

Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	13.10.25	FIRV, JIB	JIB		A4	07995-31_002_Technischer Bericht
A						
B						
C						
D						



**Kanton Zürich  
Baudirektion  
Tiefbauamt**

**Projektieren und Realisieren**

Bearbeitungsstufe: **Vorprojekt**

Gemeinde: **161 Zollikon**

Strasse: **706 Bergstrasse**

Strecke: **Dufourplatz bis Alte Rotfluhstrasse**

km / Bauwerk: **km 0.950 bis 1.280**

Vorhaben: **Hindernisfreier Umbau Bushaltestelle, Behebung  
Veloschwachstellen, Instandsetzung Fahrbahn**

## Technischer Bericht

**km 0.976 bis 1.286**

Projekt Nummer: **84S-82121**

**Projektverfasser**

**Basler & Hofmann**

Ingenieure, Planer und Berater  
Forchstrasse 395, Postfach, CH-8032 Zürich  
T +41 44 387 11 22, F +41 44 387 11 00  
www.baslerhofmann.ch



Dokumentenkontrolle	
Autor	Jasmina Ibrahimkadic
Telefon	044 387 11 22
E-Mail	Jasmina.ibrahimkadic@baslerhofmann.ch
Erstellt am	13.10.2025
Status	Vorprojekt
Klassifizierung	
Dateiname	Technischer Bericht Bergstrasse



## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	6
2	Ausgangslage / Begründung des Vorhabens.....	7
2.1	Einleitung.....	7
2.2	Vorhaben Dritter.....	7
2.2.1	Kanton Zürich, Tiefbauamt, Haltestelle Dufourplatz .....	8
2.2.2	Gemeinde Zollikon, Parkierungsanlagen .....	8
2.2.3	Werkeigentümer .....	8
3	Vorgaben.....	9
3.1	Projektziele .....	9
3.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung.....	9
3.3	Dimensionierungsgrundlagen.....	10
3.4	Projektorganisation .....	11
4	Zustandserfassung.....	12
4.1	Geotechnische Untersuchungen .....	12
4.2	Kunstabauten (gemäss Fachhandbuch Kunstabauten) .....	12
4.3	Strassen.....	12
4.3.1	Staatsstrassen .....	12
4.3.2	Ausnahmetransportrouten .....	13
4.3.3	Strassenentwässerung .....	13
4.3.4	Unfallstatistik KAPO.....	13
4.3.5	Alltags- und Freizeitveloverkehr .....	14
4.3.6	Öffentlicher Verkehr.....	14
4.3.7	Wanderwege.....	15
4.3.8	Fussgänger.....	15
4.3.9	Verkehrszählstelle .....	16
4.4	Leitplanken (Überprüfung).....	16
5	Umwelt .....	17
5.1	Luftreinhaltung und Klimaschutz .....	17
5.2	Hitzeminderung.....	17
5.3	Lärm.....	19
5.4	Erschütterungen.....	19
5.5	Nichtionisierende Strahlung.....	19
5.5.1	Strom (NIS).....	19
5.5.2	Licht .....	19
5.6	Grundwasser.....	20
5.7	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme.....	22
5.7.1	Gefahrenkarte Naturgefahren.....	22
5.8	Abwasser, wassergefährdende Stoffe.....	23
5.9	Boden.....	24
5.9.1	Umgang mit Boden beim Bauen .....	24
5.9.2	Bodenverwertung.....	24
5.9.3	Fruchtfolgeflächen (FFF).....	25



