .....	9
2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung .....	9
2.3 Dimensionierungsgrundlagen .....	10
2.4 Projektorganisation .....	11
3 Zustandserfassung .....	12
3.1 Geotechnische Untersuchungen .....	12
3.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten) .....	12
3.3 Strassen .....	12
3.3.1 Staatsstrassen .....	12
3.3.2 Ausnahmetransportrouten .....	13
3.3.3 Strassenentwässerung .....	14
3.3.4 Unfallstatistik KAPO .....	16
3.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr .....	16
3.3.6 Öffentlicher Verkehr .....	17
3.3.7 Wanderwege .....	18
3.3.8 Fussgänger .....	19
3.3.9 Betriebliche Anforderung an die Kronenstrasse .....	20
3.4 Leitplanken (Überprüfung) .....	20
4 Umwelt .....	21
4.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz .....	21
4.2 Hitzeminderung .....	21
4.3 Lärm .....	22
4.4 Erschütterungen .....	23
4.5 Nichtionisierende Strahlung .....	23
4.5.1 Strom (NIS) .....	23
4.5.2 Licht .....	23
4.6 Grundwasser .....	23
4.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme .....	24
4.7.1 Oberflächengewässer und Gewässerraum .....	24
4.7.2 Gefahrenkarte Naturgefahren .....	25
4.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe .....	25
4.8.1 Entwässerungssystem im Projektperimeter .....	25
4.8.2 Strassenentwässerung .....	26



4.8.3	Schmutz- und Mischabwasser .....	27
4.8.4	Chräbsbach, kommunales Gewässer Nr. 4059 .....	29
4.9	Boden.....	29
4.9.1	Umgang mit Boden beim Bauen .....	29
4.9.2	Bodenverwertung .....	30
4.9.3	Fruchtfolgeflächen (FFF).....	30
4.10	Belastete Standorte .....	30
4.11	Abfall, Entsorgung .....	30
4.12	Umweltgefährdende Organismen.....	31
4.13	Störfallvorsorge.....	32
4.14	Wald.....	35
4.15	Flora, Fauna, Lebensräume .....	35
4.16	Ökologischer Ausgleich .....	36
4.17	Landschaft und Ortsbild.....	36
4.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	37
5	Projekt .....	38
5.1	Projektbeschreibung .....	38
5.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	39
5.1.2	Öffentlicher Verkehr.....	39
5.1.3	Veloverkehr.....	40
5.1.4	Fussgängerverkehr.....	40
5.2	Projektierungselemente .....	41
5.2.1	Horizontale und vertikale Linienführung .....	41
5.2.2	Normalprofil .....	42
5.2.3	Fahrbahnoberbau .....	43
5.2.4	Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten .....	44
5.3	Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA) .....	45
5.4	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA).....	45
5.4.1	Öffentliche Beleuchtung (OeB).....	45
5.4.2	Lichtsignalanlage (LSA).....	45
5.4.3	Pumpwerke (Pump).....	46
5.4.4	Verkehrszählstellen (VDE) .....	46
5.4.5	Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA .....	46
5.4.6	Lichtwellenleiter (LWL) .....	46
5.4.7	Kantonale Hochleistungsstrassen (HLS) .....	46
5.5	Projektrisiken .....	46
5.6	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	47
5.7	Standards Staatsstrassen .....	49
5.8	Velostandards.....	49
5.8.1	Geometrisches Normalprofil.....	49
5.8.2	Verzicht auf Velostreifen auf der Bahnhofbrücke.....	49
5.8.3	Direkte Anbindung vom Sihlquai ans Zentrum Adliswil (Bahnhofbrücke).....	50
5.8.4	Geschützte Mittelbereiche für sicheres Queren .....	51
6	Verkehrsführung während Ausführung.....	52
7	Koordination .....	52





7.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen .....	52
8	Erwerb von Grund und Rechten .....	53
9	Kosten .....	54
9.1	Grundlage Kostenermittlung .....	54
9.2	Kostenrisiken .....	54
9.3	Kostenbeteiligung Dritter .....	54
10	Terminplan .....	54
11	Verschiedenes .....	55
12	Fotodokumentation .....	55
13	Inhaltsverzeichnis Projektmappe .....	59
14	Anhänge .....	59
14.1	Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse .....	59



## Zusammenfassung

Die Zürichstrasse zwischen der Bahnhofbrücke über die Sihl und der kommunalen Einmündung der Tiefackerstrasse weist derzeit Defizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit auf. Im nördlichen Abschnitt, der an die Stadt Zürich grenzt, wurden diese Defizite in den Jahren 2021 bis 2023 im Rahmen einer Strassensanierung behoben. Mit vorliegendem Projekt wird nun der südliche Staatsstrassenabschnitt saniert und baulich an die aktuellen gesetzlichen Anforderungen angepasst.

Mit den vorgesehenen Baumassnahmen soll die Verkehrssicherheit im Strassenraum und an den Einmündungen für Velofahrende und Fussgänger verbessert werden. Die Umsetzung optimaler Sicherheitselemente wird jedoch durch bestehende Bebauungen erschwert, da ältere Liegenschaften teilweise über die festgelegten Baulinien hinausragen. Dadurch sind die Gestaltungsmöglichkeiten entlang der Staatsstrasse eingeschränkt. Bestehende Gebäude und Aussenanlagen beeinflussen die Sichtverhältnisse und verhindern eine Verbreiterung, resp. Umgestaltung des Strassenraumes.

Das vorliegende Strassensanierungsprojekt sieht folgende bauliche Massnahmen vor:

- Die Haltestelle «Krone» der Buslinie 184 wird in beiden Fahrtrichtungen hindernisfrei ausgebaut und entspricht damit den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG.
- Die Velostreifen werden auf eine Breite von 1.5 m markiert und an den Strasseneinmündungen durchgehend geführt, sodass ein unterbrechungsfreier Fahrweg entlang der Zürichstrasse entsteht.
- An den Einmündungen der Kilchberg- und Tiefackerstrasse werden die Linksabbiegestreifen ausgebaut.
- Die Fussgängerquerungen werden saniert und mit einer standardisierten Schutzinsel in Strassenmitte ergänzt.
- Als zusätzlicher Beitrag zur Sicherheit wird die öffentliche Strassenbeleuchtung auf den neuesten Stand der Technik gebracht.
- Zusammen mit den Strassenraumanpassungen wird die Entwässerung an die aktuellen Vorgaben der Umweltgesetzgebung angepasst. Gleichzeitig werden in Zusammenarbeit mit den Werken die Anforderungen an die Ver- und Entsorgungsleitungen im Strassenperimeter umgesetzt.

Als Lärmschutzmassnahme ist der Einbau eines lärmarmen Belags auf der Staatsstrasse im gesamten Projektperimeter vorgesehen.



# 1 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

## 1.1 Einleitung

Die Route 383 Zürichstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) auf Gemeindegebiet der Stadt Adliswil. Sie verbindet im Norden Adliswil mit dem Autobahnanschluss Zürich-Wollishofen. Nach Süden überquert sie die Sihl über die Bahnhofsbrücke und führt als Albisstrasse (HVS 383) über das Zentrum von Adliswil weiter zur Sihltalstrasse (HVS 4). Die Zürichstrasse weist einen verkehrsorientierten Charakter auf.

Der nördliche Staatsstrassenabschnitt der Zürichstrasse ab der Einmündung der Tüfistrasse nach Norden bis zur Stadtgrenze Zürich wurde zwischen 2021 bis 2023 saniert. Zur Dosierung des Verkehrs wurden an den drei Knoten Lichtsignalanlagen installiert und auf der rund einen Kilometer langen Sanierungsstrecke eine Busbevorzugung realisiert. Gleichzeitig wurde die Radinfrastruktur ausgebaut und den heutigen Anforderungen angepasst.

Der Perimeter des vorliegenden Projekts umfasst den südliche Staatsstrassenabschnitt der Zürichstrasse (HVS 383), welcher im Bereich der Einmündung Tiefackerstrasse beginnt und vor der Bahnhofbrücke endet. Mit der Strassensanierung soll der Abschnitt an die heutigen Anforderungen angepasst werden. Das Tiefbauamt sieht in Abstimmung mit der Stadt Adliswil folgende Massnahmen vor:

- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle Krone der Buslinie 184
- Querungssichere Fusswegverbindungen
- Beidseitiger durchgehender Radstreifen ab Bahnhofbrücke bis Tiefackerstrasse
- Erneuerung und Anpassung öffentliche Beleuchtung
- Massnahmen aufgrund Lärmschutz (Strassenlärm)
- Normgerechte Abbiegespuren in die Tiefacker- und in die Kilchbergstrasse
- Anpassen der Strassenentwässerung
- Sanierung von Werkleitungen

## 1.2 Vorhaben Dritter

Im Projektperimeter und im angrenzenden Raum bestehen Planungen für Bauvorhaben im Rahmen von Fremd- und Drittprojekten. Dadurch ergeben sich Schnittstellen zum vorliegenden Strassensanierungsprojekt.



### 1.2.1 Kanton Zürich, Tiefbauamt

In Adliswil sollen die Sihltalstrasse, der kommunale Soodring und die Soodstrasse bis zur Poststrasse erneuert werden. Die öffentliche Projektauflage zur Mitwirkung nach §12/13 StrG fand im April 2024 statt. Die Bauarbeiten sind für das Jahr 2027 vorgesehen.

### 1.2.2 Stadt Adliswil

Die Bushaltestelle «Poststrasse» der Buslinie 151 wird durch die Stadt Adliswil nach den aktuellen Standards des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG saniert. Daraus ergeben sich Bauarbeiten in der kommunalen Poststrasse.

Das Stadthausareal «Zentrum Ost», gegenüber dem Stadthaus an der Zürichstrasse 10, ist mit verschiedenen Nutzungen belegt, unter anderem mit Parkplätzen für den Individualverkehr. Zudem erfolgt die Strassenerschliessung der Liegenschaften am Sihlquai über dieses Areal. Die Stadt Adliswil prüft das Bebauungspotential des Areals und plant in diesem Zusammenhang eine Neuerschliessung ab der Zürichstrasse.

### 1.2.3 Werkeigentümer

Innerhalb des Projektperimeters sind die Werkleitungen mehrheitlich in einem guten Zustand. Mit dem vorliegenden Bauvorhaben werden Werkeigentümer Arbeiten an ihrem Werkleitungsnetz durchführen. Für das Einholen der erforderlichen Bewilligungen (z.B. Grabenaufbruchgesuche) bei der Unterhaltsregion II sind die Werkeigentümer zuständig.

Aufgrund des aktuellen Wissensstandes bestehen folgende Sanierungs- und Ausbauprojekte:

- Werkbetriebe Stadt Adliswil, Misch- und Schmutzabwasserkanäle (MW, SW)  
Im Eigentum der Stadt sind ein MW-Kanal mit Erstellungsjahr 2004 über die gesamte Perimeterlänge der Zürichstrasse sowie ein SW-Kanal von 1948, welcher auf Höhe der Schulhausstrasse startet. Die Zustandsaufnahmen haben ergeben, dass die Kanäle in gutem Zustand sind. Vorhandene kleinere Schäden werden mittels Rohr-Relining und Roboter-Sanierungen behoben. Die Überprüfung der Durchflusskapazitäten hat bei der zweiten Hal tung des MW-Kanals einen unkritischen Rückstau ergeben. Ein Leitungersatz zur Erhöhung der Kapazitäten wurde geprüft, jedoch als unverhältnismässige Massnahme verworfen.
- Kanton Zürich Tiefbauamt, Regenwasserkanal (RW)  
Der RW-Kanal in der Zürichstrasse ist im Eigentum des Kantons Zürich. Dieser führt das anfallende Oberflächen-Strassenabwasser sowie die Regenabwässer der privaten Liegenschaften (Trennsystem) über eine Hochwasserentlastung in die MW-Kanalisation der Stadt Adliswil ab. Bei einem Starkregenereignis erfolgt eine Rückhaltung (Drosselung) mit Entlastung in die Sihl. Die Überprüfung der Leitungskapazitäten hat weder einen Ausbaubedarf am Kanal noch bei der Hochwasserentlastung ergeben. Vorhandene kleinere Schäden werden mittels Rohr-Relining und Roboter-Sanierungen behoben.



- EKZ (Elektrizitätswerke Kanton Zürich), Stromversorgung  
Die EKZ beabsichtigen Anpassungen an ihrer Netzinfrastruktur vorzunehmen. Im sihlseitigen Trottoir der Zürichstrasse sind neue Rohranlagen sowie eine Verteilkabine vorgesehen.
- Werkbetriebe Stadt Adliswil, Wasserversorgung  
Die Werkbetriebe der Stadt Adliswil planen die Erneuerung diverser Hausanschlüsse. An der Versorgungsleitung in der Zürichstrasse (Erstellungsjahr 2000) ist eine einzige Leitungsanpassung (Einmündungsbereich Kilchbergstrasse) geplant. Da die Strassenoberfläche in der Kurve Zürichstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit angepasst wird, ist eine Leitungsabsenkung erforderlich.
- Energie 360° AG, Gasversorgung  
An der Gasnetzinfrastruktur von E360° besteht Sanierungsbedarf an drei Hausanschlüssen sowie einem Syphon am Sihlufer. An der Versorgungsleitung in der Zürichstrasse (Erstellungsjahr 2000) ist einzig eine Leitungsanpassung im Einmündungsbereich der Kilchbergstrasse geplant. Da die Strassenoberfläche in der Kurve Zürichstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit angepasst wird, ist eine Leitungsanpassung erforderlich.
- Swisscom (Schweiz) AG, Telekommunikation  
Die Swisscom plant im Projektperimeter keine Netzausbauten oder -anpassungen. Ihre bestehenden Anlagen, wie Schächte und Trassen, sind jedoch von der Strassensanierung betroffen und werden von Swisscom gemäss den Normvorgaben des TBA umgebaut und angepasst.
- Wasserversorgung Stadt Zürich (WVZ), Leerrohrtrasse für Datenkabel  
Die WVZ baut für die Wasserfassung im Sihltal entlang der Zürichstrasse ein Verbindungs-trasse für Datenkabel nach Wollishofen.
- Kanton Zürich Tiefbauamt, BSA Betriebs- und Sicherheitsausrüstung  
Der Kanton Zürich plant die öffentliche Beleuchtung auf den aktuellen technischen Stand zu bringen und ein zusätzliches Verbindungs-trasse für Datenkabel zu erstellen.

#### **1.2.4 Bahnhofbrücke**

Mehrere Werkeigentümer haben mittelfristig Sanierungsbedarf an ihren Leitungen, die zur Querung der Sihl über die Bahnhofbrücke geführt sind. Diese Werkleitungsarbeiten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Strassensanierungsprojekts, sondern werden in einem Drittprojekt umgesetzt.



## 2 Vorgaben

### 2.1 Projektziele

Durch die Umsetzung verschiedener Massnahmen werden folgende Projektziele angestrebt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende.
- Verbesserung des Schutzes für Radfahrende entlang der Staatsstrasse.
- Normgerechter Ausbau der Fussgängerquerungsstelle auf den Kantonalen Standard.
- Erstellung von normkonformen, hindernisfreien und gut zugänglichen Bushaltestellen
- Optimierung der Einmündung Kilchbergstrasse, insbesondere hinsichtlich Quer-/Längsbeziehungen MIV / Velo / Fussgänger.
- Erreichung einer der örtlichen Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeit.
- Teilweise Abkehr von verkehrsorientiertem zu siedlungsorientiertem Verkehrsraum.
- Massnahmen zur Lärmreduzierung an der Quelle (Strassenlärm).

### 2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Gemäss kantonalem und regionalem Richtplan befindet sich der gesamte Projektperimeter im Siedlungsgebiet, wie die orange Farbe in nachstehender Abbildung verdeutlicht.

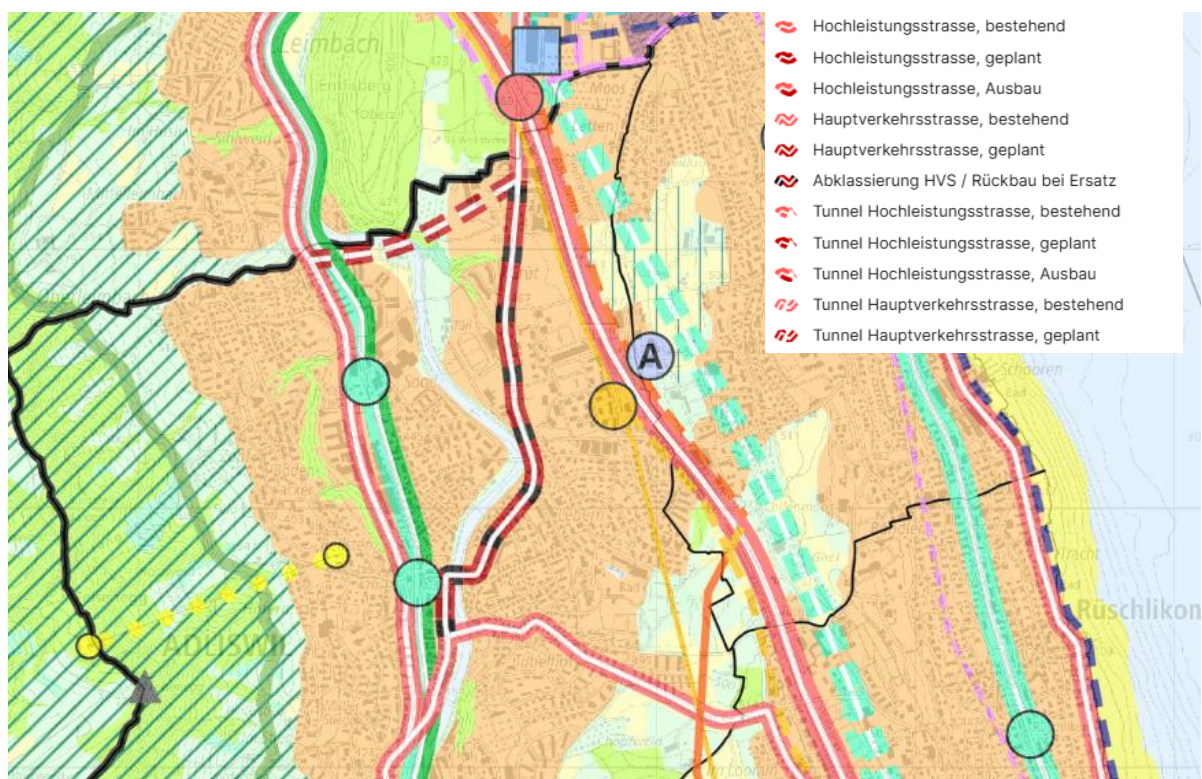


Abb. 1 / GIS-ZH-Browser 13.11.2025 / Kantonaler Richtplan, Beschluss Kantonsrat (Festsetzung) 11. März 2024





- Westumfahrung ASTRA und Neubauquartiere Moos, Dietlimoos Adliswil
  - o Für den Raum Adliswil wurde mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung sowie der N4.1.6 durch das Knonaueramt ein Verkehrssteuerungskonzept Adliswil erarbeitet. Mit dem Steuerungskonzept werden die Verkehrsbelastungen im Raum Adliswil so reguliert, dass im Siedlungsbereich der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.
  - o Der Schutz vor Durchgangsverkehr des Zentrums und des Siedlungsgebiets Adliswil entlang der Albis-/Zürichstrasse wurde durch die Zufahrtsdosierung Süd (Sihltalstrasse) und den drei LSA-Dosierungen «Tüfi», «Grüt» und «Moos» auf der Zürichstrasse Teil Nord (Erstellung 2021 bis 2023) erreicht.

### Regionaler Richtplan

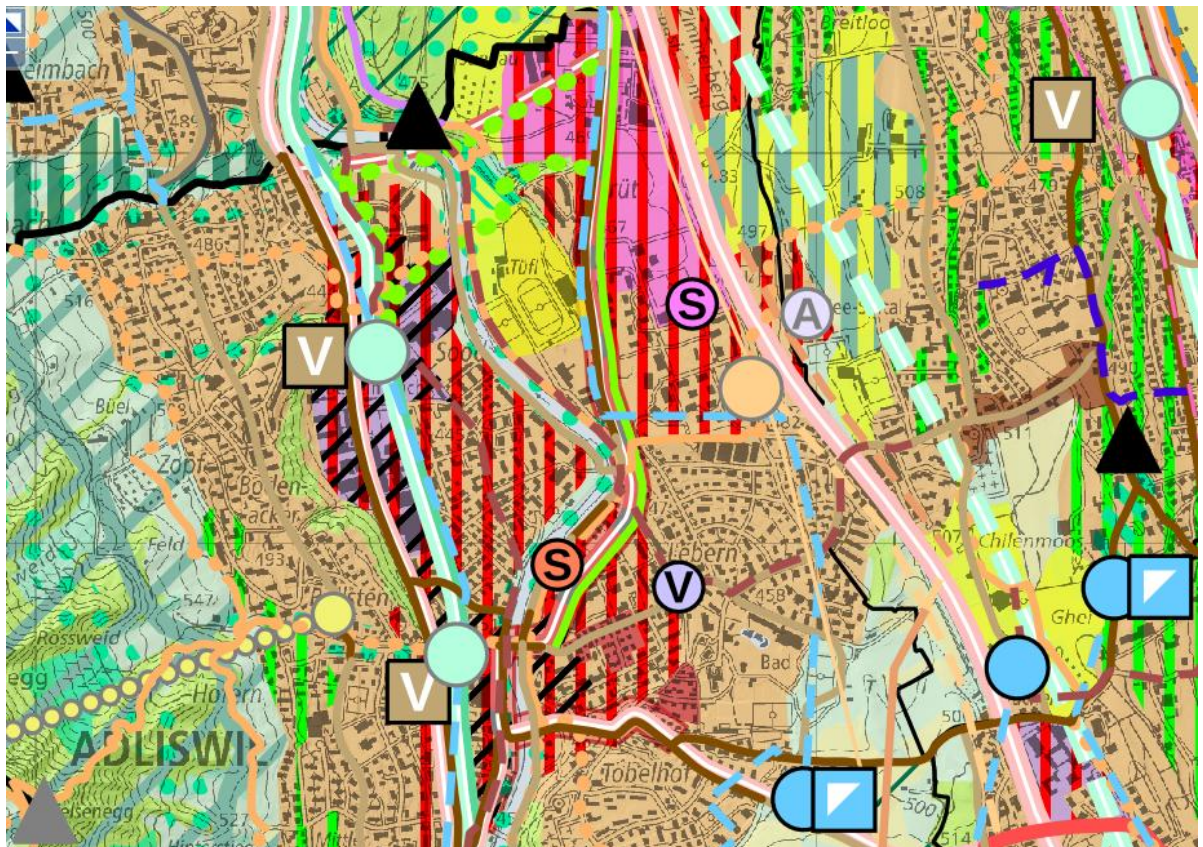


Abb. 2 / GIS-ZH-Browser 13.11.2025 / Regionale Richtpläne, alle Themen

## 2.3 Dimensionierungsgrundlagen

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich
- Richtlinie Velostandards, Kanton Zürich, Februar 2023
- Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, ASTRA, 2021
- Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen
- Beleuchtungsreglement des Kanton Zürich



- Staatsstrassen T2, T3, T4, T5
- Verkehrsbelastung, Ist-Zustand (2019) DTV 9'362, LW-Anteil 2.8 %; MIV Strategieprognose (2040) DTV 12'575, LW-Anteil 3.3 %
- Keine Ausnahmetransportroute
- Bericht TBA O+G, L-23-639, Sanierungsvorschlag mit Kurzbeurteilung vom 5.7.2024
- Strassenlärm Auflagebericht, G+P Ing. vom 18.6.2025, Massnahmen lärmarmen Belag
- Verkehrserschliessungsverordnung (VerV), Regierungsrat vom 17.4.2019
- VSS-Normen

## 2.4 Projektorganisation

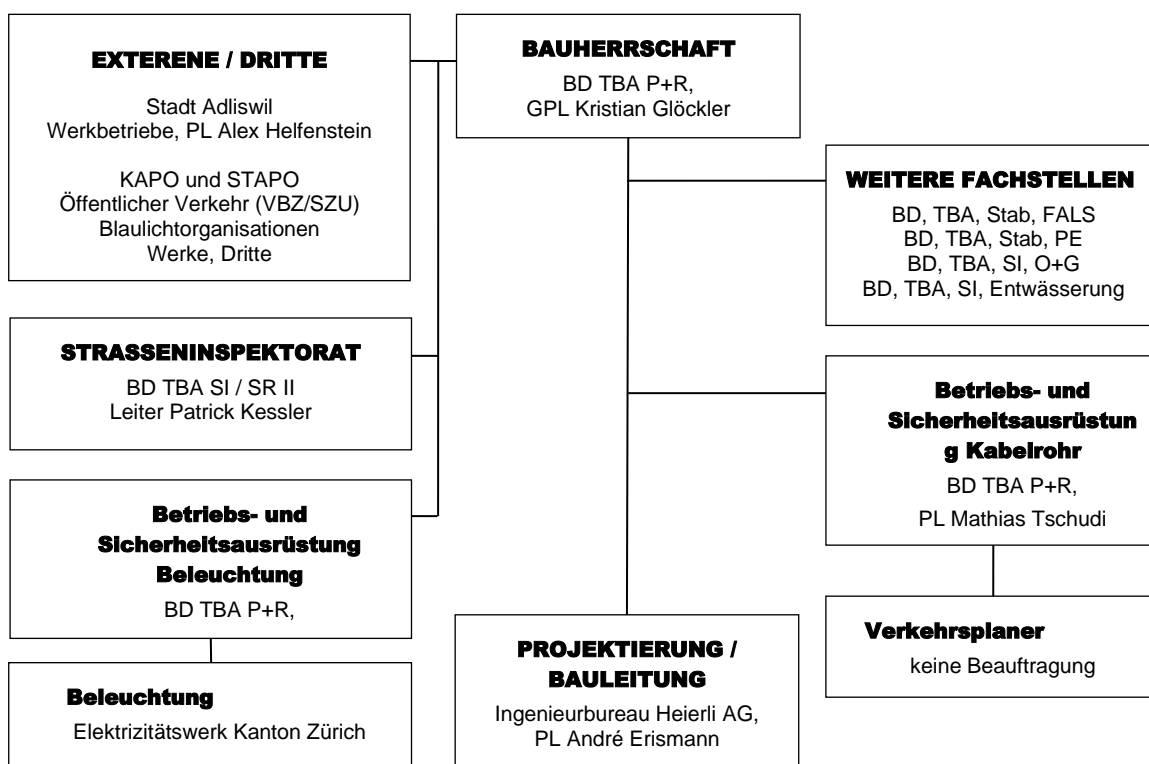


Abb. 3 / Projektorganisation



## 3 Zustandserfassung

### 3.1 Geotechnische Untersuchungen

Die Zustandsuntersuchung des Strassenoberbaus wurden inkl. Deflektionsmessungen, Belagsuntersuchungen und Sondieröffnungen in der Fahrbahn durchgeführt. Die Daten sind im Bericht «Sanierungsvorschlag mit Kurzbeurteilung» TBA, SI, O+G L23-639 vom 5.7.2024 verfügbar. Ergänzend besteht vom 18.11.2005 ein Bericht «Belagskontrolle Neubau» TBA, SI, O+G L-05-737 mit Kernbohrungen und Mischgutanalysen.

### 3.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter sind keine Kunstbauten, welche im Eigentum des Kanton Zürich sind, vorhanden.

Jedoch befindet sich unmittelbar ausserhalb der südlichen Perimetergrenze beim Strassenkilometer ca. 14.235 die Bahnhofbrücke über die Sihl mit Objektnummer TBA 131-006. Sie ist im Eigentum des Kantons Zürich. Der östliche Fahrbahnübergang auf die Brücke wurde im Jahr 2021 durch das Tiefbauamt, Kunstbauten in Stand gesetzt. Hierbei wurde über der Dilatationsfuge ein neuer Fahrbahnübergang aus Polyurethan eingebaut sowie in den Anschlussbereichen mehrschichtige Belagseinbauten in der Fahrbahn und den äusseren Gehwegen ausgeführt. Das vorliegende Strassensanierungsprojekt schliesst unmittelbar an den im 2021 erstellten Fahrbahnübergang an.

### 3.3 Strassen

#### 3.3.1 Staatsstrassen

Zürichstrasse:

- Hauptverkehrsstrasse Nr. 383
- Geometrie: Fahrbahn ca. 7.50 – 8.50m, Längsgefälle  $i = 0.1 - 3.0 \%$
- Verkehrsbelastung (DTV) = 10'529 Fz/Tag (2019)
- Schwerverkehrsanteil ca. 3.4 % (2019)
- Buslinie 184, 185, Nachtlinie N18



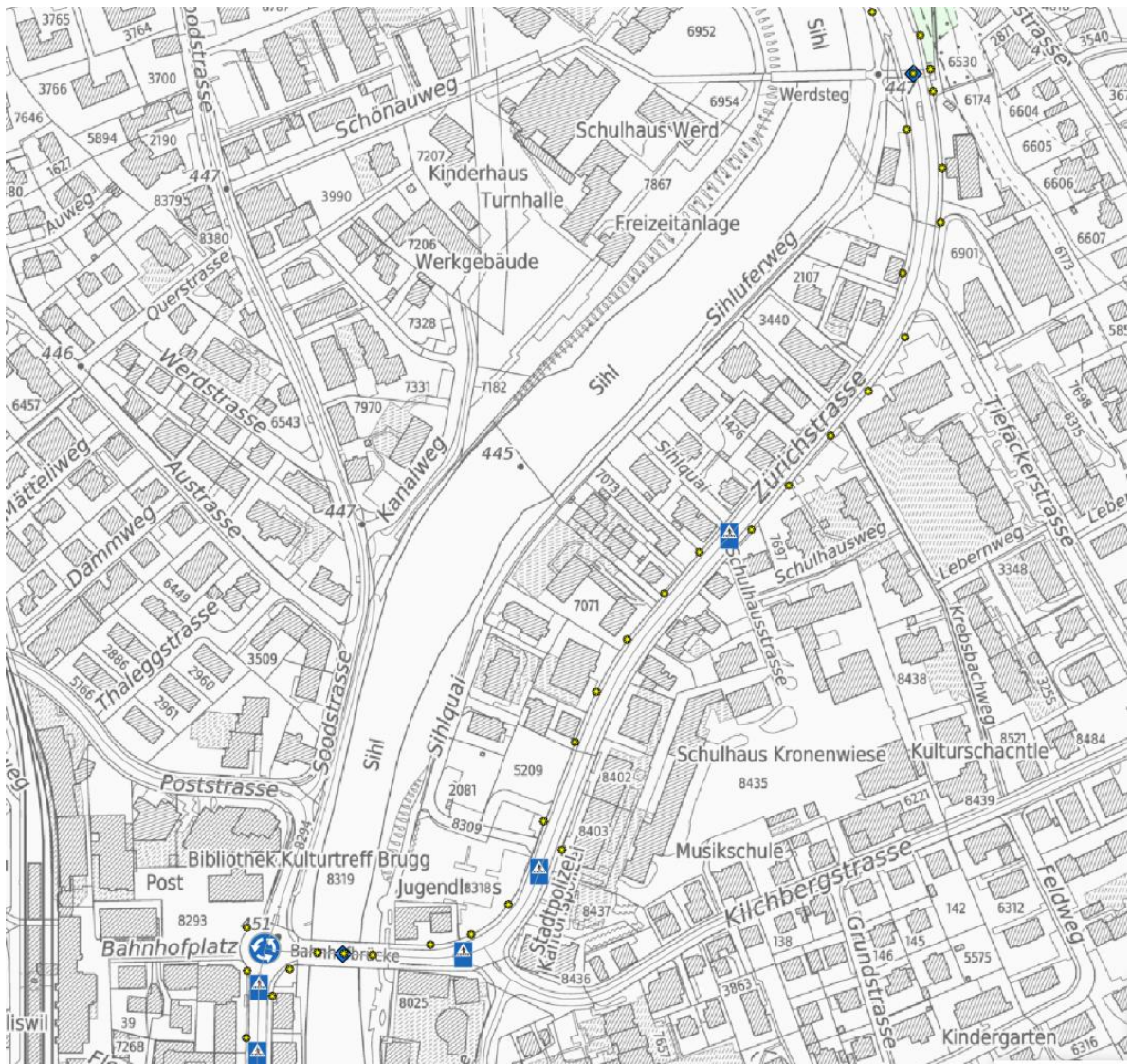


Abb. 4 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Anlagen des Tiefbauamts sowie Verkehrstechnik (BSA)

### 3.3.2 Ausnahmetransportrouten

Eine festgesetzte Ausnahmetransportroute ATR Typ II führt über die Kilchbergstrasse, die Kronenstrasse und die Grütstrasse bis zum Unterwerk der EKZ. Die Kilchbergstrasse ist aus beiden Richtungen durch eine ATR erschlossen, einerseits über die Sihltal-/Albisstrasse Richtung Sihlbrugg sowie von Westen vom Autobahnanschluss Thalwil.

Um die schmale Kronenstrasse als ATR zu entlasten, wurden zwei Varianten untersucht:

- Umlegung der ATR über die Bahnhofbrücke und die Albisstrasse.
- Umlegung auf die Zürichstrasse mit Anbindung an den Autobahnanschluss Wollishofen. Mit der Sanierung der Zürichstrasse Teil Nord wurde eine Anpassung auf ATR Typ II vollzogen.

Nach Rücksprache mit dem Amt für Mobilität im Dezember 2023 wurde entschieden, mit dem vorliegenden Strassensanierungsprojekt Zürichstrasse Teil Süd keine Ertüchtigungen auf eine ATR Typ II vorzunehmen.





Die Routenführung der ATR Typ II über die kommunalen Kronen- und Kilchbergstrasse befindet sich ausserhalb des vorliegenden Strassensanierungsperimeters.

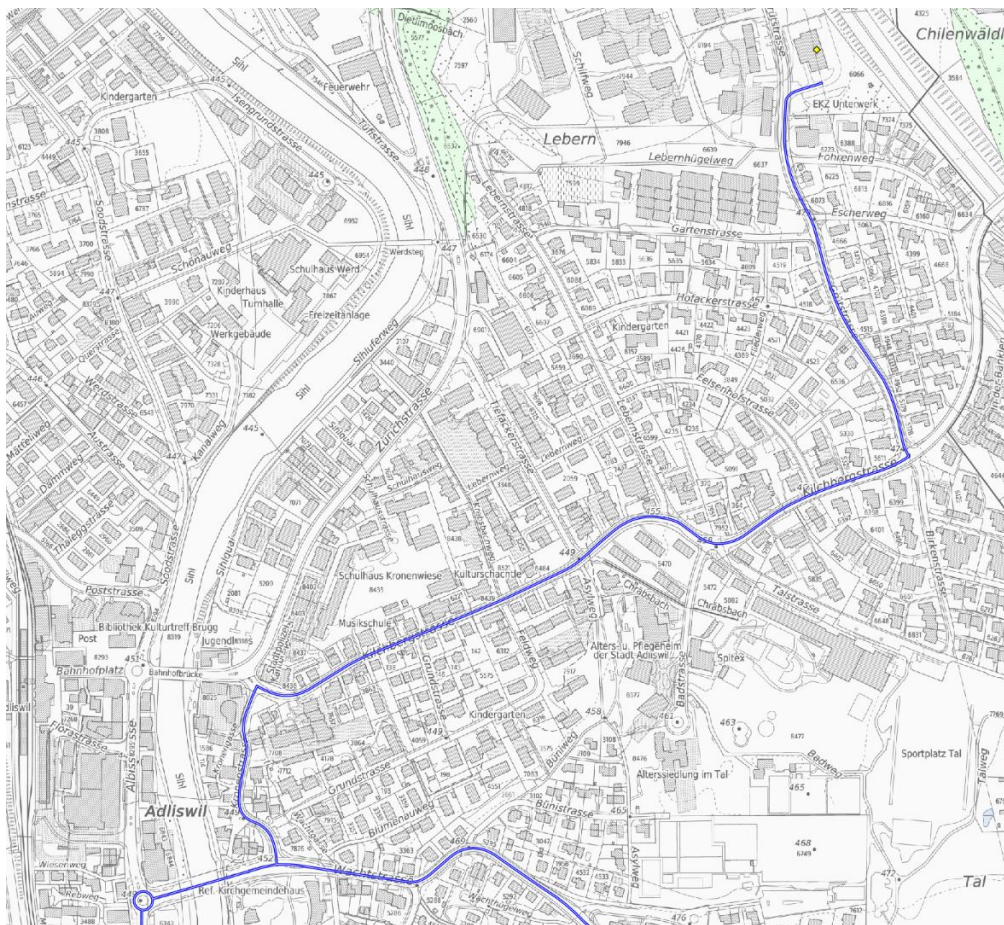


Abb. 5 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Strassen Ausnahmetransportrouten

### 3.3.3 Strassenentwässerung

Der Regenabwasserkanal befindet sich im Eigentum des Kantons Zürich. Er beginnt bei der Kilchbergstrasse mit einem Nenndurchmesser von 500 mm (Baujahr 1951) und führt das Regenwasser von der Strassenoberfläche der Zürichstrasse ab. Ab der Schulhausstrasse mündet dieser obere Kanalteil in einen Kanal mit Nennweite von 450 mm und anschliessend in ein Sonderbauwerk, das als Regenabwasserentlastung dient. Sobald die gedrosselte Wassermenge überstiegen wird, erfolgt die Entlastung über einen Ovalkanal mit Nennweite 800/1'200 mm in die Sihl. Der Normalabfluss und somit auch der «Schmutzstoss» wird über die Leitung mit Nennweite 200 mm in Richtung Abwasserreinigungsanlage geführt.

Das Einzugsgebiet umfasst die Strassenflächen der Zürichstrasse sowie Regenabwasseranschlüsse aus Retentionen, Dachwasser etc. einzelner privater Liegenschaften entlang der Zürichstrasse. Der Zustand der Strassenentwässerung wurde mittels Kanal TV untersucht. Der bauliche Zustand ist mehrheitlich gut, sodass vorhandenen Schäden durch Rohr-Relining und Roboter-Sanierungen behoben werden können.

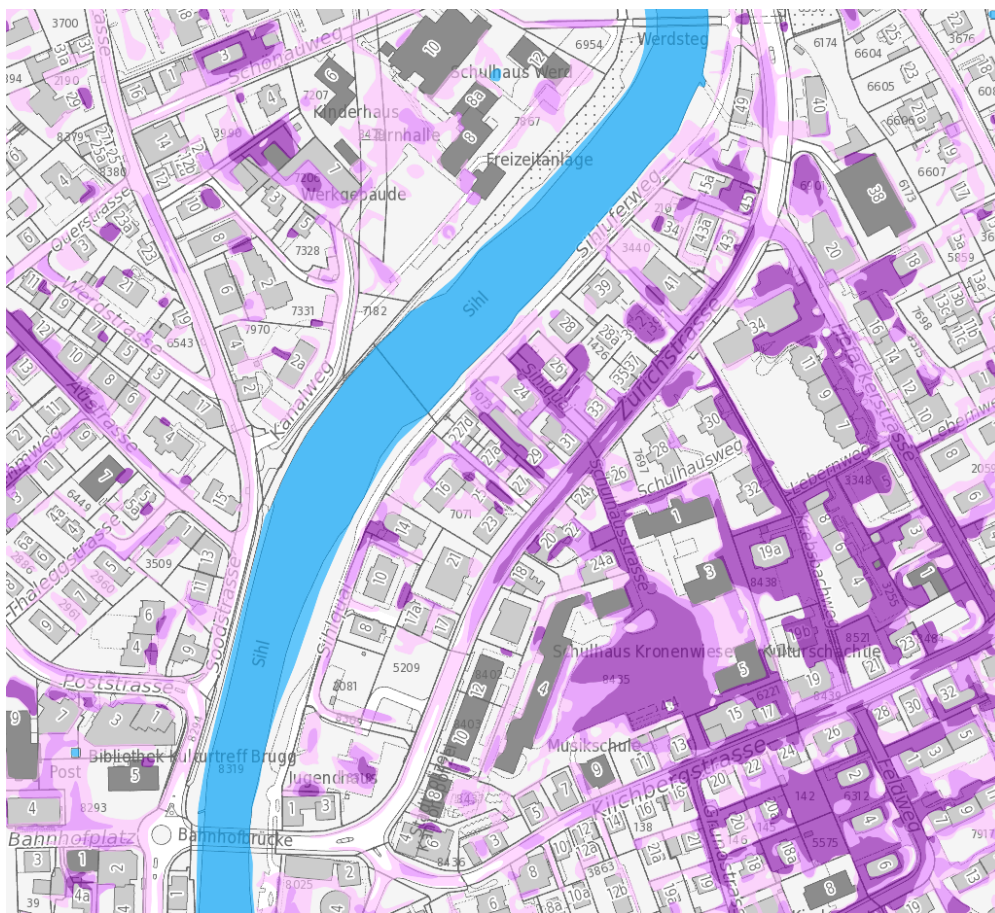


Abb. 6 / webGIS Adliswil 14.11.2025 / Oberflächenabfluss (WMS) HQ100

Ein Nachweis der bestehenden Strassenentwässerung ist im Dokument «Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse», Hunziker Betatech AG (HBT) vom 3.11.2025 ersichtlich. Siehe Anhang 15.1 des vorliegenden Berichts.

Beurteilung HBT (Auszug Kap. 5 Beurteilung gemäss Dokument HBT im Anhang):

- Aufgrund der Vorgaben aus «Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung» TBA und AWEL (2014) benötigt die Einleitung des Strassenabwassers der Zürichstrasse eine Behandlung. Das bestehende Entwässerungssystem ist bereits heute so ausgelegt, dass der grösste Teil des Strassenabwassers Richtung ARA gedrosselt weitergeleitet wird. Die Weiterleitung zur ARA dient somit als Behandlung des Strassenabwassers.
- Das bestehende System wurde untersucht und folgende Aussagen können gemacht werden:
  - o Das Strassenabwasser entlastet zwei bis drei Mal pro Jahr in die Sihl. Das Entlastungsbauwerk ist hydraulisch sinnvoll ausgelegt.
  - o Der hydraulische Wirkungsgrad liegt mit 99 % deutlich höher als der geforderte Wirkungsgrad von 90 %.
  - o Das bestehende Entwässerungssystem ist zweckführend und die Anforderungen an den Gewässerschutz sind erfüllt.





### 3.3.4 Unfallstatistik KAPO

Eine Unfallauswertung erfolgte im Rahmen des Vorprojekts zwischen November 2018 bis Oktober 2023 durch die KAPO. Ein Grossteil der Unfälle ereigneten sich an der Einmündung Kilchbergstrasse. Insgesamt kam es bei den Unfällen zu 4 schwer- und 6 leichtverletzten Personen.

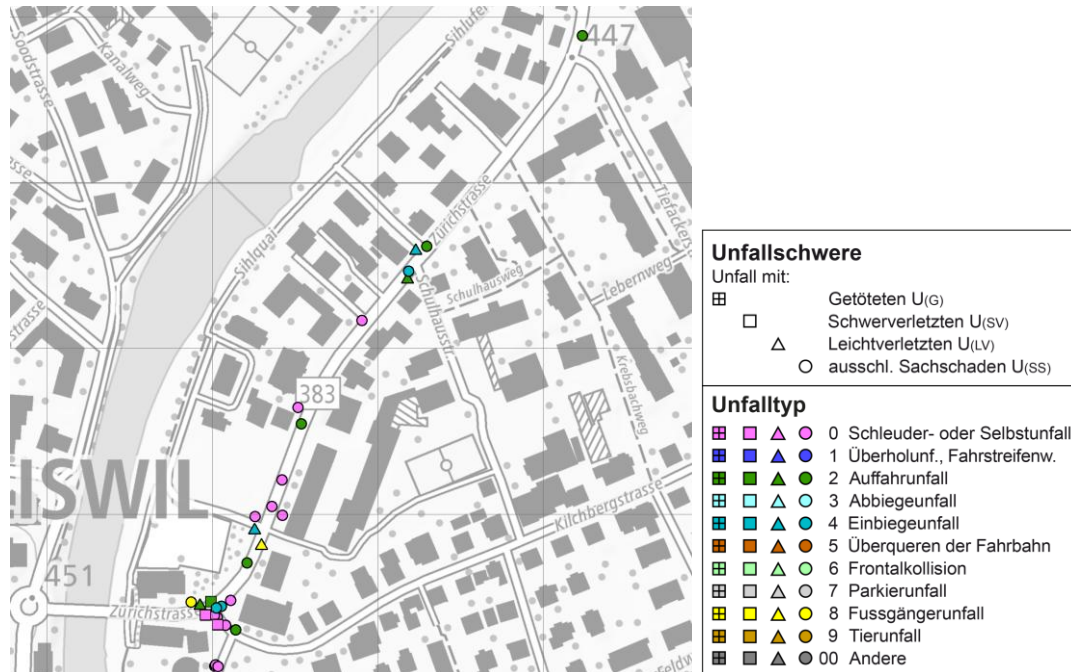


Abb. 7 / Unfallauswertung Nov. 2018 bis Okt. 2023; Grafik der KAPO Zürich vom 4.12.2023

Gemäss dieser Auswertung KAPO der letzten fünf Jahre besteht im Sanierungsperimeter kein Unfallschwerpunkt. Im Zusammenzug handelt es sich um folgende Konfliktarten:

- 15 Schleuder- oder Selbstunfälle
- 8 Auffahrunfälle
- 5 Einbiegeunfälle
- 2 Fussgängerunfälle

### 3.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Gemäss Velonetzplan «Alltag» besteht lediglich im südlichsten Bereich ein Eintrag für eine Velo-Verbindung, die bisher nicht umgesetzt wurde - nämlich auf der Achse von Kilchberg ins Zentrum Adliswil (Nebenverbindung 10\_039).