5.10	Belastete Standorte .....	25
5.11	Abfall, Entsorgung.....	25
5.11.1	PAK belastete Beläge .....	25
5.12	Umweltgefährdende Organismen.....	25
5.13	Störfallvorsorge.....	26
5.14	Wald.....	26
5.15	Flora, Fauna, Lebensräume .....	26
5.16	Ökologischer Ausgleich .....	26
5.17	Landschaft und Ortsbild.....	27
5.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	27
6	Projekt .....	29
6.1	Projektbeschreibung .....	29
6.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	29
6.1.2	Öffentlicher Verkehr.....	30
6.1.3	Veloverkehr.....	30
6.1.4	Fussgängerverkehr.....	31
6.2	Projektierungselemente .....	31
6.2.1	Horizontale Linienführung.....	31
6.2.2	Vertikale Linienführung.....	31
6.2.3	Querschnitt (Normalprofil) .....	32
6.2.4	Fahrbahnoberbau .....	32
6.2.5	Entwässerung.....	34
6.2.6	Strassenraumgestaltung.....	34
6.2.7	Einschränkungen Begegnungsfälle.....	35
6.2.8	Berücksichtigung längerfristige Entwicklungen .....	35
6.2.9	Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten .....	35
6.3	Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA) .....	36
6.4	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA).....	36
6.4.1	Öffentliche Beleuchtung (OeB).....	36
6.4.2	Lichtsignalanlage (LSA).....	37
6.4.3	Pumpwerke (Pump) .....	37
6.4.4	Verkehrszählstellen (VDE) .....	37
6.4.5	Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA .....	37
6.4.6	Lichtwellenleiter (LWL) .....	37
6.4.7	Kantonale Hochleistungsstrassen (HLS) .....	37
6.5	Projektrisiken .....	38
6.6	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	38
6.7	Standards Staatsstrassen.....	38
6.8	Velostandards.....	38
7	Verkehrsführung während Ausführung.....	39
7.1	Verkehrsführung MIV / Erschliessung Privatliegenschaften .....	39
7.2	Fussgänger-/ Veloführung und Schulwegsicherung .....	39
7.3	Provisorische Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Umleitungen .....	39
7.4	Baustellen Dritter .....	39
7.5	Generelles Bauprogramm.....	39





8	Koordination .....	40
8.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen .....	40
9	Erwerb von Grund und Rechten .....	41
9.1	Erforderlicher Landerwerb .....	41
9.2	Mögliche Landabtretung .....	41
10	Kosten .....	42
10.1	Grundlage Kostenermittlung .....	42
10.2	Kostenrisiken .....	42
10.3	Kostenbeteiligung Dritter .....	42
11	Terminplan .....	43
12	Inhaltsverzeichnis Projektmappe .....	43
13	Anhänge .....	44
13.1	Fotodokumentation .....	45
13.2	Nachweis Schleppkurven .....	47



# 1 Zusammenfassung

Die Bergstrasse in Zollikon (Kantonsstrasse Nr. 706) weist einen sanierungsbedürftigen Zustand auf und erfüllt die heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit und Infrastruktur nur teilweise. Um die Situation zu verbessern, plant das Tiefbauamt des Kantons Zürich in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Zollikon verschiedene Massnahmen, die sowohl den motorisierten Verkehr als auch den öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fussverkehr berücksichtigen.

Der Projektperimeter umfasst rund 300 m zwischen dem Dufourplatz (exkl. Kreisel) und dem Knoten Rotfluhstrasse (exkl. Knoten). Kernpunkte sind die Instandsetzung der Fahrbahn, die hindernisfreie Erneuerung der Bushaltestelle Gemeindehaus, die Erstellung eines bergwärts geführten Radstreifens, die Sanierung der Gehwege sowie die Anpassung der Beleuchtung.

Für den Fussverkehr bleiben beidseitige Gehwege von 2 m Breite bestehen, im Bereich der Haltestelle (Fahrrichtung Zollikerberg) wird der Gehweg auf 3 m verbreitert. Die bestehenden Standorte der Fussgängerquerungen werden beibehalten.

Die Haltekante für den öffentlichen Verkehr in Richtung Zollikon Bahnhof / See wird als Fahrbahnhaltestelle mit einer Anschlagshöhe von 22 cm erstellt. Die Busbucht wird umgebaut und mit einem Anschlag von 16 cm / 22 cm für den Busverkehr in Richtung Zollikerberg ausgebaut. Für den Veloverkehr ist ein 1.8 m breiter Radstreifen bergwärts vorgesehen, während Radfahrer talwärts im Mischverkehr mitgeführt werden.

Die Projektziele umfassen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Förderung des Langsamverkehrs, die bessere Abwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie die Gestaltung eines hindernisfreien und ortsverträglichen Strassenraums. Neben der Strassensanierung werden die bestehenden Grünflächen optimiert, indem zwischen der Busbucht und der öffentlichen Parkieranlage mehr Raum für die bestehenden Bäume geschaffen wird.