Als Schwachstelle fehlt eine Verbindung zwischen den sich kreuzenden Routen beim östlichen Widerlager der Bahnhofbrücke. Eine Behebung ist aufwändig, da die Routen auf unterschiedlichen Höhengniveaus verlaufen. Die Routen entlang der Sihl (Freizeitroute SchweizMobil 94 und Hauptverbindung Alltag 10\_040) führen unter dem Brückenwiderlager hindurch, während die Route auf der Zürichstrasse (10\_039) eine Ebene höher über die Bahnhofbrücke verläuft. Für Fussgänger bestehen beidseitig Treppenverbindungen zur Überwindung der Höhendifferenz.



Entlang der Zürichstrasse besteht gemäss Velonetzplan keine Veloroute. Auf Teilabschnitten des Sanierungsperimeters wurden Radwegmarkierungen vorgenommen. Sie entsprechen nicht den aktuellen Standards Veloverkehr.

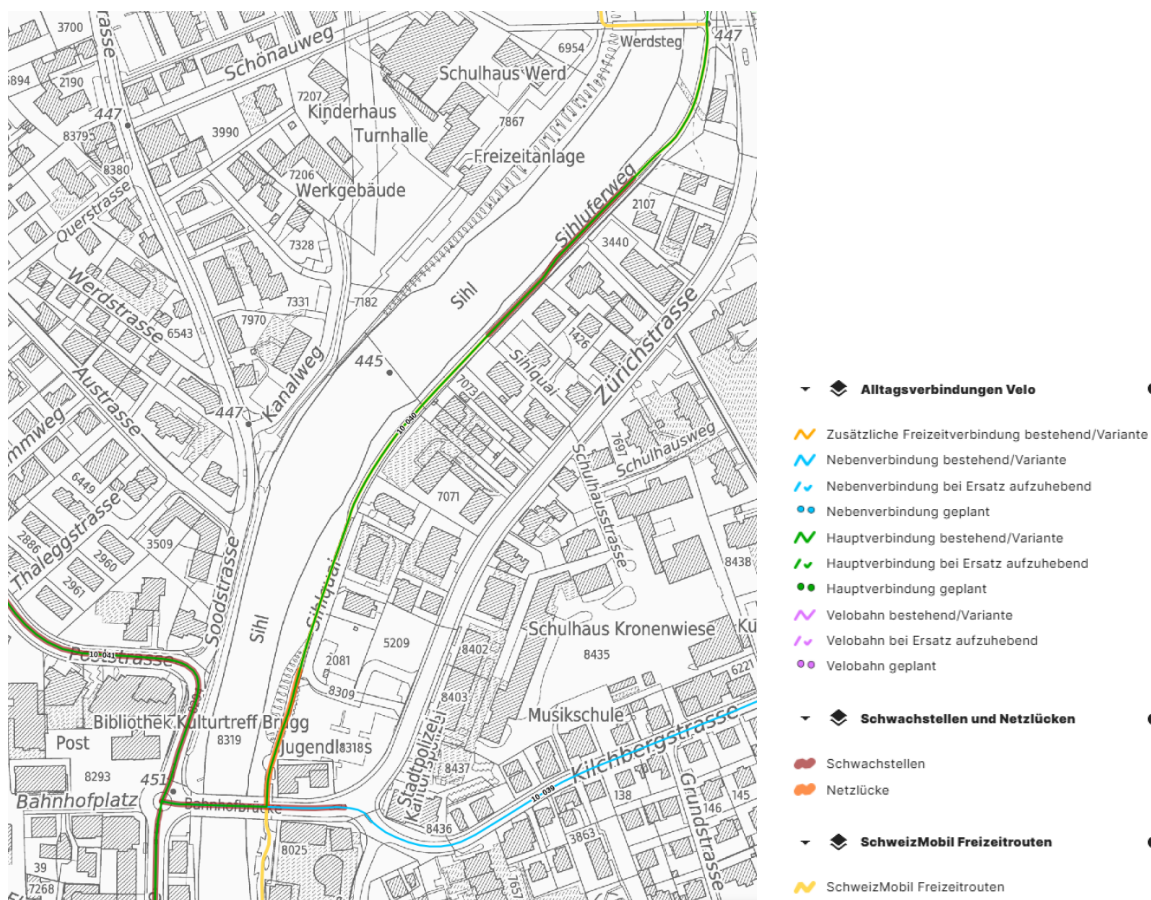


Abb. 8 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Velonetz Alltag, inkl. Schwachstellen

### 3.3.6 Öffentlicher Verkehr

Vor dem Stadthaus Adliswil befindet sich bei der Zürichstrasse 10 die einzige Bushaltestelle (HST) «Krone» im Projektperimeter.

Im Projektperimeter verkehren die Buslinien 184 und 185. Beide Buslinien verbinden den S-Bahnhof Adliswil mit dem S-Bahnhof Wollishofen, jedoch über unterschiedliche Strecken. Marktverantwortliches Transportunternehmen sind die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

- Buslinie 184: Verkehrt auf der Zürichstrasse bis an die Stadtgrenze Zürich beim Autobahnanschluss Wollishofen. Innerhalb des Projektperimeters bedient der Bus 184 die HST «Krone». Das Angebot erfolgt zu den Stosszeiten (morgens und abends) im 15-Minuten-Takt, ansonsten im Halbstundentakt.
- Buslinie 185: Verkehrt ab der Stadtgrenze Zürich beim Autobahnanschluss Wollishofen über die kommunalen (rückwärtigen) Moos-, Grüt-, Kilchbergstrasse in die Zürichstrasse und bedient keine HST innerhalb des Projektperimeters. Das Angebot erfolgt zu den Stosszeiten (morgens und abends) im 15-Minuten-Takt, ansonsten im Halbstundentakt.
- Der Nachtbus N18 fährt auf dem Linienkurs der Buslinie 184 und 185.



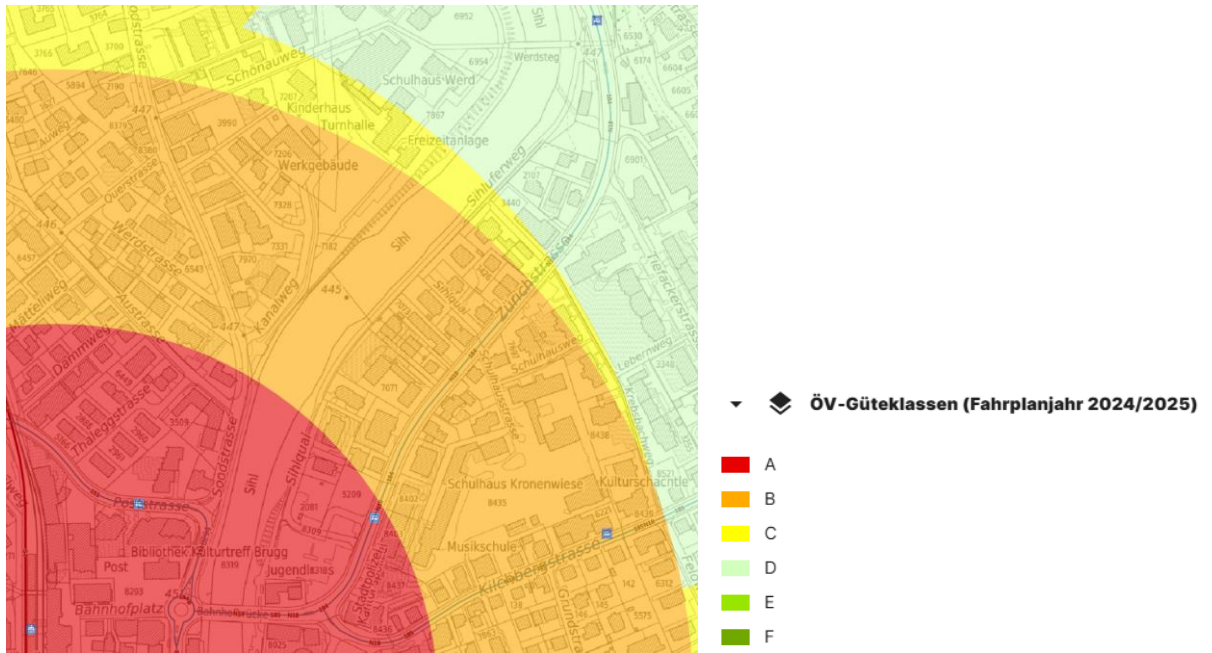


Abb. 9 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / ÖV-Güteklassen

### 3.3.7 Wanderwege

Eine bestehende kantonale Wanderwegroute (ID 1361; Zürichsee-Rundweg) verläuft parallel zum Sanierungsperimeter der Zürichstrasse über den östlichen Sihluferweg.

Unmittelbar nördlich des Sanierungsperimeters führt auf Höhe des Werdstegs die Wanderwegroute Felsenegg – Kilchberg Schiff (ID 53216) unter Nutzung der PU Zürichstrasse Tüfi. Südlich des Perimeters verläuft die Wanderwegroute Felsenegg – Rüschlikon Schiff (ID 53217) über die Bahnhofbrücke und anschliessend entlang der Sihl nach Süden.

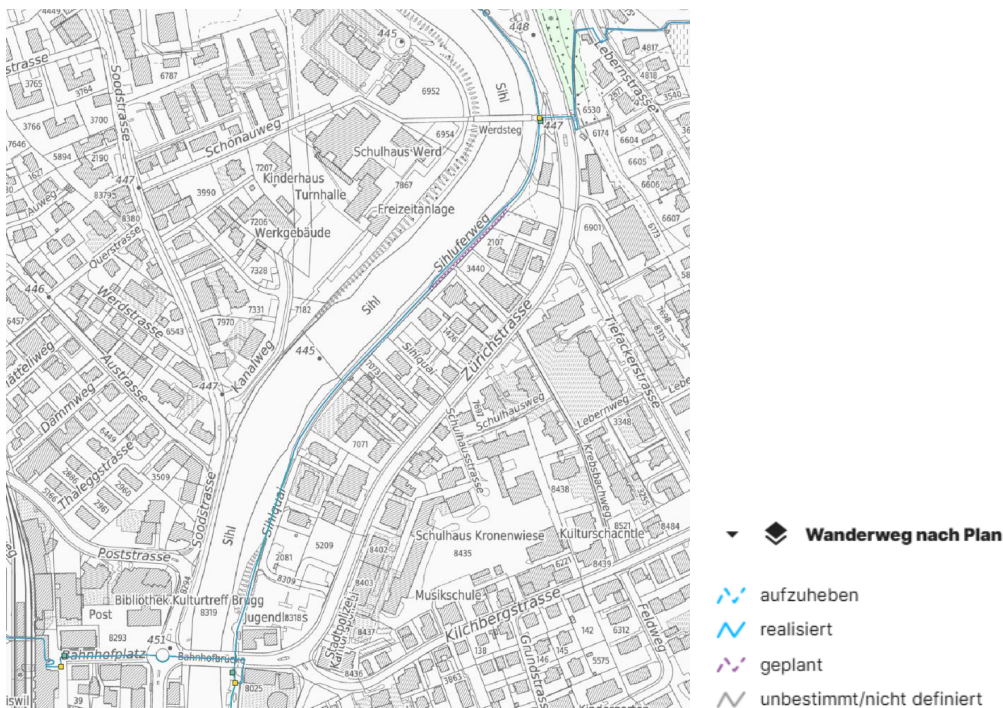


Abb. 10 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Wanderwege Zürich



### 3.3.8 Fussgänger

Entlang der Staatsstrasse bestehen beidseitig durchgehende, strassenanliegende Fusswege. Auf der Sihlseite beträgt die Breite in der Regel 2.0 m, während der Fussweg auf der östlichen Strassenseite nahezu durchgehend 2.5 m breit ist.

Auf der Zürichstrasse bestehen im Projektperimeter an drei Stellen Fussgängerstreifen (FGS):

- FGS 1 bei Einmündung Schulhausstrasse und Sihlquai
  - o FGS mit kleinem bis mittlerem Fussverkehr-Potenzial (Annahme aufgrund FV-Pot. GIS-ZH-Browser) und bildet eine Querverbindung zum Sihluferweg.  
Der FGS erfüllt den Sicherheitsstandard des Tiefbauamtes Kanton Zürich nicht: Es fehlt eine Fussgängerschutzinsel. Zudem wird der Warteraum für Fussgänger am Strassenrand von einbiegenden Fahrzeugen überfahren, da sich der FGS zu nahe an den Strasseneinmündungen befindet.
  - o Der FGS wird zudem von Schülerinnen und Schülern des Schulhauses Zentrum Kronenwiese genutzt. Mehrere Schulklassen (überwiegend Jugendliche ab etwa 13 Jahren) wechseln regelmässig vom Schulhaus Kronenwiese zur Sportanlage Tüfi.
- FGS 2 beim Stadthaus, resp. HST «Krone»
  - o Dieser FGS mit mittlerem Potenzial (Annahme aufgrund FV-Pot. GIS-ZH-Browser) ist eine Querverbindung für Nutzer Haltestellenzugang, Sihlquai, Parkplätze MIV Stadthausareal «Zentrum Ost».
  - o Die Sicherheitsstandards gemäss Tiefbauamt sind eingehalten. Als Fussgängerschutzinsel dient aktuell ein Provisorium.
- FGS 3 bei Einmündung Kilchbergstrasse (LIG Zürichstrasse 2 / 3)
  - o Diese Querung mit mittlerem Potenzial (Annahme aufgrund FV-Pot. GIS-ZH-Browser) ist insbesondere eine Querverbindung für Nutzer in und zu den südlichen Quartieren im Bereich der Kronenstrasse.
  - o Bei den aus Zürich in Richtung Bahnhofbrücke fahrenden Fahrzeugen ist die Sichtweite auf den Fussgänger-Warteraum am rechten Strassenrand aktuell nicht eingehalten (Büsche, Hecken, Bäume).
- FGS Kilchbergstrasse
  - o Der FGS Kilchbergstrasse, gleich bei der Einmündung in die Zürichstrasse, mit mittlerem bis grösserem Potenzial (Annahme aufgrund FV-Pot. GIS-ZH-Browser) gewährleistet eine südliche Längsverbindung entlang der Staatsstrasse.
  - o Die Sicherheit ist infolge der eingeschränkten Sichtweiten (Fahrzeug-Fussgänger) nicht voll gewährleistet (Stützmauer mit Geländer vor LIG Zürichstrasse 2 sowie Restaurant Krone, LIG Zürichstrasse 4).



Abb. 11 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Fussverkehrspotential (FV-Pot.)

### 3.3.9 Betriebliche Anforderung an die Kronenstrasse

Die kommunale Kronenstrasse dient an wenigen Tagen im Jahr als Durchfahrtsachse bei notwendigen Umleitungen infolge einer Sperrung der Albisstrasse. Solche Sperrungen können erfahrungsgemäss kurzfristig erforderlich werden, beispielsweise bei Verkehrsunfällen oder festlichen Stadtanlässen.

## 3.4 Leitplanken (Überprüfung)

Innerhalb des Projektperimeters sind keine Leitplanken vorhanden.





## 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](http://www.tba.zh.ch) → Planung und Bau → Formulare und Merkblätter). Im vorliegenden Kapitel werden nur allfällige 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 Luftreinhaltung und Klimaschutz

Das vorliegende Projekt führt zu keinen wesentlichen Verkehrsänderungen (Änderung DTV < 10%). Dementsprechend ergeben sich keine spürbaren Änderungen bei der Luftschadstoffbelastung.

### 4.2 Hitzeminderung

Die Massnahmen zur Hitzeminderung gemäss «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» wurden in der Studie geprüft.

Die Hitzebelastung im Strassenbauperimeter bewegt sich zwischen mässiger (29 bis < 35 °C) bis sehr starker Belastung (stark IV: 40 bis < 41 °C).



Abb. 12 / GIS-ZH-Browser 30.1.2026 / Hitzebelastung im Strassenraum





Der Abschnitt innerorts entlang der Zürichstrasse wird gemäss «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» dem Raumtyp 2 zugeteilt (Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug). Aufgrund der Hitzebelastung gemäss GIS Klassifizierung und der zugewiesenen Raumtypen ergibt die Anwendungsmatrix gemäss «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» einen Handlungsbedarf niedrig bis hoch.

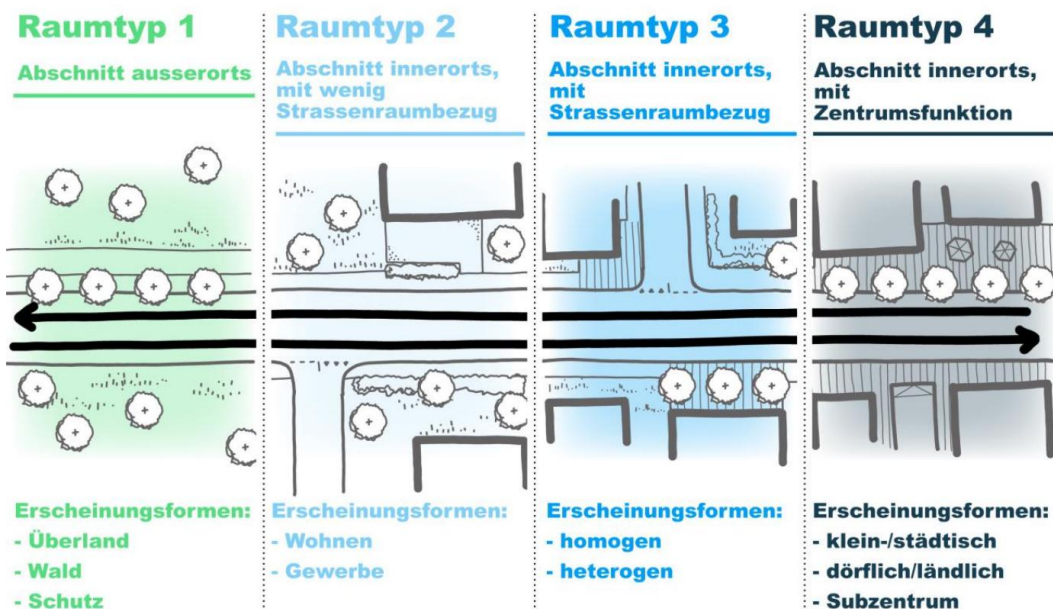


Abb. 13 / Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten; BD TBA vom 6.6.2022; Auszug Abb. 2

Im Rahmen des Projektes können nur geringfügige Massnahmen realisiert werden:

- Begrünung der Mittelinsel vor der Abbiegespur Tiefackerstrasse
- Bepflanzung von Bäumen
- Erhalt von Grünflächen

### 4.3 Lärm

Das vorliegende Projekt führt zu keiner wesentlichen Änderung der Strassen- oder Lärmsituation. Im Projektperimeter befinden sich jedoch mehrere Gebäude mit Lärmbelastungen über den massgeblichen Immissionsgrenzwerten (IGW). Daher wurden verschiedene Massnahmen zur Lärmreduktion geprüft. Fachlich wäre eine Kombination aus Temporeduktion und lärmarmem Belag am wirksamsten, da ein lärmarm ausgeführter Belag allein nicht ausreicht, um die IGW einzuhalten.

Mit der per 1. Juni 2026 in Kraft tretenden gesetzlichen Umsetzung der Mobilitätsinitiative haben sich die kantonalen Vorgaben für Geschwindigkeitsanordnungen auf Hauptstrassen jedoch verändert. Temporeduktionen – insbesondere auf Tempo 30 – sind seither nur noch in eng definierten Ausnahmefällen zulässig.



Unter Berücksichtigung dieser neuen rechtlichen Rahmenbedingungen kann im Projektperimeter keine Temporeduktion auf 30 km/h umgesetzt werden. Die geplanten Lärmschutzmassnahmen beschränken sich daher auf den Einbau von lärmarmen Belägen über die gesamte Länge des Strassenbauprojekts. Für die verbleibenden Immissionsgrenzwert Überschreitungen werden Erleichterungen gestützt auf Art. 14 LSV beantragt.

## 4.4 Erschütterungen

Es sind keine erschütterungsrelevanten Baumethoden vorgesehen. Im Betrieb kommt es zu keinen relevanten Erschütterungen.

## 4.5 Nichtionisierende Strahlung

### 4.5.1 Strom (NIS)

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

### 4.5.2 Licht

Im Rahmen des Projekts werden keine neuen Anlagen erstellt, welche mehr Licht erzeugen oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen.

## 4.6 Grundwasser

Mit den Strassen- und Werkleitungssanierungsarbeiten sind keine Einbauten und keine baulichen Eingriffe ins Grundwasser vorgesehen. Die am tiefsten gelegenen Schmutzwasserkanäle liegen über dem mittleren Grundwasserstand, jedoch teilweise tiefer als der Hochwasserstand.

Hinsichtlich den Grundwasserabständen kann von folgenden approximativen Werten ausgegangen werden, aus welchen der Flurabstand abgeleitet werden kann:

[Quelle: GIS-ZH-Browser 14.11.2025 Hochwasser-/Mittelwasserstand]	Südlicher Perimeterbereich Kilchbergstrasse	Nördlicher Perimeterbereich Tiefackerstrasse
Fahrbahnoberfläche	ca. 449.8 m.ü.M.	ca. 447.0 m.ü.M.
GW-Karte (Mittelwasserstand)	ca. 443.0 m.ü.M.	ca. 442.0 m.ü.M.
GW-Karte (Hochwasserstand)	ca. 445.7 m.ü.M.	ca. 444.0 m.ü.M.

Generell liegt im Projektbereich der Grundwasserspiegel in rund 3 m bis 5 m Tiefe (Flurabstand).



Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Ao (rot schraffiert, siehe Abbildung). Östlich der Zürichstrasse befindet sich der Bereich Au.

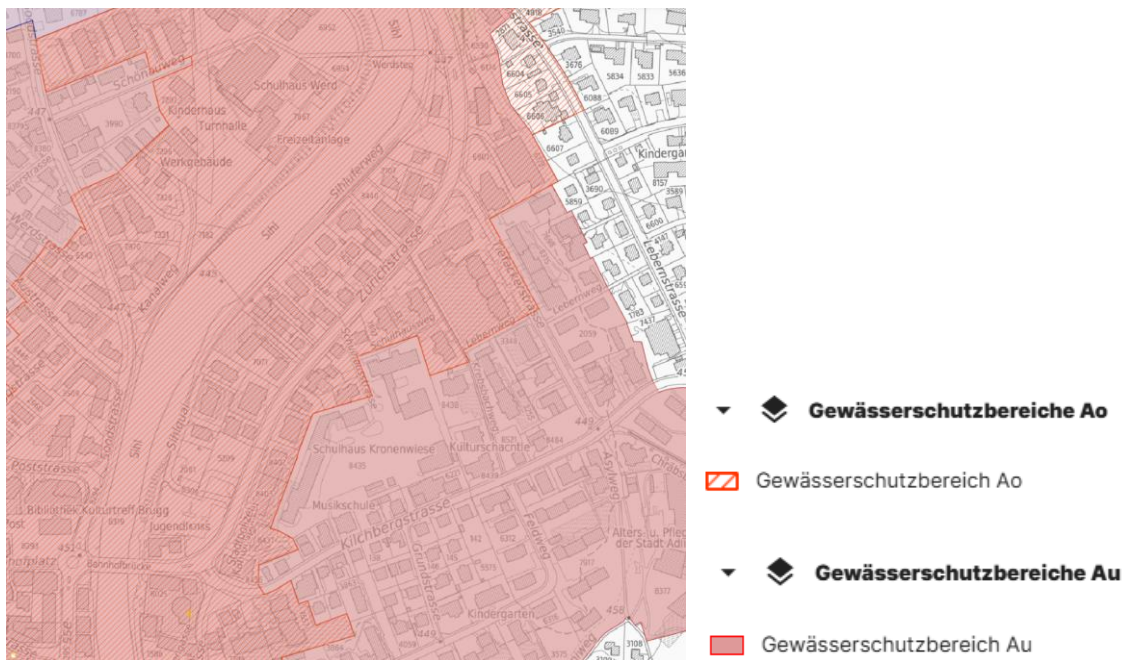


Abb. 14 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Gewässerschutzkarte

## 4.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

### 4.7.1 Oberflächengewässer und Gewässerraum

Der Gewässerraum der Sihl ist festgelegt und definiert.



Abb. 15 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Gewässerkarte öffentl. Fließgewässer inkl. Wasserrechte





Im Norden verläuft der eingedolte «Chräbsbach» (kommunales Gewässer Nr. 4059) in der Tiefackerstrasse. Er quert bei ca. Km 14.73 diagonal die Zürichstrasse, unterquert das AWEL-Unterhaltsgebäude und mündet über einen Regenauslass in die Sihl. Für den Chräbsbach wurde per 1.7.2025 im vereinfachten Verfahren nach §15e GSchV ein Gewässerraum von 3.50 m Breite in Kraft gesetzt.

#### 4.7.2 Gefahrenkarte Naturgefahren

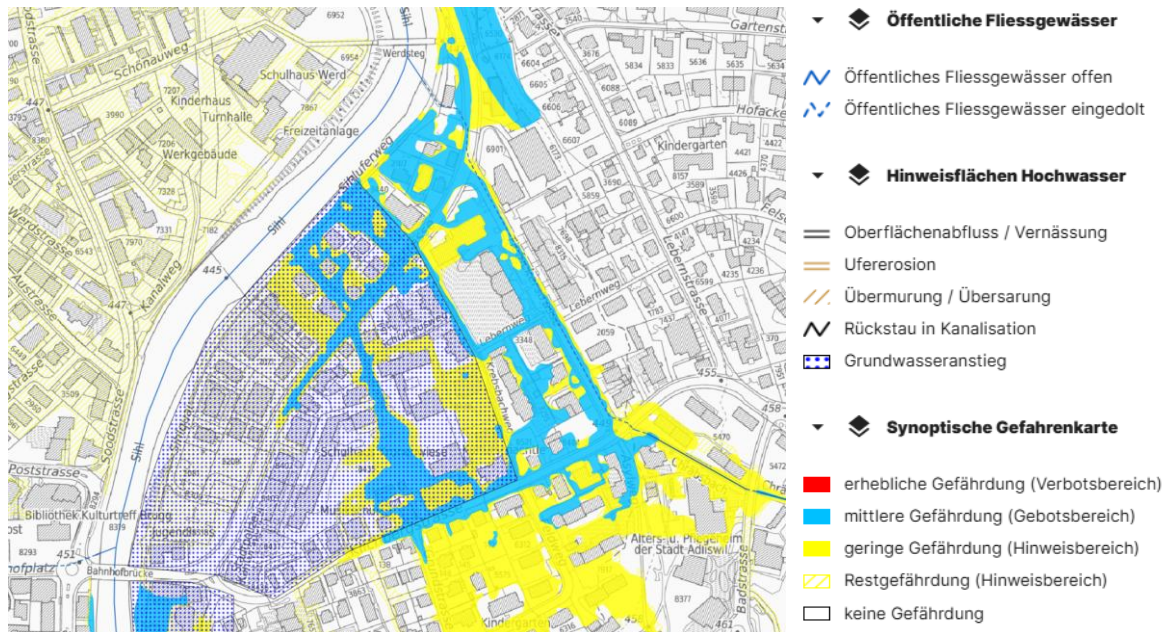


Abb. 16 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Naturgefahren: Synoptische Gefahrenkarte

Teile des Projektperimeters liegen gelb markiert im Gefahrenbereich des Sihlhochwassers mit „geringer Gefährdung (Hinweisbereich)“. Die, gemäss Abbildung, in der Kilchberg- und der Tiefackerstrasse blau markierten Gefahrenbereiche sind mit „mittlerer Gefährdung (Gebotsbereich)“ infolge des Chräbsbaches eingestuft. Grund ist der ungenügend dimensionierte Einlauf zur Eindolung oberhalb der Kilchbergstrasse, welcher bereits für das HQ30 eine ungenügende Abflusskapazität aufweist.

Mit vorliegendem Strassensanierungsprojekt sind diesbezüglich keine Massnahmen vorgesehen.

### 4.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

#### 4.8.1 Entwässerungssystem im Projektperimeter

Im Gemeindegebiet, in welchem sich der Strassensanierungsperimeter befindet, ist ein Trennsystem festgesetzt. Am Entwässerungssystem sind mit der Strassensanierung keine Anpassungen oder Änderungen geplant.

Der **Regenabwasserkanal (RW)** verläuft ungefähr in der Strassenmitte. Er sammelt die Strassenabwässer der Staatsstrasse und die Anschlüsse aus den privaten Retentionen. Über eine



Hochwasserentlastung beim KS 6600.0 leitet der Sammelkanal das Regenabwasser zur ARA oder über einen Regenauslass in die Sihl. Der Kanal befindet sich im Eigentum des Kantons Zürich (siehe auch Kapitel 4.3.3 Strassenentwässerung). Vor der Entlastung in die Sihl mündet zusätzlich ein kommunaler Regenabwasserkanal aus der Tiefackerstrasse ein.

Sihlseitig verläuft in der Zürichstrasse ist ein **Mischabwasserkanal (MW)** mit den Dimensionen DN 700 mm und DN 1'000 mm. Der Zufluss erfolgt durch die Kronenstrasse aus einem grossen Einzugsgebiet der Quartiere südlich der Wachtstrasse. Zusätzlich mündet über die Schulhausstrasse ein Leitungsstrang (MW DN 500 mm) in den MW-Kanal ein.

Ab dem Startschacht bei der Einmündung der Schulhausstrasse verläuft ostseitig in der Zürichstrasse ein **Schmutzabwasserkanal (SW)**. Beim Krebsbachweg vereinigt er sich mit einem MW-Kanal DN 600 mm und beim Strassenanschluss Tiefacker-/Zürichstrasse werden dann alle MW-SW-Kanäle zusammengeführt und in Richtung Abwasserreinigung ARA Adliswil geleitet.

#### 4.8.2 Strassenentwässerung

##### Bestand- und Erstellungsdaten des Sammelkanals:

Die Erstellungsjahre der Entwässerungsleitungen sind nicht eindeutig. Aus den historischen «Korrektions-Plänen» des Tiefbauamts Kanton Zürich, RRB vom 16. Februar 1950 wird vermutet:

- Als «Korrektion» waren im Projektplan von 1951 eingezeichnet:
  - o Auf Höhe der Schulhausstrasse bestand eine Entlastung DN 45 cm in die Sihl.
  - o Bestand südlicher Kanal-Abschnitt bis zur Entlastung aus Cement-Rohren DN 20 cm und 30 cm; «hoch» liegende Sammelleitung.
  - o Bestand nördlicher Kanal-Abschnitt aus Cement-Rohren DN 45 cm bis zur Entlastung 80/120 cm in die Sihl; Absturz bei der Schulhausstrasse auf «tiefes» Niveau.
  - o Jahrgang der best. Kanäle aus C.R. sind unbekannt, möglicherweise von 1935.
- Im «Ausführungsplan», ebenfalls bezeichnet mit RRB vom 16. Februar 1950, wurden im 1951/52 der südliche Kanal-Abschnitt mit SBR DN 500 mm neu gebaut und die Entlastung auf Höhe Schulhausstrasse abgehängt. Der nördliche Kanal-Abschnitt DN 45 cm ab der Schulhausstrasse wurde belassen.
- Dadurch besteht heute der obere Leitungsabschnitt aus SBR DN 500 mm (BJ 1951) und der nachfolgende untere Abschnitt aus Betonrohren BR DN 450 mm (BJ 1935?).

##### Leitungskapazitäten

Die Kapazitäten wurden im Rahmen des Generellen Entwässerungsplans (GEP) im Mai 2024 überprüft. Die im GEP modellierten Regenabwasserzuflüsse aus den privaten Liegenschaften entsprechen dem IST-Zustand bzw. dem festgesetzten Trennsystem im Projektperimeter. Gemäss GEP 2002 beträgt die hydraulische Auslastung der Kanalhaltungen maximal 87%. Eine Kapazitätserhöhung ist nicht erforderlich; die bestehenden Rohrkaliber sind ausreichend.



### **Zustand und baulicher Sanierungsbedarf:**

Zur Beurteilung des baulichen Zustandes wurden Mitte Juni 2024 durch die Arnold Pfister AG Kanal-TV-Aufnahmen durchgeführt. Die Auswertung zeigte, dass keine schweren Beschädigungen bestehen, die auch ein Risiko hinsichtlich der Rohrstatik darstellen könnten.

Schäden und Undichtigkeiten beschränken sich überwiegend auf lokale Stellen. Sie werden mittels Roboter- oder Inlinersanierungen behoben.

### **Systemanpassungen aufgrund Ökologie (Gewässerschutz):**

Im vorliegenden Projektperimeter Zürichstrasse Süd wurde basierend auf der Verkehrsmengenprognose für 2040 (rund 13'000 Fahrzeuge (DTV)) eine mittlere Belastungsklasse des Strassenabwassers ermittelt. Dies erfordert für den Gewässerschutzbereich Ao der Zürichstrasse Süd eine «Behandlung» vor der Einleitung in die Sihl. Für die Behandlung des belasteten Strassenabwassers besteht beim KS 6600.0 ein Entlastungsbauwerk mit Rückhaltung (Retention).

Für diese Regenabwasserentlastung konnten keine Bauwerkspläne gefunden werden. System und Zustand wurden im Rahmen der Kanal-TV-Aufnahmen vom 18.06.2024 durch die Firma Arnold Pfister AG dokumentiert und zusätzlich durch eine Vorortbegehung des Ingenieurbureaus Heierli AG überprüft.

In Abstimmung mit dem AWEL, Abteilung Siedlung und Landschaft wurde vereinbart, das bestehende System mittels Langzeitsimulation rechnerisch zu überprüfen. Die Nachweise haben ergeben, dass das bestehende Entwässerungssystem zweckmässig ist und **die Anforderungen an den Gewässerschutz erfüllt**. Anpassungen am System sind daher nicht vorgesehen. Siehe hierzu den Bericht «Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse» der Hunziker Betatech AG vom 3.11.2025 im Anhang.

## **4.8.3 Schmutz- und Mischabwasser**

Die bestehenden Sammelkanäle für Schmutz- und Mischabwasser sind im Eigentum der Stadt Adliswil, Werkbetriebe und sind im Kapitel 2.2.3 Werkeigentümer kurz beschrieben.

### **Bestand- und Erstellungsdaten der Sammelkanäle:**

Der sihlseitige Mischabwasserkanal (MW) DN 700 mm und 1'000 mm wurde im Jahr 2004 zusammen mit den Grundstückanschlussleitungen saniert. Der MW-Seitenkanal DN 500 mm, der aus der Schulhausstrasse einmündet, ist aus dem Jahre 1948. Ebenfalls aus dem Jahr 1948 sind die SW-/MW-Leitungshaltungen im östlichen Trottoir der Zürichstrasse.





## Leitungskapazitäten

Die Kapazitäten wurden im Rahmen des Generellen Entwässerungsplans (GEP 2020) im Mai 2024 überprüft und bewertet:

- Sihlseitiger MW-Kanal
  - o Massgebend ist die Leitungshaltung nach der Einmündung des Seitenkanals Schulhausstrasse. Die maximale hydraulische Auslastung beträgt 89%. Es ist keine Kapazitätsanpassung erforderlich.
- SW-/MW-Kanal im östlichen Trottoir
  - o Massgebend ist die Leitungshaltung (KS 6104.0 – KS 6103.0) nach der Einmündung des Seitenkanals Krebsbachweg. Die maximale hydraulische Auslastung beträgt 114%. Die Haltung DN 600 mm ist zwar überlastet, jedoch bleibt der Rückstau unter dem festgelegten Schutzziel (Rückstau 2 m unterhalb des Terrains).
  - o Mit maximal 129% und 136% Auslastung sind auch kurze MW-Kanalabschnitte beim KS 4002.0 (Einmündung Tiefackerstrasse) gemäss GEP-Überprüfung überlastet. Betroffen ist das Ortsbeton-Ovalprofil 800/1'200 mm der Tiefackerstrasse.
- MW-Sammelkanal DN 1'200 mm zur ARA, nach den Kanalvereinigungen an der Tiefackerstrasse. Der GUP-Polyester-Kanal beginnt nach der Vereinigung AS 6200.0. Er ist zu maximal 97% hydraulisch ausgelastet. Eine Kapazitätsanpassung ist nicht vorgesehen.
- MW-Seitenkanal in der Schulhausstrasse
  - o Anschluss-Haltung KS 6124.0 – 6203.0 in der Strassenparzelle Zürichstrasse. Die max. hydraulische Auslastung des GUP-Polyester-Kanals DN 600 mm beträgt 109%.
  - o Haltung KS 6125.0 – 6124.0 in der Schulhausstrasse (ausserhalb Projektperimeter Strassensanierung). Der Kanal aus NBR Normalbeton DN 500 mm aus dem Jahre 1948 hat nach GEP 2020 eine max. hydraulische Auslastung von 219%.

## Zustand und baulicher Sanierungsbedarf:

Zur Beurteilung des baulichen Zustandes wurden Mitte Juni 2024 durch die Arnold Pfister AG Kanal-TV-Aufnahmen durchgeführt. Die Auswertung der Aufnahmen zeigte, dass keine gravierenden Beschädigungen festgestellt wurden, die auch ein statisches Problem darstellen könnten. Mit der Sanierung der drei Haltungen im östlichen SW-Sammelkanal wurde ein Ersatz des hydraulisch überlasteten Kanals DN 600 mm auf DN 800 mm (KS 6104.0 – KS 6103.0) geprüft. Aufgrund einer Kosten-Nutzen Analyse, ökologischer Auswirkungen sowie Risiko-Schadensabwägung wurde auf einen Kapazitätsausbau verzichtet.

Die festgestellten Schäden und Undichtigkeiten beschränken sich überwiegend auf lokale Bereiche und werden durch Roboter- oder Inlinersanierungen behoben.

#### 4.8.4 Chräbsbach, kommunales Gewässer Nr. 4059

Vergleiche auch Kapitel 5.7 Oberflächengewässer.

##### Leitungsdaten:

Die GUP-Polyester-Leitung des eingedolten Krebsbaches weist gemäss GEP 2020 unmittelbar vor dem Regenbecken RB Zürichstrasse (Gebäude Zürichstrasse 49) eine Auslastung von 128% (DN 1'100 mm), resp. 148% (DN 1'200 mm) auf. Die Leitung wurde im Jahr 2005 erstellt.

##### Zustand und Sanierungsbedarf:

Der Bachwasserkanal befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Die Aufnahmen zeigten lediglich geringe Ablagerungen und keine Risse.

### 4.9 Boden

#### 4.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Für die Böden entlang der Zürichstrasse liegen gemäss Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) Belastungshinweise vor, welche auf Verkehrsträger zurückzuführen sind. Für Böden in unmittelbarer Nähe von Verkehrsträger, ist von schadstoffbelasteten Böden auszugehen.

Vor Ausführung der Strassensanierung müssen die Bodenflächen hinsichtlich ihrer chemischen Belastung auf Schadstoffe beprobt und klassiert werden, um eine gesetzeskonforme Verwertung bzw. Entsorgung sicherzustellen.

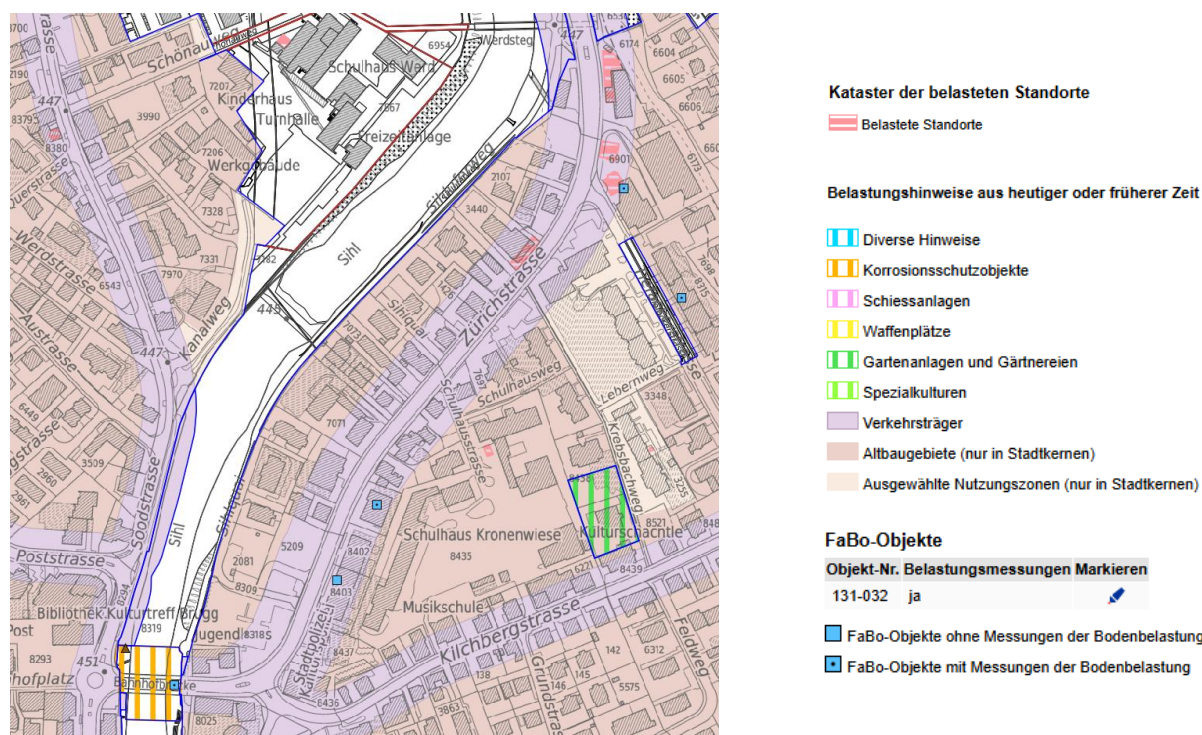


Abb. 17 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Prüfperimeter für Bodenverschiebung (PBV)



Flächen mit temporärer Beanspruchung als Installationsplätze wurden bisher nicht definiert und sind derzeit nicht bekannt. Sie werden in den kommenden Planungsphasen festgelegt. Dabei sind die entsprechenden Bodenschutzmassnahmen zu bestimmen.

#### 4.9.2 Bodenverwertung

Eine Wiederverwendung der Böden im Projektperimeter wird geprüft und angestrebt. Der abgetragene Boden wird, soweit möglich, direkt am Entnahmeort im Projekt wiederverwendet. Detaillierte Untersuchungen erfolgen in der nächsten Planungsphase.