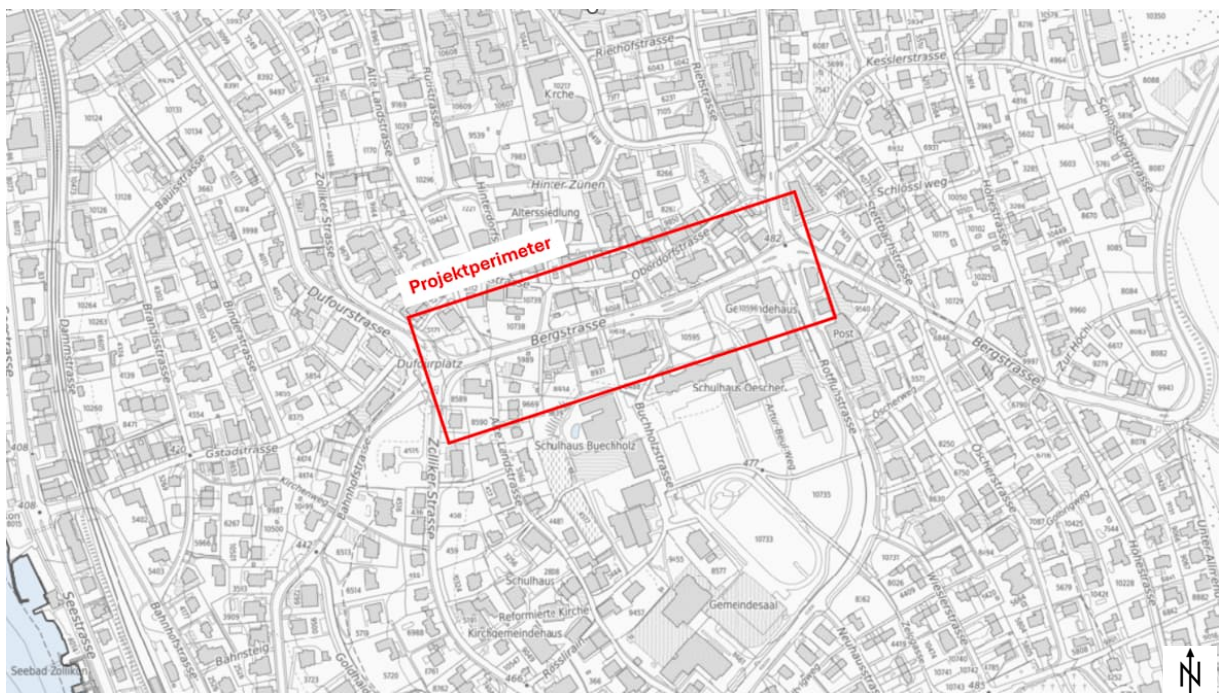


## 2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

### 2.1 Einleitung

Die Bergstrasse in Zollikon zählt zum Strassennetz des Kanton Zürich und wird im Kataster als Hauptverkehrsstrasse Nr.706 geführt. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und des Radfahrerschutzes sieht das Tiefbauamt im Einvernehmen mit der Gemeinde Zollikon folgende Massnahmen vor:

- Hindernisfreier Ausbau von Bushaltestellen;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für die Fussgänger- bzw. Schulwegsicherung (Querungshilfen);
- Einseitiger Radstreifen;
- Erneuerung und Anpassung öffentliche Beleuchtung;
- Anpassen der Strassenentwässerung;
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.



**Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025)**

### 2.2 Vorhaben Dritter

Die in den nachfolgenden Unterkapiteln angegebenen Ausführungsjahre können sich aufgrund von Einsprachen und anderen übergeordneten Ereignissen verschieben.



### 2.2.1 Kanton Zürich, Tiefbauamt, Haltestelle Dufourplatz

Der Dufourplatz inkl. der Haltestelle Dufourplatz wird durch das Tiefbauamt des Kantons Zürich saniert. Die Bushaltestelle wird behindertengerecht umgebaut und der Kreisel wird saniert. Das Projekt wird voraussichtlich 2026 realisiert.