#### 4.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Es werden keine FFF tangiert.

### 4.10 Belastete Standorte

Entlang des Projektperimeters befinden sich angrenzend an die Staatsstrassenparzelle folgende belastete Standorte:

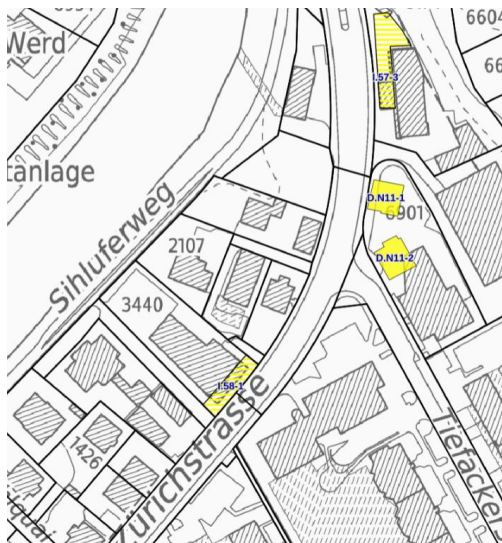


Abb. 18 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / KbS

**Ablagerungsstandorte** Parzelle Kat.-Nr. 6901 / Parkplatzflächen Denner, Nr. 0131/D.N011-001 sowie Nr. 0131/D.N011-002; Status «Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten»

Ein **Betriebsstandort** Parzelle Kat.-Nr. 3440 / ehemalige Tankstelle, Nr. 0131/I.0058-001 ; Status «Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten»

#### 4.11 Abfall, Entsorgung

Im Projektperimeter fällt voraussichtlich eine geringe Menge (< 20 m<sup>3</sup>; somit unterhalb der Bagatellgrenze von 200 m<sup>3</sup>) an verschmutztem Aushubmaterial an, das fachgerecht entsorgt werden muss. Schwach belastetes Material wird, sofern möglich, innerhalb des KbS-Standortes wieder eingebaut.

Bei der Entsorgung der belasteten Bauabfälle gelten die Vorgaben der Abfallverordnung (VVEA, Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen) sowie die «Behandlungsre-



gel für verschmutzte Bauabfälle und Aushub- und Ausbruchmaterial im Hinblick auf die Verwertung» des AWEL (Juli 2020) zu beachten.

Die Fahrbahnbeläge wurden im Jahr 2005 ersetzt, sodass keine Belastung mit PAK zu erwarten ist. Die überwiegend älteren Trottoirbeläge sind jedoch mit den Foundationsschichten in der nächsten Planungsphase auf eine mögliche Belastung zu untersuchen.

## 4.12 Umweltgefährdende Organismen

In der Hinweiskarte zur Neophytenverbreitung des Kantons Zürich gemäss GIS-ZH-Browser vom 14.11.2025 bestehen entlang des Projektperimeters auf folgenden Parzellen Eintragungen:

- Sihlufer Bahnhofbrücke: «Goldrute» (Beobachtung 2025)
- Kat.-Nr. 8402, Zürichstr. 12: Beobachtung und Bekämpfung «einjähriges Berufskraut» (Juli 2015)
- Kat.-Nr. 4661, Zürichstr. 16: «einjähriges Berufskraut» (Beobachtung Juli 2021)
- Kat.-Nr. 6901, Tiefackerstr. 20: «Goldrute» (Beobachtung Nov. 2019)
- Kat.-Nr. 3438, Zürichstr. 43: Leerstehendes Gebäude; diverse Neophyten (Beobachtungen Nov. 2019)

Angesichts des stark variierenden Auftretens von Neophyten ist die Situation vor Baubeginn erneut zu beurteilen. Während der Bauarbeiten sind die Bodendepots und die freiliegenden Untergrundflächen zu kontrollieren. Nach Abschluss der Arbeiten ist der gesamte Bauperimeter auf das Auftreten von Neophyten zu prüfen.

Neubepflanzungen erfolgen mit standortgerechten und einheimischen Gehölzen.

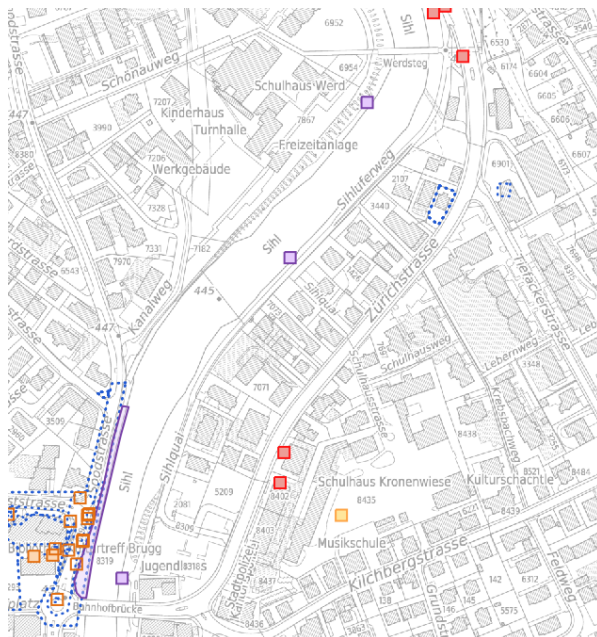


Abb. 19 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Neophytenverbreitung





## 4.13 Störfallvorsorge

Das Projekt fällt unter die Störfallverordnung.

### Risiken Grundwasser

Die Strasse liegt ausserhalb der Grundwasserschutzzone. Die Berechnung der Störfalluntersuchung ergab, dass alle Störfallpunkte im Abschnitt von Strassenkilometrierung 14'220 – 14'760 im akzeptablen Bereich liegen (Abb. 20). Es sind keine Massnahmen erforderlich.

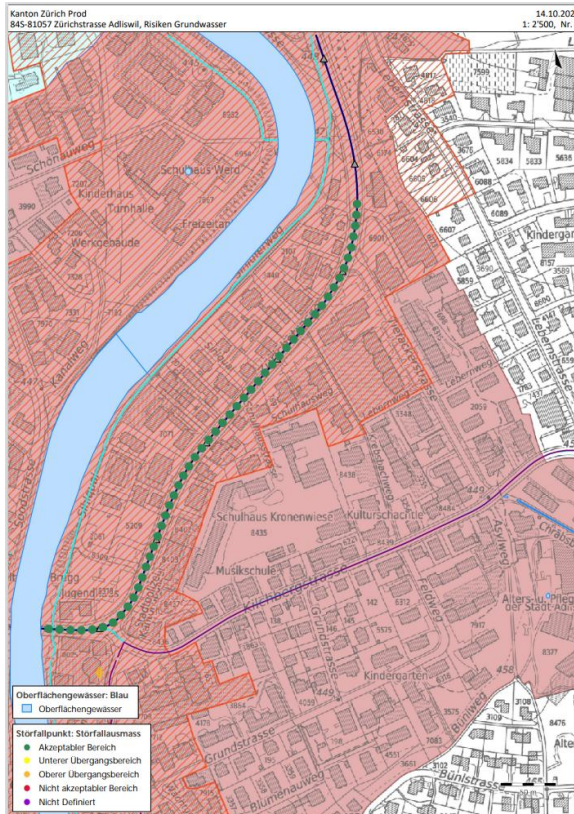


Abb. 20: Karte Risiken Grundwasserschutz [Quelle: LOGO TBA]

### Personenrisiken

Für die Personenrisiken zeigte die Berechnung der Störfalluntersuchung, dass sich einige Punkte im Abschnitt 2 im unteren Übergangsbereich (gelbe Farbe) befinden (Abb. 21).

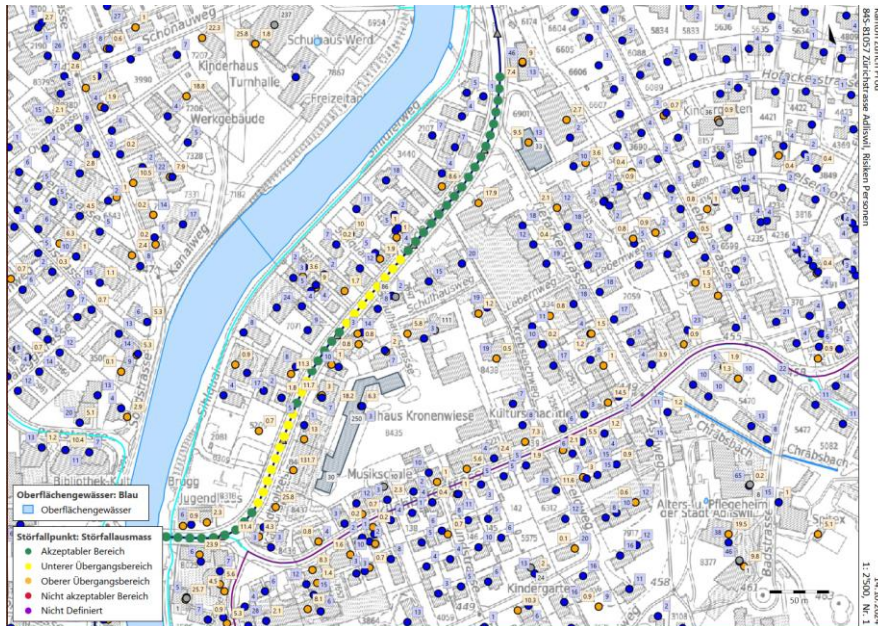


Abb. 21: Karte Personenrisiken [Quelle: LOGO TBA]

Im W/A-Diagramm ist ersichtlich, dass die Summenkurve im Übergangsbereich liegt (Abb. 22). Dies wird hauptsächlich durch die Risikokurve für den Leitstoff Benzin verursacht (Abb. 23). Gemäss der «Richtlinie Störfallvorsorge bei kantonalen Durchgangsstrassen» und den Regeln der Technik (S. 18) können Schutzelemente an den Strassenrand gestellt werden (Pflanzentröge, Pfosten, etc.). Auf Brücken können die Entwässerungsleitungen freiliegend ausgeführt oder Verengungen/Aufweitungen im Leitungsquerschnitt vermieden werden (S. 19).

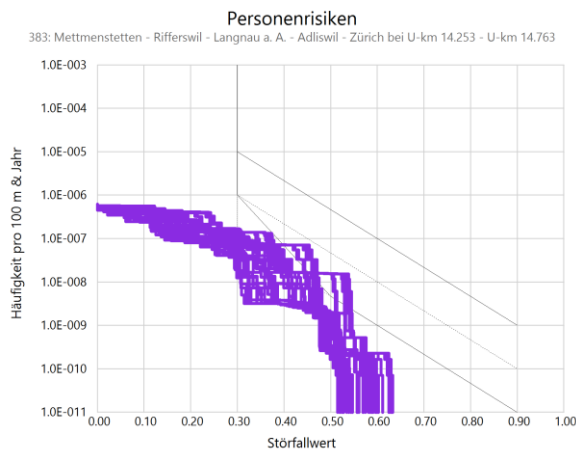


Abb. 22: W/A-Diagramm der Personenrisiken, Summenkurve aller Störfallpunkte [Quelle: LOGO TBA]

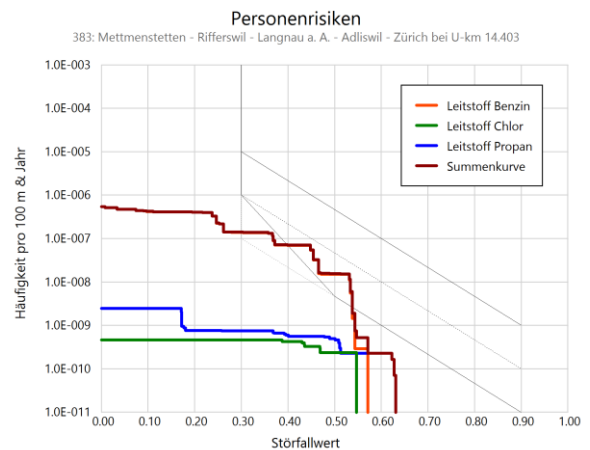


Abb. 23: W/A-Diagramm der Personenrisiken durch die Leitsubstanzen Benzin, Chlor, und Propan und die Summenkurve aller drei [Quelle: LOGO TBA]

Zusätzlich können allgemeine Sicherheitsmassnahmen umgesetzt werden («Richtlinie Störfallvorsorge bei kantonalen Durchgangsstrassen» S. 22):

- «Bei hohem Aufkommen von Personen im Freien (z.B. belebte Plätze, Promenaden, Fussgängerzonen, öffentliche Freizeitanlagen) in einem Abstand bis 50 m zum Bauwerk ist nach Ab-



sprache mit dem AWEL eine Risikoabschätzung vorzunehmen und zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zu prüfen.»

### Risiken Oberflächengewässer

Für die Risiken der Oberflächengewässer zeigte die Berechnung der Störfalluntersuchung, dass sich alle Punkte im oberen Übergangsbereich (orange Farbe) befinden (Abb. 24 und Abb. 25).

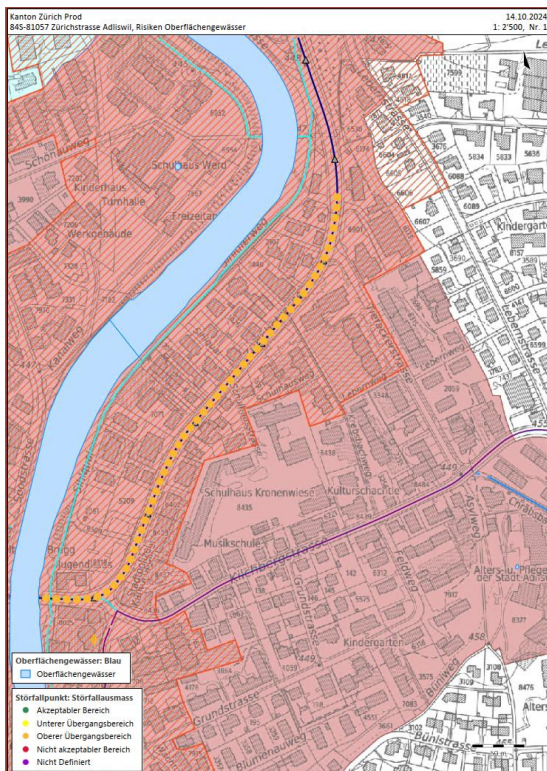


Abb. 24: Karte Risiken Oberflächengewässer [Quelle: LOGO TBA]

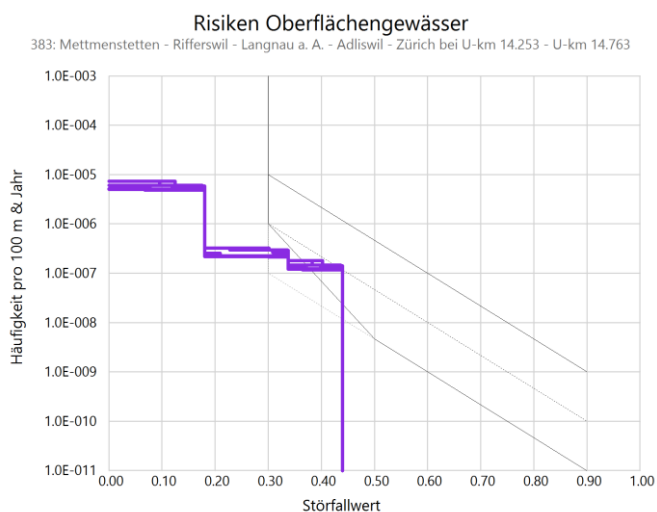


Abb. 25: W/A-Diagramm der Risiken für Oberflächengewässer, Summenkurve aller Störfallpunkte [Quelle: LOGO TBA]

Massnahmen, die gemäss Regeln der Technik («Richtlinie Störfallvorsorge bei kantonalen Durchgangsstrassen» S.20) angewendet werden sollen, sind die Behandlung des Strassenabwassers,





gegebenenfalls mit einem Retentionsbecken kombiniert. Zusätzlich ist die Strasse mit einem Fahrzeugrückhaltesystem zu sichern, wenn sich das Gewässer quer oder parallel zur Fahrbahn befindet.

Allgemeine Sicherheitsmassnahmen («Richtlinie Störfallvorsorge bei kantonalen Durchgangsstrassen» S.24), die getroffen werden sollten, sind die Installation eines Rückhaltebeckens. Für ein langsames Rückhaltesystem steht an der vorliegenden Strasse kein Platz zur Verfügung. Daher soll auf ein schnell durchflossenes System mit mindestens 5 m<sup>3</sup> permanent vorhandenen Wasser und einem Schieber im Auslauf zurückgegriffen werden. Abb. 26 zeigt, dass mit Einbezug dieser beider Massnahmen, die Störfallpunkte im akzeptablen Bereich liegen.

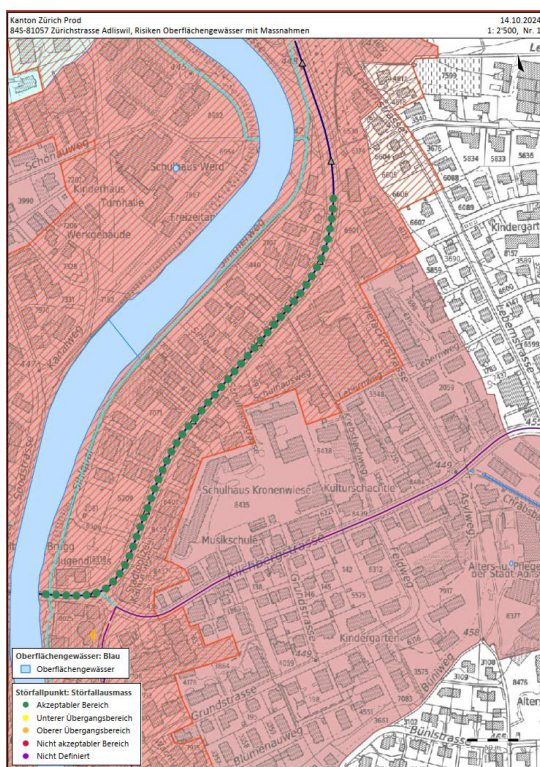


Abb. 26: Karte Risiken Oberflächengewässer mit möglicher Massnahme schnell durchflossenes Rückhaltebecken und Schieber im Auslauf bei der Brücke [Quelle: LOGO TBA]

#### 4.14 Wald

Das Projekt liegt vollständig im Siedlungsgebiet, sodass keine Rodungen erfolgen und keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt werden.

#### 4.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Vom Projekt sind weder geschützte noch schützenswerte Lebensräume (Biotope) sowie keine geschützten Arten (Pflanzen und Tier) bekannt.





## 4.16 Ökologischer Ausgleich

Beim Strassenprojekt handelt sich um ein Instandsetzungsprojekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf und entlang Staatsstrassen sowie an Bushaltestellen nach Vorgaben des BehiG. Hierfür sind Strassenraumverbreiterungen erforderlich, die eine Flächenbeanspruchung von 1'000 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Daher ist im Rahmen des Strassensanierungsprojektes kein ökologisches Ausgleichsprojekt auszuarbeiten.

## 4.17 Landschaft und Ortsbild

Unmittelbar am Staatsstrassen-Sanierungsperimeter befinden sich keine schützenswerten Landschaften oder Ortsbilder.

Etwas zurückversetzt am „Kronenplatz“ befinden sich an der Kilchbergstrasse drei Denkmalschutzobjekte Kanton Zürich. Für diese besteht eine privatrechtliche Personaldienstbarkeit zugunsten des Kantons Zürich, eingetragen im Grundbuch (keine PBG-Klassierung). Die Gebäude sind in nachfolgender Abbildung „Denkmalschutzobjekte“ mit „P“ bezeichnet, von links unten nach rechts:

- Kronenstrasse 1: Hausteil 1 mit Baujahr 1731
- Kilchbergstrasse 2: Wirtschaft, ehem. Zum Bierhaus mit Baujahr 1733
- Kilchbergstrasse 2 bei: Werkstättegebäude, ehem. Uhrenmacherhüsli mit Baujahr 1733

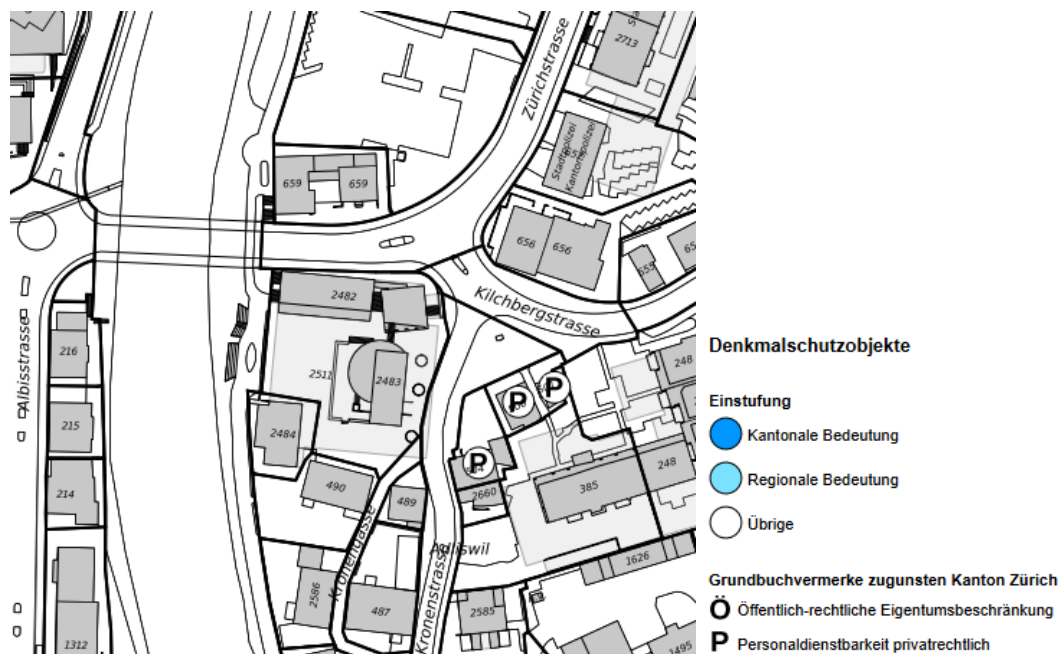


Abb. 27 / GIS-ZH-Browser 14.11.2025 / Prüfperimeter für Bodenverschiebung (PBV)



#### **4.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten**

Durch das Bauvorhaben sind keinerlei Kulturdenkmäler oder archäologische Stätten betroffen.

## 5 Projekt

### 5.1 Projektbeschreibung

Die Sanierung der Staatsstrasse TBA 84S-81057 umfasst die Zürichstrasse im Abschnitt Süd. Der Projektbereich erstreckt sich über rund 500 Meter, beginnend am östlichen Fahrbahnübergang der Bahnhofbrücke über die Sihl bei Strassenkilometer 14.260. Das Ende des Perimeters liegt nördlich, nach der Einmündung der kommunalen Tiefackerstrasse, bei etwa Kilometer 14.760. Dort schliesst das Projekt an die bereits zwischen 2021 bis 2023 realisierte Sanierung TBA 84S-81135 Zürichstrasse, Abschnitt Nord an. Die detaillierten Projektziele sind im Kapitel 3.1 beschrieben.