### 2.2.2 Gemeinde Zollikon, Parkierungsanlagen

Die Gemeinde Zollikon plant die Sanierung und Umgestaltung der öffentlichen Parkierungsanlage hinter der Haltestelle Bergstrasse. Die Verkehrsführung wird dabei angepasst, wobei die Einfahrt neu östlich der Bergstrasse erfolgt. Die Ausfahrt aus der Parkierungsanlage führt auf die Buchholzstrasse, über welche der Anschluss an die Bergstrasse erfolgt. Die Parkierungsanlage wird so platziert, dass diese parallel zur Bushaltestelle liegt und eine möglichst grosse Grünfläche für die Bäume zwischen der Haltestelle und der Parkierungsanlage bietet.

Zudem soll der Oberbau der Parkierungsanlage der Gemeindeverwaltung saniert werden. Die Ein- und Ausfahrt dieser Parkierungsanlage wird analog Bestand belassen.

Die Realisierung dieser Projekte soll gleichzeitig mit der Realisierung der Bergstrasse erfolgen.

### 2.2.3 Werkeigentümer

Im Rahmen des Vorprojekts wurden die Werke betreffen Eigenprojekten angefragt.

- EKZ: Anpassung Strassenbeleuchtung im Rahmen des Strassenbauprojektes.

Weitere Bedürfnisse sind derzeit nicht bekannt.

## 3 Vorgaben

### 3.1 Projektziele

Das Projektziel kann mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung Verkehrsfluss
- Entflechtung von Verkehrsarten (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr)
- Hindernisfreie Haltestellen

### 3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

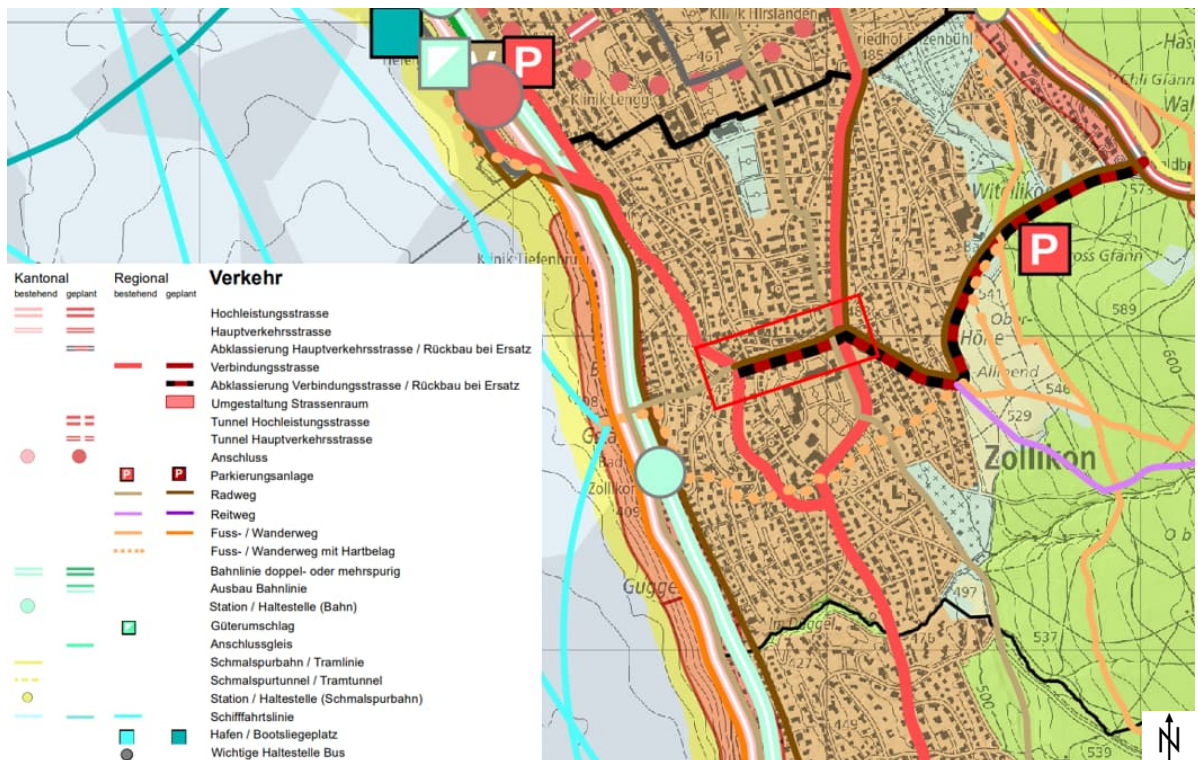
Im kantonalen Richtplan vom 06. Februar 2023 ist im Projektperimeter kein geplanter Eintrag ersichtlich. Weiter ist kein Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung ersichtlich.



**Abbildung 2: Ausschnitt Kantonaler Richtplan (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 23.05.2024)**

Die Bergstrasse ist im Regionalen Richtplan als «Abklassierung Verbindungsstrasse» (vgl. Abbildung 3; rot / schwarze Linie) geplant. Ab dem Kreisel Dufourplatz ist ein Radweg geplant (vgl. Abbildung 3; braune Linie).





**Abbildung 3: Ausschnitt Regionaler Richtplan (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 17.05.2023)**

### 3.3 Dimensionierungsgrundlagen

Als Grundlage für die Erarbeitung des Projektes Zollikon, Bergstrasse liegen folgende Dokumente vor:

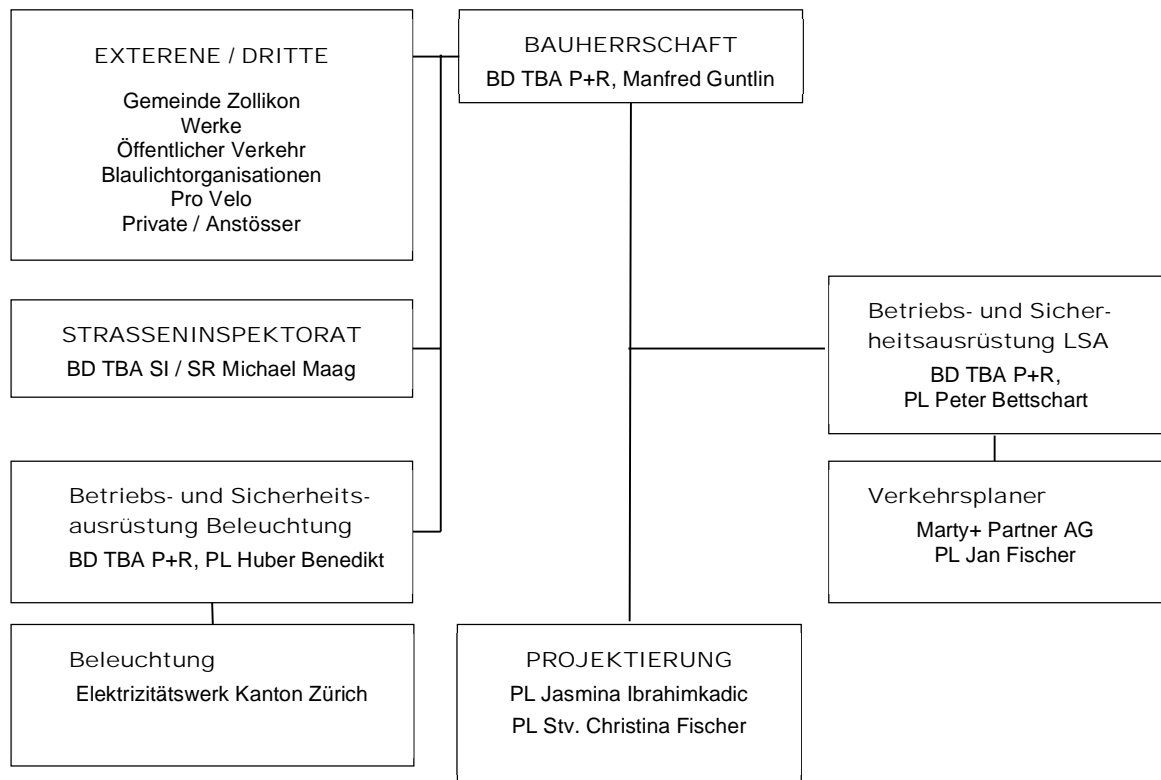
- Zollikon Haltestelle Gemeindehaus, Verkehrstechnische Beurteilung Fahrbahnhaltestelle, transcon ag, 12.08.2020
- Vorstudie Umgestaltung Bushaltestelle / Velomassnahmen Bergstrasse, Zollikon, EBP, 10.02.2022
- Zollikon, Bergstrasse / Rotfluhstrasse, Bauprojekt provisorische Fahrbahnhaltestellen, EAG Eichenberger AG, 04.05.2022
- Zollikon, 706 / Bergstrasse, km 0.950 – 1.285 inkl. Busbucht (Beton), Sanierungsvorschlag mit Beurteilung, Zustandserfassung, Tiefbauamt Kanton Zürich, 13.06.2023
- GIS-Browser des Kantons Zürich