Bei Strassenkilometer 14.310 mündet die kommunale Kilchbergstrasse in die Zürichstrasse. Am Knotenpunkt werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Dazu gehört unter anderem der Umbau der Kurve. Das Dachgefälle wird durch ein einseitiges Kurvengefälle ersetzt. Neben Anpassungen für ein- und ausbiegende Fahrzeuge werden auch die Bedingungen für Velofahrende optimiert. Geplant sind durchgehend markierte Radstreifen sowie eine lange Linksabbiegespur in die Kilchbergstrasse, die ebenfalls von Velofahrenden genutzt werden kann.

Auf Höhe des Stadthauses an der Zürichstrasse 10 wird die Bushaltestelle «Krone» gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst. Die zugehörige Querungsstelle sowie die Fussgänger Verbindung zum Stadthausareal sind auf die Zugangstreppe zum Stadthaus ausgerichtet. Zudem wird die Trottoirüberfahrt für den Individualverkehr (IV) zum Stadthausareal «Zentrum Ost» der Stadt Adliswil angepasst.

Die Fussgängerquerungsstelle (FGQS) bei Strassenkilometer 14.555 wird sicherheitstechnisch erneuert, um rund 16 Meter nach Norden verschoben und mit einer Schutzinsel ergänzt. Zwischen der Schulhausstrasse und dem Sihlquai ist aufgrund der geringen Distanz keine zusätzliche Querungsstelle möglich. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Radstreifen entlang der Zürichstrasse in Fahrtrichtung Adliswil Zentrum durchgehend markiert.

Im nördlichen Abschnitt, bei der Einmündung der Tiefackerstrasse (Strassenkilometer 14.710), werden die Radstreifen beidseitig durchgehend markiert. Der bestehende Mehrzweckstreifen zwischen der Zürichstrasse 49 (AWEL Werkgebäude) und 40 (Avia-Tankstelle) wird in eine Linksabbiegespur in die Tiefackerstrasse umgewandelt. Da die Liegenschaften auf der Sihlseite sehr nahe an der Staatsstrassenparzelle liegen, erfolgt die erforderliche Landbeanspruchungen für die Strassenraumverbreiterung ausschliesslich auf der Kurvenaussenseite.



Im Bereich der kommunalen Strassen- und Platzbereich bei der Kilchberg- und Kronenstrasse sowie bei der Tiefackerstrasse sind seitens der Stadt Adliswil keine Sanierungen vorgesehen. Der Perimeter der Strassensanierung endet unmittelbar nach der Fussgängerquerung zur Kilchbergstrasse, resp. bei der Tiefackerstrasse bei der Parzellengrenze.

### **5.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Im Projekt wurden die Linksabbieger in die Kilchberg- und in die Tiefackerstrasse als eigener Vortortierstreifen ausgebildet und die Strassengeometrie so weit angepasst, dass jeweils ein LKW (ohne Anhänger) auf dem Linksabbieger den Verkehrsstrom auf der Zürichstrasse nicht behindert. Die im Projekt neu angelegten Radstreifen sind so gestaltet, dass sie vom Längsverkehr auf der Zürichstrasse nicht befahren werden.

Durch die Aufwertung des Linksabbiegers in die Kilchbergstrasse kann im Bereich der Liegenschaft Zürichstrasse 43 eine Grüninsel angeordnet werden.

Bei den kommunalen Einmündungen der Kilchberg-, Schulhaus-, und Tiefackerstrasse wurden die Ein-/ Ausfahrtsradien aufgrund der neuen Strassengeometrie mit Schleppkurvennachweisen überprüft und entsprechend angepasst. Sämtliche privaten Ein- und Ausfahrten sowie die Erschliessungen zum Sihlquai und zu den verschiedenen Nutzungen auf dem Stadthausareal «Zentrum Ost» wurden, soweit erforderlich, auf die neuen Strassenränder angepasst und als Trottoirüberfahrten ausgebildet.

Im Rahmen der Lärmsanierung entlang der Staatsstrassen empfiehlt die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des TBA den Einbau eines lärmarmen Belags. Diese Massnahme wird im gesamten Projektperimeter umgesetzt. Der ursprünglich vorgesehene Tempo-30-Abschnitt zwischen der Bahnhofbrücke und der Liegenschaft Zürcherstrasse 17 entfällt, da die entsprechende Gesetzesänderung im Zusammenhang mit der Mobilitätsinitiative per 1. Juni 2026 in Kraft tritt.

### **5.1.2 Öffentlicher Verkehr**

Die Linienführung der Buslinien 184 und 185 bleibt unverändert. Die Fahrbahnhaltestelle «Krone» beim Stadthaus Adliswil wird gemäss den Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ertüchtigt. Der Fussgängerstreifen mit Schutzinsel wird dabei auf die bestehende Zugangstreppe zum Stadthaus ausgerichtet, was eine leichte Lageverschiebung der Bushaltestelle auf der Zürichstrasse erforderlich macht.

In Abstimmung mit dem marktverantwortlichem Transportunternehmen öffentlicher Verkehr werden die Haltestellen baulich ausgelegt, dass ein späterer Einsatz von Doppelgelenkbussen ausgelegt möglich ist. In Fahrtrichtung Wollishofen Zürich entsteht vor dem Stadthaus eine 25 m





lange Haltekante mit einem Zürich Bord von 22 cm Höhe. In Fahrtrichtung Zentrum Adliswil ergibt sich maximal eine 21 m lange Haltekante bis zum Beginn der Kurve zur Bahnhofbrücke, davon 18 m mit Zürich Bord von 22 cm Höhe. Die vordersten 2 m der Haltekante erhalten eine Höhe von 16 cm, um den Zugang bei der vordersten Türe eines Doppelgelenkbusses zu gewährleisten. Die BehiG-konformen Haltestellenmarkierungen werden zunächst für Standard- bzw. Eingelenkbusse ausgeführt. Bei einem späteren Einsatz von Doppelgelenkbussen wäre eine Anpassung dieser Markierungen erforderlich.

Für die Ausstattung der Haltestellen wird der Ausbaustandard der Zürichstrasse Nord übernommen. In Fahrtrichtung Zürich wird eine Wartehalle montiert, inklusive Klappbank, analog der Haltestelle «Sunnau» in der Moosstrasse. Die Konstruktion erfolgt als Ständerkonstruktion an der Stützmauer.

### **5.1.3 Veloverkehr**

Die begleitenden Radstreifen entlang der Staatsstrasse werden im Projektperimeter nach Süden verlängert, über den Einmündungsbereich der Tiefackerstrasse, die Fussgängerquerung bei der Schulhausstrasse bis hinter die Einmündung der Kilchbergstrasse. Auf der Länge der Bushaltestelle «Krone» sind die Radstreifen unterbrochen.

Die Radstreifen haben eine Breite von 1.50 m, entsprechend den Standards Veloverkehr auf Nebenverbindungen. Vor der Einmündung Kilchbergstrasse wurde aufgrund des kleinen Kurvenradius der Zürichstrasse und der Schräglage bei einer Kurvenfahrt in Fahrtrichtung Zürich eine Verbreiterung des Radstreifens (Kurvenzuschlag) vorgenommen. Ohne diese Verbreiterung würde sich der Velofahrende durch die Schräglage in den Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) neigen, was ein Sicherheitsproblem darstellen würde. In Fahrtrichtung Zentrum Adliswil kann die Schräglage hingegen nach innen auf das Trottoir erfolgen, sodass hier auf einen Kurvenzuschlag verzichtet wurde.

Um von der Staatsstrasse nach links abzubiegen, nutzen Velofahrende den Linksabbiegestreifen des MIV.

Eine Veloanbindung von der Staatsstrasse zu den Routen entlang der Sihl wird über das Stadt-  
hausareal «Zentrum Ost» eingerichtet. Damit wird die bestehende Schwachstelle - der fehlende direkte Zugang zwischen der Brücke und dem Sihluferweg - teilweise behoben.

### **5.1.4 Fussgängerverkehr**

Mit der Strassensanierung werden die in der Bestandesbeschreibung (Kapitel 4.3.8 «Fussgänger») aufgeführten Sicherheitslücken geschlossen.



Die heutigen bestehenden Querungsstellen werden mit 2.00 m breiten Schutzinseln ausgestattet. Um den Fussgängerschutz an der Querung bei der Schulhausstrasse zu optimieren, wird dieses von den einmündenden Nebenstrassen entkoppelt und nach Norden verschoben.

## **5.2 Projektierungselemente**

### **5.2.1 Horizontale und vertikale Linienführung**

In den Knotenbereichen ist eine Verbreiterung des Strassenraums erforderlich. Gründe dafür sind das Durchmarkieren der Radstreifen und die Sanierung der Linksabbiegespuren. Zusätzlich erfordern die Anordnung langer Bushalteanten mit einer Perronhöhe von 22 cm sowie die Gewährleistung einer 16 m langen geraden Anfahrt für Linienbusse mehr Platz. Auch die Einrichtung von Schutzinseln bei Fussgängerquerungen trägt zur Notwendigkeit der Strassenraumaufweitung bei.

Die Quer- und Längsgefälle gewährleisten eine einwandfreie Oberflächenentwässerung. Zusammen mit einer korrekten Radienwahl der Strassenränder wird ein ästhetisch sauberes Erscheinungsbild erzielt - ohne optischen Knicke. Die Querneigung beträgt im Normalfall 3.0 % auf der Fahrbahn und 2.0 % auf dem Trottoir.

Die bestehenden Höhen können weitgehend übernommen werden. Die Höhenlage des Strassenraumes richtet sich am Bestand aus, insbesondere dort, wo der Neuaufbau der Strasse auf die bestehende Fundationsschicht oder auf eine verbleibende Belagstragschicht erfolgt. Wo immer möglich, schliessen die äusseren Trottoirränder an den Bestand der angrenzenden Liegenschaften an, sodass ausserhalb der Staatsstrassenparzelle keine oder nur kleine Anpassungen erforderlich sind.

Das bisher nach aussen geneigte Quergefälle in der Kurve bei der Einmündung Kilchbergstrasse wird aufgehoben, um ein fahrdynamischer Mangel zu beseitigen. Die Kurve der Zürichstrasse wird mit einem einseitigem Quergefälle von 3.0 % ausgebildet. Dies erfordert eine Absenkung des kurveninneren Randes und führt zu entsprechenden Anpassungen an betroffenen Elementen.

Die tiefste Stelle (Wanne) der Zürichstrasse befindet sich am nördlichen Perimeterende auf Höhe der Liegenschaften Zürichstrasse 47 und 49. Auf einer Länge von fast 300 m unterschreitet das Strassenlängsgefälle den Mindestwert von 0.5 % und beträgt nur etwa 0.1 %. In diesem Abschnitt wird gemäss Norm TBA 303 ein künstliches Randgefälle umgesetzt, um einen einwandfreien Oberflächenabfluss des Regenwassers sicherzustellen.



### 5.2.2 Normalprofil

Die engen Platzverhältnisse - mit einigen Liegenschaften, die über die Verkehrsbaulinie hinausragen, und einer vermarkten Staatsstrassenparzelle von 12.5 m Breite - erlauben eine durchgehende Fahrbahnbreite von 8.5 m. Eine zusätzliche Strassenraumverbreiterung würde bei der Vielzahl privaten Erschliessungen zu Schwierigkeiten führen, da die erforderlichen Sichtbereiche auf die Fahrbahn der Zürichstrasse nicht mehr nachgewiesen werden könnten.

Der gewählte Grundquerschnitt basiert auf der Tabelle 4.11.1-3 der Standards Veloverkehr (Kategorie: Nebenverbindung, Ausnahme, Schmalfahrbahn). Zusätzlich wird eine Mittellinie markiert.

Die Strassenränder in den Kurvenbereichen der Einmündungen Tiefacker- und Kilchbergstrasse wurden mit dynamischen Schleppkurvenprogrammen überprüft. Dabei wurde eine maximale Beanspruchung des Radstreifens durch die LKW-Karosserie von bis maximal 25 cm akzeptiert. Auf den Linksabbiegespuren ist sichergestellt, dass ein LKW an einem stillstehenden 12m-LKW vorbeifahren kann.

Die Projektierungsrichtlinie sieht vor, dass die Befahrungen auf folgende Fahrzeug-Typen gemäss Schweizer Norm VSS ausgelegt werden:

- Zürichstrasse: LKW Typ B mit Anhänger (entspricht dem grössten LKW-Typen)
- Einmündung Tiefackerstrasse: LKW Typ A ohne Anhänger (z.B. Entsorgungs-LKW)
- Einmündungen Schulhausstrasse und Sihlquai: LKW Typ A ohne Anhänger
- Linksabbieger in die Kilchbergstrasse: LKW Typ A ohne Anhänger

#### **Abmessungen der Hauptelemente Staatsstrasse:**

- Fahrbahn Zürichstrasse gerade Strecke
  - o Insgesamt 8.50 m; Fahrspuren 2.75 m mit Mittelmarkierung, Radstreifen 1.50 m.
- Fahrbahn Zürichstrasse, Fussgängerquerung Schulhausstrasse
  - o Insgesamt 10.50 m; Fahrspuren 2.75 m, Radstreifen 1.50 m durchmarkiert, Fussgänger-schutzinsel 2.00 m.
- Zürichstrasse bei Einmündung Tiefackerstrasse
  - o Insgesamt 11.60 m; Fahrspuren 2.75 m, Radstreifen 1.50 m, Linksabbiegespur 3.10 m.
- Bushaltestelle «Krone»:
  - o Perron mit nutzbarer Perronbreite  $\geq 2.00$  m.
  - o Kante Ri. Zürich mit 22 cm Höhe (P22) und 25 m Länge.
  - o Kante Ri. Zentrum Adliswil von 21 m Länge, davon 18 m mit P22, 1 m Rampe, 2 m mit P16; 16 m gerade Anfahrt für den Bus zum «Anlegen» ans Zürich-Bord P22.



- Die Haltestelleninfrastruktur (Projektteil Stadt Adliswil) erfolgt nach dem Standard gemäss HST «Sunnau» und «Tiefacker» (Sanierung 2021-2023) mit beidseitiger Wartehalle (Velopa HIT), Abfalleimer und Sitzbank.
- Zürichstrasse bei Einmündung Kilchbergstrasse
  - Insgesamt (ca.) 13.60 m; Fahrspuren ca. innen 3.35 m / aussen 3.75 m (Maximalbreite), Radstreifen innen 1.50 m und aussen 1.85 m, Linksabbiegespur 3.10 m.
- Trottoir strassenanliegend
  - Gehwegbreite generell 2.00 m; aufgrund der bestehenden Staatsparzellenbreite entstehen Abweichungen zum optimierten Fahrbahnrand von wenigen Zenti- bis Dezimetern; projektierte Minimalbreite  $\geq 1.9$  m.

#### **Abmessungen der Hauptelemente kommunale Strassen:**

- Die heute bestehenden Abmessungen der kommunalen Strassen Stadt Adliswil werden als Grundlage der Umgestaltungen übernommen:
  - Kilchbergstrasse (ca.) 6.3 m Breite  
Bemerkung: Die Fahrbahnbreite der Kilchbergstrasse entspricht nicht den geltenden Normen. Beispielsweise ist ein Kreuzen von LKW oder Linienbussen nicht überall möglich. Eine Anpassung wäre nur auf einer längeren Strecke in Richtung Kilchberg vorzunehmen. Seitens der Stadt Adliswil sind im Rahmen des vorliegenden Projekts keine Massnahmen an der Kilchbergstrasse vorgesehen.
  - Tiefackerstrasse 7.0 m Breite im Einmündungsbereich  
Im Einmündungsbereich in die Zürichstrasse ist ein Kreuzen möglich. Hier befinden sich auch die Strassenerschliessungen zum Denner-Ladenlokal, einschliesslich der LKW-Anlieferung, sowie zum Wohn-/Dienstleistungsgebäude Zürichstrasse 34. Weiter rückwärtig verläuft die Tiefackerstrasse durch eine Tempo-30-Zone mit Einengungen durch Baumrabbatten und Parkplätze.

### **5.2.3 Fahrbahnoberbau**

#### **Konzept**

Die Fahrbahn der Staatsstrasse im Projektperimeter wurde vor rund 20 Jahren saniert. Der Strassenoberbau ist grundsätzlich in einem guten Zustand, weist jedoch in Teilbereichen leichte Rissanfälligkeit und Ausmagerungen auf. Gemäss den vorliegenden Zustandsuntersuchungen misst die Belagsstärke im Projektperimeter zwischen 188 mm und 232 mm.

Die Sektion Oberbau und Geotechnik des TBA hat am 5. Juli 2024 im Bericht L-23-639 eine aktualisierte Zustandserfassung erstellt. Auf Basis dieser Erhebung wurden die Sanierungsmassnahmen definiert.





Das Projekt sieht für die Staatsstrasse folgende Massnahmen vor:

- Dimensionierung für Verkehrslast T4 (TF = 300-1000) mit besonderer Beanspruchung.
- Bereiche ohne Strassenverbreiterungen:
  - o Massnahme: Teil- oder Vollersatz Belag.
- Bereiche mit Strassenraumverbreiterung (gesamter Bereich Kilchbergstr. und Bushaltestelle sowie Fussgängerquerung Schulhausstr.); Massnahmen:
  - o Der Strassenoberbau wird auf die gesamte neue Breite vollständig ersetzt (durch auskoffern, Foundationsschichtmaterial 2-schichtig einbauen und Beläge einbringen).
- Trottoir an gleicher Lage:
  - o Massnahme: Vollständiger Belagsersatz.
- Bereiche mit Strassenraumverbreiterung, neue Lage Trottoir:
  - o Massnahme: Vollständiger Aufbau des Oberbaus inkl. Foundationsschicht und Beläge.

### **Beläge**

Aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet und dem Nutzen hinsichtlich Lärmschutz werden auf dem gesamten Sanierungsperimeter lärmarme Deckbeläge eingebaut:

- Zürichstrasse, km 14.250 – km 14.340 (Kurve ab Bahnhofbrücke), Länge ca. 90 m
  - o AC 8 H LA, lärmarmes Belag mit Belagskennwert  $k_B -1 \text{ dB(A)}$ .
- Zürichstrasse, km 14.340 bis km 14.760 (Perimeterende Nord), Länge 420 m
  - o SDA 4m lärmarmes Belag mit Belagskennwert  $k_B -3 \text{ dB(A)}$ .

### **Entwässerung**

Die Sammelkanäle sowie das System zur Rückhaltung und Behandlung (Hochwasserentlastung) sind im Kapitel 4.3.3. Strassenentwässerung und Kapitel 5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe beschrieben.

Durch die Anpassungen und Verbreiterungen des Strassenraums werden zahlreiche neue Strassenabläufe (SA) erforderlich. Bestehende SA werden mit neuen Schachtüberbauten und Einlaufrosten ausgestattet. Die Sammleranschlussleitungen bleiben bestehen, sofern die Kanal-TV-Aufnahmen ihren guten Zustand bestätigten. Die detaillierten Festlegungen erfolgen mit der Oberflächenmodellierung im Ausführungsprojekt.

#### **5.2.4 Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten**

Bei Velonebenverbindungen entlang Staatsstrassen wird grundsätzlich eine Normalfahrbahn mit Mittelmarkierung und den Fahrspurbreiten 1.50 m / 3.00 m / 3.00 m / 1.50 m (Radstreifen / MIV / MIV / Radstreifen) umgesetzt. Im vorliegenden Sanierungsprojekt werden auf der Zürichstrasse Radstreifen von 1.50 m und MIV-Fahrspuren von 2.75 m Breite eingerichtet. Die Begründung für diese Abweichung ist im Kap. 6.8.1 Velostandards, Geometrisches Normalprofil dargelegt.



In sämtlichen Kurvenbereichen wurden die MIV-Fahrstreifen mittels Schleppkurven überprüft. Bei Engstellen erfolgte eine Verbreiterung gegenüber einer «Normalbreite» von 2.75 m. Weitere Details sind in Kapitel 6.2.2 Projektierungselemente, Normalprofil beschrieben.

### **5.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)**

Die Verkehrssicherheit wurde im Rahmen eines Road Safety Audit gemäss VSS SN 641 722 in der Projektstufe Vorprojekt überprüft. Damit wurde bei der Projekterarbeitung Projektstufe Bauprojekt gemäss Art. 6a Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung getragen.

### **5.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)**

Mit der Abteilung Projektieren und Realisieren, Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen des Tiefbauamtes wurden diverse Abklärungen getroffen. Die nachfolgenden Punktstellen eine nicht abschliessende Aufzählung dar.

#### **5.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB)**

Im gesamten Projektperimeter ist eine öffentliche Beleuchtung mit 17 Kandelabern vorhanden (siehe Kap. 4.3.1 Staatsstrassen). Im Zuge der Sanierung der Fussgängerübergänge und der Anpassungen des Strassenraumes wird auch die Strassenbeleuchtung als Verkehrssicherheitsmassnahme angepasst.

Die Strassenbeleuchtung erfolgt mit Stahlkandelabern und Aufsatzleuchten (LED-Technologie, Stand der Technik) mit einer Lichtpunkthöhe von 10 m, entsprechend den Normalien des Tiefbauamtes Kanton Zürich. Die Standorte der Kandelaber wurden im Bauprojekt anhand von Lichtberechnungen optimiert und angepasst. Insgesamt sind 18 angepasste sowie 2 bestehende Kandelaberstandorte vorgesehen, wie in den Projektplänen ersichtlich. Der Standort der Seilleuchte am Fussgängerstreifen Kilchbergstrasse bleibt unverändert.

Im Rahmen des Projekts werden in Abstimmung mit dem TBA, Sektion BSA, sowie den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich (EKZ) auch die Kabelverrohrungen der öffentlichen Beleuchtung (OeB) saniert.

Die OeB auf der Bahnhofbrücke liegt ausserhalb des Projektperimeters. Daher sind aktuell keine Anpassungen in diesem Bereich vorgesehen.

#### **5.4.2 Lichtsignalanlage (LSA)**

Im Projektperimeter ist keine LSA vorgesehen.