Nachfolgend sind die wichtigsten Normen und Richtlinien aufgelistet:

- Standards Staatsstrassen, Kanton Zürich, Stand: August 2025
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich, Stand: August 2025
- Richtlinie Standards Veloverkehr, Kanton Zürich, Februar 2023
- Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen, Kanton Zürich, Oktober 2018
- Gültige VSS Normen
- Wegleitung Lichtsignalanlagen, Kanton Zürich, Januar 2024



### 3.4 Projektorganisation





## 4 Zustandserfassung

### 4.1 Geotechnische Untersuchungen

Es liegen keine projektrelevanten Baugrunduntersuchungen vor.

### 4.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter gibt es keine bestehenden Kunstbauten im Eigentum des Kanton Zürich. Es befinden sich lediglich einige Stützkonstruktionen im Eigentum von Privaten bzw. der Gemeinde im Abschnitt.

### 4.3 Strassen

#### 4.3.1 Staatsstrassen

Das Projekt umfasst die Bergstrasse zwischen km 0.976 und km 1.286 der Route Nr. 706. Die vorliegende Strasse ist als Abklassierung einer Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz klassifiziert. Die Bergstrasse wird im Projektperimeter als Verkehrslastklasse T3 (TF= 100 – 300) mit besonderer Beanspruchung klassifiziert.

Die Fachstelle Oberbau und Geotechnik hat im Rahmen des Vorprojekts eine Zustandserfassung durchgeführt und im Dokument «Sanierungsvorschlag mit Beurteilung» vom 13.06.2023 zusammengefasst. Die Strassenabschnitte sind in unterschiedlichem Zustand. Stellenweise sind Belagsausbrüche, Risse sowie viele grossflächige Belagsflicke vorhanden. Die Asphaltbeläge sind grösstenteils PAK-frei, es gibt jedoch PAK-haltige Bereiche (mittel bis stark). Die Fundationsschicht hat je nach Abschnitt eine genügend starke oder ungenügende Tragfähigkeit und ist im gesamten Perimeter unverschmutzt.

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) lag 2019 gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kanton Zürich auf der Bergstrasse zwischen Alte Landstrasse und der Haltestelle Gemeindeverwaltung bei ca. 6'300 Fahrzeugen im Querschnitt mit einem Schwerverkehrsanteil von 3.1%. Zwischen der Haltestelle Gemeindeverwaltung und dem Knoten Rotfluhstrasse liegt der DTV bei ca. 7'600 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 3.7%. Die Strategieprognose gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kanton Zürichs sieht 2040 einen DTV von ca. 8'400 Fahrzeugen vor mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5.5%.

Öffentliche Parkplätze entlang der Bergstrasse sind nicht vorhanden. Jedoch schliesst eine öffentliche Parkierungsanlage an die Bergstrasse auf der Höhe der Haltestelle an, welche insgesamt ca. 30 Parkplätze beinhaltet.



#### 4.3.2 Ausnahmetransportrouten

Es führen keine Ausnahmetransportrouten durch den Projektperimeter.