In der Vorprojektierungsphase wurde die Notwendigkeit einer Busschleuse am Knoten Zürich-/ Kilchbergstrasse zur Busbevorzugung der Linie 185 untersucht. Im Mai 2024 wurde dazu eine provisorische LSA eingerichtet, um das Einbiegen des Busses 185 aus der Kilchbergstrasse in Richtung Bahnhof Adliswil zu erleichtern.

Die Auswertung der Daten aus dem Busschleusen-Test ergab, dass eine Busschleuse nicht in das Strassensanierungsprojekt aufgenommen wird.

#### **5.4.3 Pumpwerke (Pump)**

Im Projektperimeter ist kein Pumpwerk vorgesehen.

#### **5.4.4 Verkehrszählstellen (VDE)**

Das Projekt sieht keine baulichen Massnahmen für eine VDE vor.

In der nördlichen Zürichstrasse (Strassensanierung in den Jahren 2021 – 2023) bestehen bereits Verkehrsmessstellen:

- VDE Velo Nr. ZH2222 und ZH2223, Route 10\_040, km 15.440
- VDE MIV Nr. ZH3987 bei km 15.765

#### **5.4.5 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA**

Weitere Informationen in Kapitel 6.4.6 Lichtwellenleiter.

#### **5.4.6 Lichtwellenleiter (LWL)**

Über die gesamte Perimeterlänge wird für das TBA, Sektion BSA eine Leerrohranlage mit zwei Kabelschutzrohren (2 x HDPE 120 mm) realisiert. Die Rohrführung erfolgt in den Trottoirs der Zürichstrasse. Für den Kabelzug sind Kk-Schächte vorgesehen. Ergänzende Details werden im Rahmen des Ausführungsprojektes in Abstimmung mit der Sektion BSA festgelegt.

#### **5.4.7 Kantonale Hochleistungsstrassen (HLS)**

Keine HLS im Projektperimeter.

### **5.5 Projektrisiken**

Einsprachen durch Direktbetroffene können den vorgesehenen Baubeginn verzögern.

Zu beachten gilt folgendes:

- Verkehrsführung während der Bauphase (Definition Bauabschnitte, Baustellen-Verkehrsführung, detaillierte Bau- und Verkehrsphasenpläne).



- Einsprachebehandlungen und politische Entscheidungsprozesse können zu Terminverzögerungen führen.
- Drittprojekte Werke Koordination Termine und Ausschreibung der Baumeisterarbeiten

## 5.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Vom 9. August 2024 bis 9. September 2024 fand die 30-tägige öffentliche Planaufgabe gemäss §13 Strassengesetz (StrG) zur Mitwirkung der Bevölkerung sowie gemäss 12 StrG zur amtlichen und behördlichen Stellungnahme statt.

Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird nachfolgend Stellung genommen:

- Der Perimeter, in dem auf der Staatsstrasse Tempo T30 eingeführt wird, richtet sich nach den Anforderungen und Nachweisen und basiert auf einer kantonsinternen Interessensabwägung.

Grundlage hierfür ist ein Gutachten des TBA, das die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von Temporeduktionen im Hinblick auf den Lärmschutz prüft. Zusätzlich wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die Verhältnismässigkeit von Temporeduktionen aus verkehrlicher Sicht bewertet. Dabei wurden insbesondere die aktuell gefahrene Geschwindigkeit, die Ausgestaltung und Funktion der Strasse, der Raumtyp sowie die Verkehrssicherheit berücksichtigt. Darüber hinaus wurden mögliche Auswirkungen auf den Ausweichverkehr und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs untersucht.

Eine Ausweitung des T30-Perimeters auf weitere Strecken ist gemäss kantonsinterner Interessensabwägung weder notwendig noch zweckmässig oder verhältnismässig.

- Das Einrichten von Kernfahrbahnen wird gemäss den Standards Veloverkehr von rund 9'500 Fz./Tag. (DTV, 2019) beziehungsweise etwa 12'500 Fz./Tag (DTV, 2040) nicht empfohlen. Für diese hohen Verkehrsmengen enthalten die Velostandards keine Angaben zur erforderlichen Kernfahrbahnbreite, woraus sich ableiten lässt, dass eine Kernfahrbahn für die Zürichstrasse nicht vorgesehen ist. Eine dafür notwendige Verbreiterung wäre aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse ohnehin kaum umsetzbar. Radstreifenbreiten von 1.80 m wären grundsätzlich wünschenswert, sind jedoch gemäss Velostandards für Nebenverbindungen nicht vorgeschrieben. Siehe hierzu auch die Begründung der Abweichung im Kapitel 6.8.1 «Geometrisches Lichtraumprofil».
- Die vorhandene Fahrbahnbreite auf der Bahnhofbrücke reicht nicht aus, um ein Radstreifen gemäss den Velostandards zu markieren. Eine Verbreiterung der Fahrbahn ist ebenfalls nicht möglich, da die bestehende Brückenkonstruktion - eine flachgespannte Bogenbrücke aus dem Jahre 1927 – keine Eingriffe in die Tragstruktur zulässt, ohne unverhältnismässige Massnahmen zu erfordern. Siehe hierzu die Begründung der Abweichung im Kapitel 6.8.2 «Verzicht auf Velostreifen auf der Bahnhofbrücke».





- Gemäss den Velostandards ist bei der Realisierung einer vollständigen Velo-Abbiegehilfe aus der Kilchbergstrasse ein geschützter Mittelbereich für ein sicheres Queren in zwei Etappen vorzusehen. Das Projekt umfasst zwar je eine Schutzinsel am Anfang und am Ende, wodurch ein geschützter Mittelbereich entsteht, jedoch wurde bei der Markierung der Schwerpunkt auf die Linksabbiegespur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gelegt, ohne eine Durchmarkierung als Mehrzweckstreifen vorzusehen. Linksabbiegende Velofahrende auf der NV 10\_039 können dadurch im Schatten der Fussgängerschutzinsel die Zürichstrasse Richtung Zentrum Adliswil queren und auf die Bahnhofbrücke einbiegen. Velofahrende, die von Zürich kommend nach links in die Kilchbergstrasse abbiegen, nutzen die Linksabbiegespur des MIV. Diese Velobeziehung ist nicht als Veloschwachstelle registriert. Siehe hierzu die Begründung der Abweichung im Kapitel 6.8.4 «Geschützte Mittelbereiche für sicheres Queren».
- Die Schliessung der Lücke zwischen der Hauptverbindung Sihlquai und der Bahnhofbrücke beziehungsweise dem Kreisel im Zentrum Adliswil kann im Rahmen des vorliegenden Strassensanierungsprojekts nicht umgesetzt werden. Eine direkte Veloanbindung zwischen unterschiedlichen Verkehrsebenen – Sihlquai (untere Ebene) und Zürichstrasse (obere Ebene) – sowie die gleichzeitige Querung der Sihl erfordert ein separates Projekt. Siehe hierzu die Begründung der Abweichung im Kapitel 6.8.3 «Direkte Anbindung vom Sihlquai ans Zentrum Adliswil (Bahnhofbrücke)».
- Eine Beibehaltung des Fussgängerstreifens (FGS) auf der Zürichstrasse zwischen der Schulhausstrasse und dem Sihlquai würde aufgrund der Verletzung verkehrssicherheitsrelevanter Anforderungen ein Sicherheitsdefizit darstellen und kann daher nicht umgesetzt werden. Zur Einhaltung der geltenden Sicherheitsstandards TBA ist entweder eine Verschiebung oder alternativ die Aufhebung des bestehenden FGS erforderlich.
- Eine Erweiterung des Projektperimeters nach Norden zur Anpassung der Situation bei der Personenunterführung PU Tüfi und dem Werdsteg kann im Rahmen des vorliegenden Strassensanierungsprojekts nicht bearbeitet werden. Die bestehende Lösung für die Querung der Zürichstrasse wurden in den Jahren 2021 - 2023 geplant, projektiert, festgesetzt und baulich realisiert.
- Dem Begehren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im unteren, verkehrstechnisch anspruchsvollen Strassenbereich durch Einführung von Tempo T30 auf der Wachtstrasse kann im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht entsprochen werden.
- Die Begehren zur Einführung eines Einbahnregimes auf der Kronenstrasse in Richtung Wachtstrasse sowie zur Reduktion von Strassenlärm (Einbau Flüsterbelag, Schwellen) können im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht berücksichtigt werden. Die Kronenstrasse ist eine kommunale Strasse der Stadt Adliswil.



## 5.7 Standards Staatsstrassen

Die Standards für Staatsstrassen werden berücksichtigt.

## 5.8 Velostandards

### 5.8.1 Geometrisches Normalprofil

Das geometrische Normalprofil ist in den Standards Veloverkehr in Abbildung 4.11.1-3 auf Seite 70 definiert. Für den Normalfall einer **Normalfahrbahn** werden für Veloneben-, oder Velohauptverbindungen die Abmessungen 1.80 m / 3.00 m / 3.00 m / 1.80 m (Radstreifen / MIV (Mittelmarkierung) MIV / Radstreifen) mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 9.60 m vorgegeben. Im vorliegenden Projekt wird eine **Schmalfahrbahn** mit einer Gesamtbreite von 8.50 m umgesetzt, mit den Abmessungen 1.50 m / 2.75 m / 2.75 m / 1.50 m. Die Verbreiterung von heute bestehenden 8.00 m auf neu 8.50 m erfolgt durch die Reduktion des östlichen, überbreiten Trottoirs auf 2.00 m.

**Begründung der Abweichung:** Die Breite der Staatsstrassenparzelle erlaubt auf der Geraden eine Fahrbahnverbreiterung auf 8.50 m, ohne zusätzliche Landbeanspruchung. Eine zusätzliche Verbreiterung würde zusätzlichen Landerwerb erfordern. Dies wäre wegen der teilweise nahe am Trottoirrand stehenden Bebauungen (mehrere ältere Liegenschaften verletzen die festgesetzten Verkehrsbaulinien) nur schwer umsetzbar. Zudem würden sich bei den kommunalen Strasseneinmündungen und zahlreichen privaten Trottoirüberfahrten die Sichtbereiche auf ein kritisches Mass verringern, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde.

### 5.8.2 Verzicht auf Velostreifen auf der Bahnhofbrücke

Mit einem Velostreifen über die Bahnhofbrücke könnten Velofahrende einen Fahrzeugrückstau am Strassenkreisel Albis-/Poststrasse rechts überholen und bis an den Kreisel vorfahren. Dies würde eine Ummarkierung auf der Fahrbahn der Bahnhofbrücke erfordern.

Aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreite könnte eine Radstreifenbreite von maximal 1.25 m realisiert werden. Die verbleibende Breite von 6.20 m wäre für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Kreuzen auf der geraden Strecke knapp ausreichend. Damit verbunden wäre eine Verschiebung der Mittellinie (Sicherheitslinie). Siehe roter Projekteintrag in der Abbildung unten.



Abb. 28 / Schleppkurven LKW A aus der Albisstrasse auf die Bahnhofbrücke (Zürichstrasse)

**Begründung der Abweichung:** Die Abbildung zeigt, dass bereits bei der Durchfahrt eines LKW Typ A mit Anhänger – ein Sattelschlepper benötigt noch mehr Manövrierraum – die verschobene, rot eingezeichnete Sicherheitslinie auf der Bahnhofbrücke überfahren würde. Die bestehende weisse Sicherheitslinie wird hingegen nicht überfahren. Eine weitere Fahrbahnaufweitung über den Bestand von 7.45 m hinaus ist aufgrund der Brückenkonstruktion nicht möglich. Ein Radstreifen kann daher nicht angeboten werden. In Fahrtrichtung Zentrum Adliswil endet die Velostreifenmarkierung auf der Zürichstrasse vor der Auffahrt auf die Bahnhofbrücke.

### 5.8.3 Direkte Anbindung vom Sihlquai ans Zentrum Adliswil (Bahnhofbrücke)

Die Velorouten auf dem Sihlquai und die Bahnhofbrücke als Eingangstor Richtung Zentrum Adliswil liegen auf unterschiedlichen Verkehrsebenen: Das Sihlquai quert im Bereich des Wiederlagers die Bahnhofbrücke und verläuft unter der Fahrbahn Zürichstrasse.

Für eine direkte Anbindung wären Rampen und/oder eine separate Langsamverkehrsbrücke über die Sihl erforderlich. Diese Lösung kann im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht umgesetzt werden und ist Gegenstand eines separaten Projekts.

Mit der Strassensanierung Zürichstrasse Süd wird eine Veloanbindung eingerichtet, die jedoch keinen endgültigen Charakter hat, da sie indirekt geführt und wenig attraktiv ist. Sie verläuft über das derzeit vielseitig genutzte Stadthausareal Zentrum Ost, für das mittelfristig Bebauungspotential besteht und das an Attraktivität gewinnen wird.



Aufgrund der engen Platzverhältnisse können die Vorgaben des Standards Veloverkehr auf dieser indirekten Anbindungsroute nicht vollständig umgesetzt werden.

#### **5.8.4 Geschützte Mittelbereiche für sicheres Queren**

Für Linksabbieger in die kommunalen Kilchberg- und Tiefackerstrasse werden Vorsortierstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eingerichtet, die auch von Velofahrenden genutzt werden können. Die Linksabbiegespuren sind so dimensioniert, dass ein in der Mitte wartender LKW den Verkehrsfluss auf der Zürichstrasse nicht tangiert.

Damit erfolgt keine Umsetzung gemäss den Standards Veloverkehr im Sinne von Mehrzweckstreifen (vgl. Abb. 5.6-3 Linksabbiegen in Rechtskurven oder auch Abb. 5.12-4 Normalfall).





## 6 Verkehrsführung während Ausführung

Die Bau- und Verkehrsphasenplanung erfolgt als Vorbereitung der Unternehmersubmission für die Tief-, Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten an der Zürichstrasse.

Die Erarbeitung der Bau-/Verkehrsphasenpläne, der Etappierung und des Terminprogrammes sowie der Festlegung von klein- und grossräumigen Umfahrungen muss in enger Abstimmung mit der Strassenregion II, TBA Kanton Zürich, der Stadt Adliswil, der KAPO/STAPO, den VBZ/SZU und in Rücksprache mit den Werkeigentümern erfolgen.

Hierbei sind unter anderem zu klären:

- Sinnvolle Etappierung für eine effiziente Ausführung
- Verkehrs- und Bauphasen sowie das Verkehrsregime
- Führung des Veloverkehrs im Alltag, Umleitungen
- Busregime Linien 184, 185, N18; provisorische Haltestelle «Krone»; Fahrplangewährleistung
- Schulwegsicherheit, Fussgängerführung, Zugänge zu Bushaltestellen
- Baustellen Dritter im Umfeld
- Erschliessung von Privatliegenschaften und Gewerbebetrieben
- Umleitungen und grossräumige Umfahrungen

## 7 Koordination

### 7.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

Für die im Kapitel 2.2 Vorhaben Dritter aufgeführten Projekte sind in der nächsten Projektbauphase die Schnittstellen und Abhängigkeiten zu prüfen und eine Koordination der Projekte vorzunehmen.

Weitere Koordinationen erfolgen wie folgt:

- Die Stadt Adliswil ist seit Beginn in die Projektbearbeitung einbezogen, wird laufend informiert und konnte ihre Bedürfnisse ins Projekt einbringen.
- Das TBA O+G (Strassenoberbau) wurde in das Projekt involviert.
- Das TBA BSA (Öffentliche Beleuchtung (OeB) und Lichtwellenleiter (LWL)) wurde in das Projekt involviert.
- Die KAPO wurde in die Projektierung eingebunden.
- Die VBZ als marktverantwortlicher ÖV-Transportunternehmer wurde ins Projekt involviert.
- Das AWEL, Bereich Strassenentwässerung wurde in das Projekt involviert.



- Mit den Werkeigentümern wurden im Projektperimeter die Bauprojekt-Entwürfe erarbeitet.  
Dazu gehören: TBA Strassenentwässerung, Adliswil Abwasser, Adliswil Frischwasser, EKZ Strom, E360° Gas, E360° Fernwärme, TBA BSA OeB und LWL, WVZ Signalkabel, Swisscom Telekom.

## **8 Erwerb von Grund und Rechten**

Wo immer möglich, erfolgen die Anpassungen des Strassenraums an die neuen Anforderungen innerhalb der bestehenden Staatsstrassenparzelle, ohne zusätzliche Landbeanspruchung.

### **Landerwerb**

Eine Beanspruchung von privatem und öffentlichem Grund im Sinne von Landerwerb ist an folgenden Örtlichkeiten erforderlich:

- Strassenraumverbreiterung bei der Einmündung Tiefackerstrasse.
- Strassenraumverbreiterung bei der Einmündung Schulhausstrasse und Sihlquai.
- Strassenraumverbreiterung bei der Bushaltestelle «Krone» mit Einmündung Kilchbergstrasse.

Die zu erwerbenden Flächen sind aus den Landerwerbsplänen und der Landerwerbstabelle ausgewiesen und belaufen sich auf circa 395 m<sup>2</sup>.



## 9 Kosten

### 9.1 Grundlage Kostenermittlung

Kostenvoranschlag Bearbeitungsstufe Bauprojekt mit Genauigkeit  $\pm 10\%$ . Preisbasis vom 1. April 2026. Beträge inkl. Mehrwertsteuer von 8.1 %.

Die Ermittlung der Baukosten erfolgte anhand von Einheitspreisen aus Unternehmerofferten und wurde durch Kostenelemente vergleichbarer Sanierungsprojekten ergänzt.

### 9.2 Kostenrisiken

Zu den kostenrelevanten Risiken zählen:

- Mehr- oder Minderausmasse bei der Sanierung des Strassenoberbaus, die sehr kostenintensiv sind. Die Eingrenzung der Bereiche, in denen ein Ersatz der Foundationsschicht («Strassenkoffer») erforderlich ist, basiert auf punktuellen Sondierungen.
- Altlasten und stark belastete Böden.

### 9.3 Kostenbeteiligung Dritter

Als Grundlage für die Kostenteilung der Strassensanierungskosten zwischen dem Kanton Zürich und der Stadt Adliswil gilt das Dokument «Kostenteiler Staatsstrassen, Grundsätze der Kostenteilung» des TBA vom 25.8.2025. Es kommt das Territorialprinzip zur Anwendung, basierend auf den sanierten Strassenflächen nach der Neuverpflockung der Grenzen kommunal/ überkommunal. Die Infrastruktur der Bushaltestellen geht zu Lasten der Stadt Adliswil.

Gemäss der Weisung «Aufgrabungsreglement und Kostenteiler Werkleitungen» vom 18.09.2024 tragen die Werke auch die Kosten für den Anteil des Strassenoberbaus im Zusammenhang mit ihren neuen Werkleitungen.

## 10 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

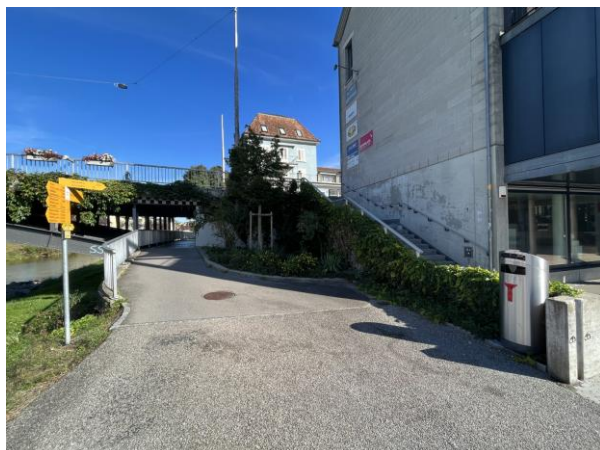
- |   |               |
|---|---------------|
| - Öffentliche Planauflage §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG | Mai/Juni 2026 |
| - Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung        | Herbst 2026   |
| - Baubeginn Werkleitungen und Strassensanierung, ab         | Frühling 2027 |
| - Bauende Hauptarbeiten                                     | Ende 2027     |
| - Deckbeläge  | Frühling 2028 |
| - Projektabrechnung und -dokumentation                      | Herbst 2028   |



## 11 Verschiedenes

Keine Bemerkungen

## 12 Fotodokumentation



*Bahnhofbrücke ZH-Str., Zugang Süd*



*Bahnhofbrücke ZH-Str., Zugang Nord*



*Bahnhofbrücke ZH-Str., Perimeter-Ende Süd*



*Einmündung Kilchberg-Str. mit FGS*



*Einmündung Kilchberg-Str. mit FGS*



*FGS ZH-Str. (Blick auf Rest. Krone)*





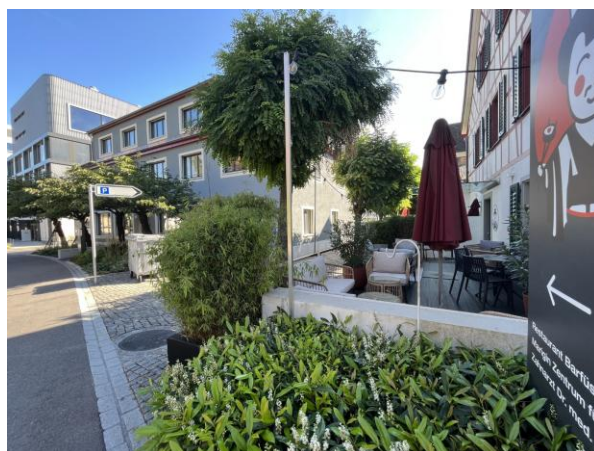
*Einmündungen Kronen-/Kilchberg-Str.*



*Rest. Krone, Terrasse ZH-Str. (Blick Ri. Süd)*



*PP-Zufahrt zwischen Krone und Stapo/KAPO*



*Rest. Krone, Terrasse ZH-Str. (Blick Ri. Nord)*



*FGS Stadthaus und Ausfahrt rückwärtige PP*



*KAPO/STAPO (Blick Ri. Nord)*



*Stadthaus mit Erschliessung PP/Tiefgarage*



*Bus-HST Stadthaus mit FGS (Blick Ri. Süd)*





*Stadthaus Treppe, FGS, Bus-HST Ri Zentrum*



*Bus-HST Stadthaus Ri. Zürich*



*FGS mit Einmündung Sihlquai (Blick Ri. Nord)*



*FGS mit Einmünd. Schulhaus-Str. (B. Ri. Nord)*



*FGS Sihlquai/ Schulhausstr. (Blick Ri. Süd)*



*FGS mit Einmündung Sihlquai (Blick Ri. Süd)*

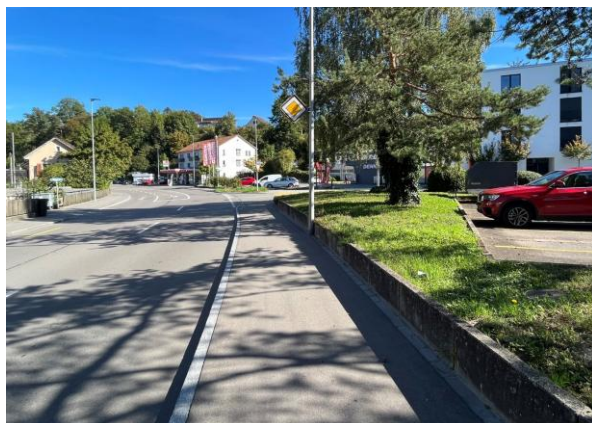


*FGS ZH-Str., Trottoir sihlseitig (Blick Ri. Nord)*



*ZH-Str., Kurve Tiefacker-Str. (Blick Ri. Nord)*





*ZH-Str. Einmündung Tiefacker-Str. (B. Ri. Nord)*



*Einmündung Tiefacker-Str. mit FGS «Denner»*



*Einmündung Tiefacker-Str. in ZH-Str., FGS*



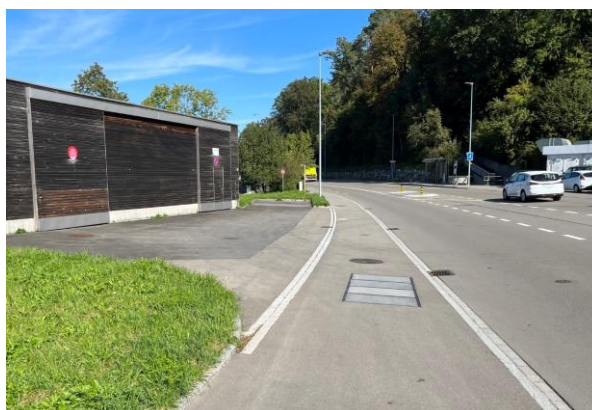
*Tiefacker-Str. mit Geb. «Denner» (Blick Ri. Ost)*



*Einm. Tiefacker-Str. mit FGS (Blick Ri. Süd)*



*Einm. Tiefacker-Str. mit FGS (Blick Ri. Süd)*



*Perimeter-Ende Nord, sihlseitig (B. Ri. Nord)*



*Perimeter-Ende Nord (B. Ri. Nord)*



## 13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	2859-200	Übersichtsplan 1:5'000	05.05.2026
2	2859_BE201	Technischer Bericht	05.05.2026
3	2859_BE202	Kostenvoranschlag	05.05.2026
4	2859-201	Situation 1:200, Teil 1 (mit Werkleitungen)	05.05.2026
5	2859-202	Situation 1:200, Teil 2 (mit Werkleitungen)	05.05.2026
6	2859-212	Normalprofile 1:50	05.05.2026
7	2859-221	Längenprofil 1:200/50	05.05.2026
8	2859-213	Querprofile 1:100	05.05.2026
9	2859-208	Landerwerbsplan, Situation 1:500	05.05.2026
10	2859_BE203	Landerwerbstabelle	05.05.2026
11	2859-205	Signalisations- und Markierungsplan Situation 1:200, Teil 1	05.05.2026
12	2859-206	Signalisations- und Markierungsplan Situation 1:200, Teil 2	05.05.2026
13	Bericht A7162	Auflagebericht Strassenlärm	24.04.2026

## 14 Anhänge

### 14.1 Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse

Überprüfung der Strassenentwässerung, resp. der Funktionsweise der bestehenden Regenabwasserentlastung sowie Ermittlung des hydraulischen Wirkungsgrades mit Hilfe einer Langzeitsimulation.

Bericht der Hunziker Betatech AG (GEP-Ingenieur) vom 3. November 2025.





## Anhang 14.1

### Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse

---

# Beurteilung Regenabwasserentlastung Zürichstrasse

## 1 Allgemeines

Die Zürichstrasse in der Stadt Adliswil wird saniert. In diesem Zusammenhang wird auch die Strassenentwässerung geprüft. Im derzeitigen System wird bei Regenwetter der erste Schmutzstoss der Strassenentwässerung Richtung ARA gedrosselt weitergeleitet. Danach wird ab einer bestimmten Regenintensität das Strassenabwasser in die Sihl entlastet.

Nun soll auf Anfrage des AWEL die Funktionsweise der Regenabwasserentlastung im Detail geprüft werden. Dabei ist auch ein Nachweis zu erbringen, ob die gewässerschutzrechtlichen Anforderungen an die Behandlung des verschmutzten Regenabwasser erfüllt werden.

## 2 Grundlagen

- GEP Adliswil, 2021
- VGEP ARA Sihlital, 2022
- Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, VSA, 2019
- Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung, TBA und AWEL, 2014

## 3 Vorgehen und Ziele

Mithilfe der GEP-Dokumentation und dem bestehenden hydrodynamischen Modell soll eine hydraulische Kurzbeurteilung der Regenabwasserentlastung erstellt werden. Dafür sollen folgende hydraulische Kennzahlen der Regenabwasserentlastung eruiert werden:

- Bestimmung der Belastungsklasse des Strassenabwassers nach VSA (gering, mittel, hoch)
- Weiterleitmenge Richtung ARA  $Q_{an}$  und  $Q_{max}$  sowie maximale Zulauf- und Entlastungsmenge
- Regenintensität bei  $Q_{an}$
- Erforderliches Retentionsvolumen für eine kontinuierliche Weiterleitung ohne Entlastung

Zusätzlich soll mit Hilfe einer Langzeitsimulation der hydraulische Wirkungsgrad bestimmt werden. Mit leichten Anpassungen an das bestehende VGEP Modell lässt sich das Teileinzugsgebiet der Strassenentwässerung separat ausweisen und beurteilen. Mit diesen Angaben kann bestimmt werden, ob der geforderte hydraulische Wirkungsgrad von 90% an die Behandlung des Strassenabwassers (=Einleitung in die MW-Kanalisation) erfüllt wird.

## 4 Situationsanalyse

### 4.1 Einzugsgebiet

Der betrachtete Strassenabschnitt in der Zürichstrasse (ca. 400 m) entwässert heute über einen Regenabwasserkanal. Vor dem Anschluss an den Mischabwasserkanal (Tiefackerstrasse) wird der Abfluss gedrosselt und im Mischabwasserkanal zum Regenüberlaufbecken Zürichstrasse weitergeleitet. Der Schmutzstoss wird somit Richtung ARA weitergeleitet. Sobald die gedrosselte Menge überstiegen wird, entlastet das Strassen- / Regenabwasser in die Sihl. Vereinzelte Parzellen, welche im Trennsystem entwässern, sind auch an diesen Regenabwasserkanal angeschlossen. In der folgenden Abbildung ist die Situation dargestellt.

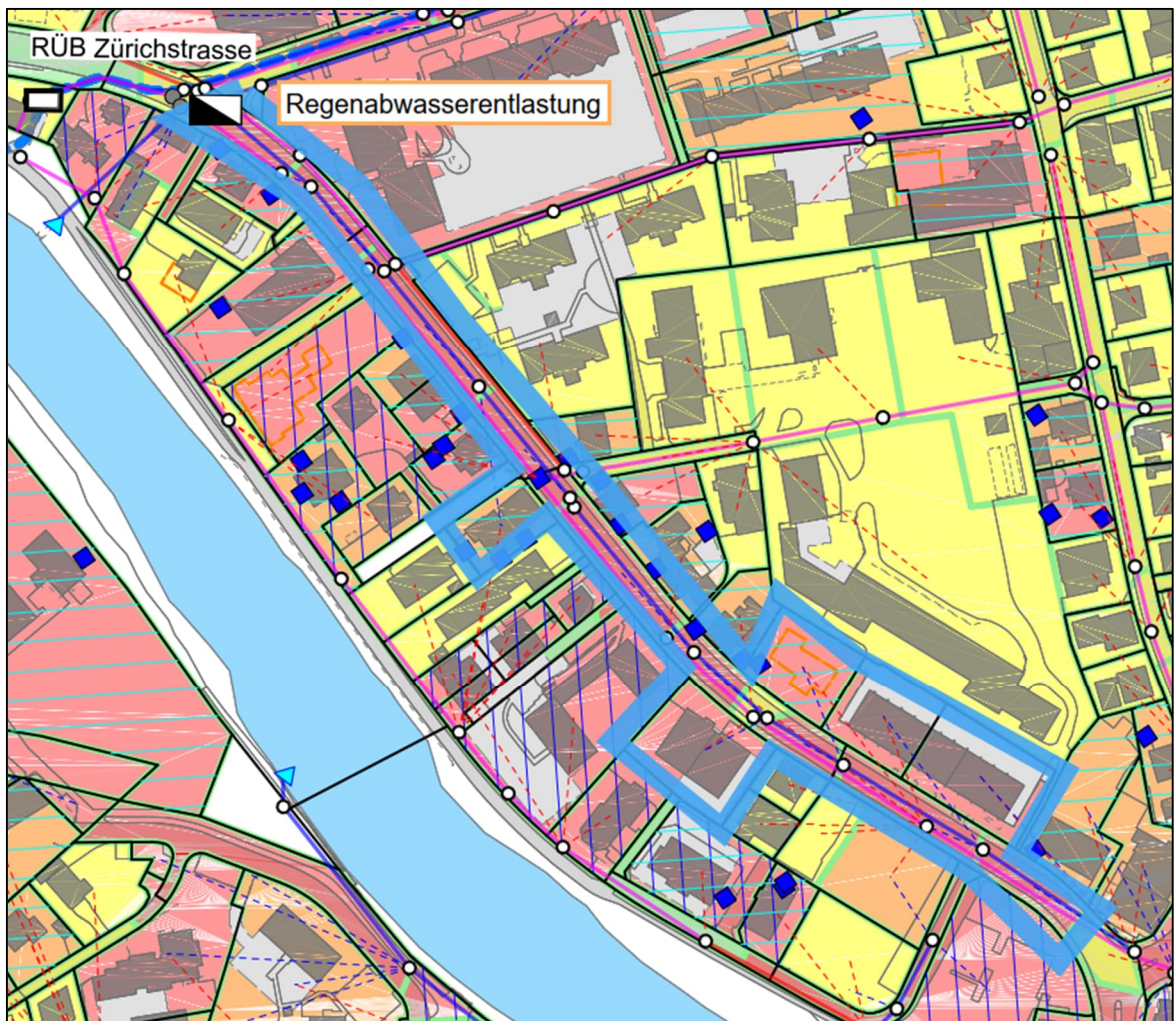


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem GEP EZG-Situationsplan 2021 (Regenabwasserentlastung und deren Einzugsgebiet hellblau umrandet)

## 4.2 Belastungsklasse des Strassenabwassers

Mithilfe dem kantonale Web-GIS wurden folgende Werte und die abgeleiteten Belastungspunkte des Strassenabwasser gemäss VSA für den untersuchten Abschnitt ermittelt.

**Tabelle 1: Kriterien für die Klassierung des Strassenabwassers gemäss VSA**

Kriterien	Werte	Belastungspunkte
DTV Prognose 2040	13'000	13
Schwermetallanteil	< 4%	0
Steigung	< 8%	0
Strassenreinigung	Annahme maschinelle Reinigung nicht 1 mal pro Monat	0

Gemäss der VSA Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» (2019) entspricht das Strassenabwasser einer mittleren Belastungsklasse. Aufgrund des starken Vorfluters (Sihl) beträgt das spezifische Einleitverhältnis grösser als eins. Somit ist eine Einleitung in die Sihl ohne stoffliche Behandlung und ohne Retention gemäss VSA zulässig.

Gemäss «Gewässerschutz an Strassen» (TBA, AWEL 2014) ist aufgrund dem Gewässerschutzbereich A<sub>0</sub> eine Behandlung vor der Einleitung ins Gewässer notwendig.

**Tabelle 2: Kriterien für die Einleitung in oberirdische Gewässer (Tabelle C «Gewässerschutz an Strassen», TBA & AWEL, 2014)**

Einleitung in oberirdische Gewässer						
		Fließgewässer		Stehendes Gewässer		Spezialfälle
		«Übrige Bereiche»	Gewässerschutzbereich A <sub>0</sub>	«Übrige Bereiche»	Gewässerschutzbereich A <sub>0</sub>	Töss <sup>1</sup> Zürich-see <sup>2</sup>
Schadstoffbelastung	hoch (DTV ≥ 14 000)	Behandlung	Behandlung	Behandlung	Behandlung	Behandlung
	mittel (5000 ≤ DTV < 14 000)	Zulässig ohne Behandlung	Behandlung	Zulässig ohne Behandlung	Behandlung	Behandlung
	gering (DTV < 5000)	Zulässig ohne Behandlung	Im Einzelfall mit dem AWEL abzuklären	Zulässig ohne Behandlung	Im Einzelfall mit dem AWEL abzuklären	

<sup>1</sup> Keine direkte Versickerung über das Flussbett in den Untergrund zulässig

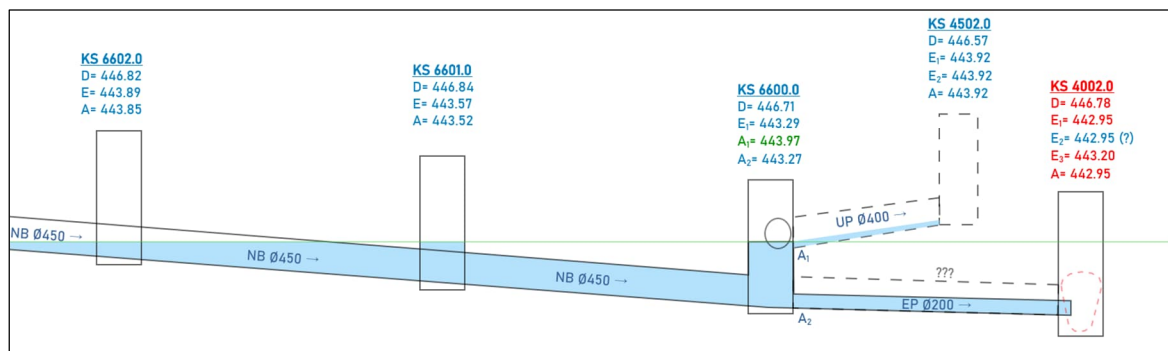
<sup>2</sup> Erhöhte Anforderung, da Trinkwasserreservoir



### 4.3 Entlastungsbauwerk

Das Entlastungsbauwerk ist in der folgenden Abbildung vereinfacht dargestellt. Das Entlastungsbauwerk hat folgende Kennwerte:

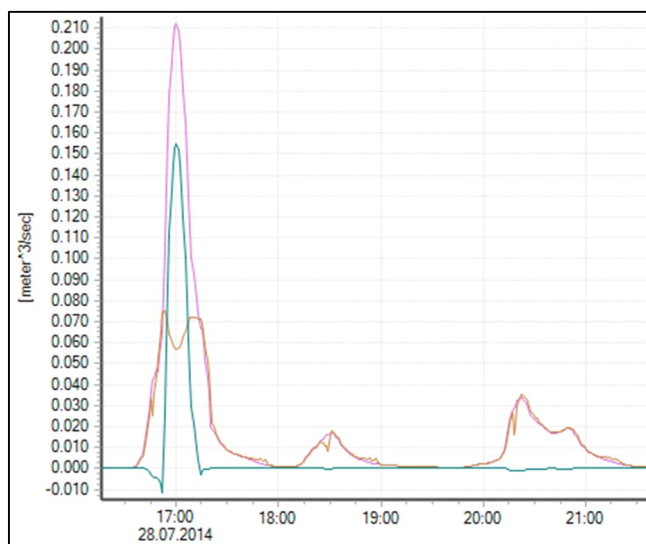
- Weiterleitmenge 70 l/s (berechnet)
- Angeschlossene reduzierte Fläche: 0.65 ha (hauptsächlich Strassenfläche)
- Kritische Zulaufmenge 105 l/s/ha resp. Regenintensität 6.7 mm/10 min. Dies entspricht einer Entlastung von 2 bis 3 Mal pro Jahr.



**Abbildung 2: Schematische Darstellung der Regenabwasserentlastung (Ingenieurbureau Heierli AG)**

Im GEP Adliswil 2021 wird ein Starkregenereignis Z = 10a mit einer max. Intensität von 19.9 mm/10min resp. 330 l/s/ha abgebildet. Die berechnete Weiterleitmenge wird im hydrodynamischen Modell bestätigt:

- Weiterleitmenge 60-75 l/s
- Max. Zufluss bei Z = 10a: 210 l/s
- Max. Entlastungsmenge bei Z = 10a: 150 l/s



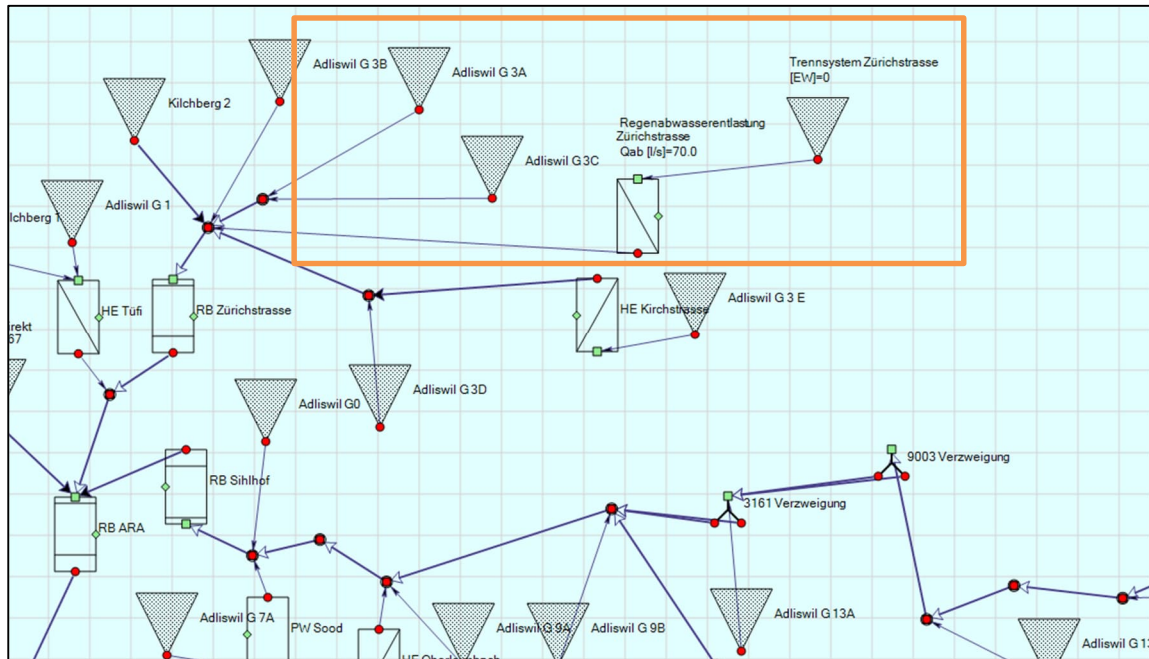
**Abbildung 3: Zulaufmenge pink, entlastete Menge türkis und Weiterleitmenge braun dargestellt.**

Somit wäre ein Volumen von ca. 100 m³ notwendig, damit bei einem Regenereignis Z = 10 a kein Regenabwasser entlastet wird (Integral der türkise Linie).

## 4.4 Langzeitsimulation

Das bestehende KOSIM-Modell aus dem VGEP ARA Sihltal wurde für die Berechnungen verwendet. Das Modell wurde mit der Regenabwasserentlastung und Teil-Einzugsgebiet gemäss den Kennzahlen und Beschreibungen in den vorherigen Kapiteln erweitert.

Für die Langzeitsimulation wird eine Regenserie der Messtation Wädenswil von MeteoSchweiz mit einer Auflösung von 10-Minuten über einen Zeitraum von 30 Jahren (1992-2021) verwendet.



**Abbildung 4: Ausschnitt des VGEP ARA Sihltal KOSIM Modells, Anpassungen orange markiert.**

Folgende Resultate sind dem Modell entnommen (Jahresdurchschnittswerte):

- Wasserbilanz:
  - Bruttoniederschlag: 1'368 mm/a
  - Verdunstung: 265 mm/a (Verluste aufgrund Benetzungs- und Muldenverluste)
  - Nettoniederschlag: 1'103 mm/a
- Abflüsse (Fläche 0.65 ha<sub>red</sub>)
  - Direktabfluss: 7'170 m<sup>3</sup>/a
  - Abfluss Richtung ARA: 7'078 m<sup>3</sup>/a
  - Entlastung: 92 m<sup>3</sup>/a
  - Entlastungsrate von ca. 1% resp. **hydraulische Wirkungsgrad von 99%**

Die mögliche Entlastung des Strassenabwasser stromabwärts der Regenabwasserentlastung (bspw. beim RUB Zürichstrasse oder RUB ARA) ist nicht berücksichtigt.

## 5 Beurteilung

Aufgrund der Vorgaben aus «Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung» TBA und AWEL (2014) benötigt die Einleitung des Strassenabwassers der Zürichstrasse eine Behandlung. Das bestehende Entwässerungssystem ist bereits heute so ausgelegt, dass der grösste Teil des Strassenabwassers Richtung ARA gedrosselt weitergeleitet wird. Die Weiterleitung zur ARA dient somit als Behandlung des Strassenabwassers.

Das bestehende System wurde untersucht und folgende Aussagen können gemacht werden:

- Das Strassenabwasser entlastet zwei bis drei Mal pro Jahr in die Sihl. Das Entlastungsbauwerk ist hydraulisch sinnvoll ausgelegt.
- Der hydraulische Wirkungsgrad liegt mit 99% deutlich höher als der geforderte Wirkungsgrad von 90%.

Das bestehende Entwässerungssystem ist zweckführend und die Anforderungen an den Gewässerschutz sind erfüllt.

Zürich, 3. November 2025  
aky / sig

**HUNZIKER** **BETATECH**

**Hunziker Betatech AG**  
Stockerstrasse 64  
8001 Zürich