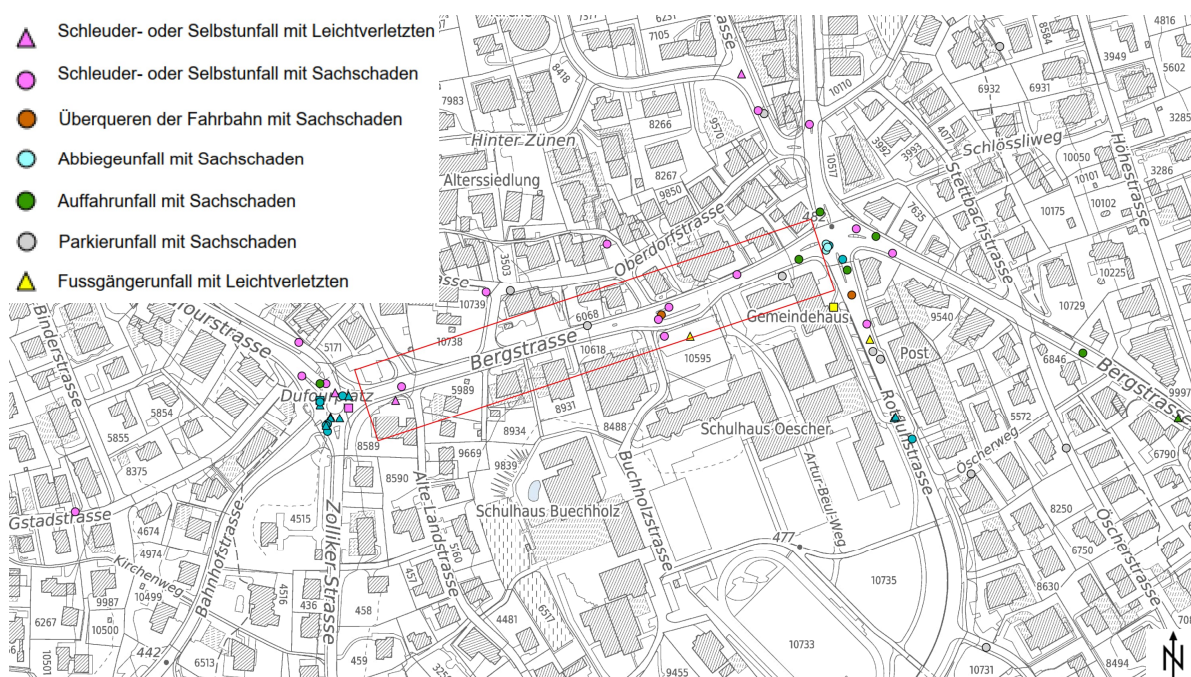
#### 4.3.3 Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird im Bestand durch Strassenabläufe in die bestehende (z.T. kürzlich sanierte) Schmutzwasserleitung geführt. Die Hauptleitung wird aufgrund der kürzlichen Sanierung in einem guten Zustand angenommen. Derzeit ist keine Anpassung des Entwässerungskonzepts vorgesehen.

#### 4.3.4 Unfallstatistik KAPO

Im Projektperimeter sind keine Unfallschwerpunkte vorhanden (GIS, Unfallschwerpunkte Kantonspolizei). Im Anschluss zum Projektperimeter ist der Dufourplatz als Unfallschwerpunkt in Umsetzung gekennzeichnet.

Innerhalb des Projektperimeters wurden innerhalb der letzten 5 Jahre insgesamt 4 Schleuder- oder Selbstunfall mit Sachschaden und 1 mit Leichtverletzten registriert (GIS, polizeilich registrierte Verkehrsunfälle). Zudem wurden noch je ein Parkierungsunfall mit Sachschaden, Überqueren der Fahrbahn mit Sachschaden sowie Auffahrunfall mit Sachschaden registriert. Im Anschluss zum Projektperimeter wurden im Bereich des Knotens Rotfluhstrasse vier Abbiege- bzw. Einbiegeunfälle mit Sachschaden vermerkt. Zudem wurden im Bereich der Parkierungsanlagen der Gemeinden ein Parkierungsunfall mit Sachschaden, ein Schleuder- oder Selbstunfall mit Sachschaden sowie ein Fussgängerunfall mit Leichtverletzten registriert.



**Abbildung 4: Ausschnitt polizeilich registrierte Verkehrsunfälle (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 11.08.2025, Publikationsdatum: 19.03.2025)**





#### 4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Im Velonetzplan des Kantons Zürichs ist auf der Bergstrasse eine Velonebenverbindung mit der Routen-, Verbindungsnummer 06\_103 eingetragen (türkise Linie, Abbildung 5). Im Abschnitt der Bergstrasse vom Dufourplatz bis zum Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse ist die Strecke als Schwachstelle im Velonetzplan klassifiziert mit dem Beschrieb «Keine Infrastruktur für Radfahrende, DTV > 3000, Strassenquerschnitt zu schmal (6.5 m)».

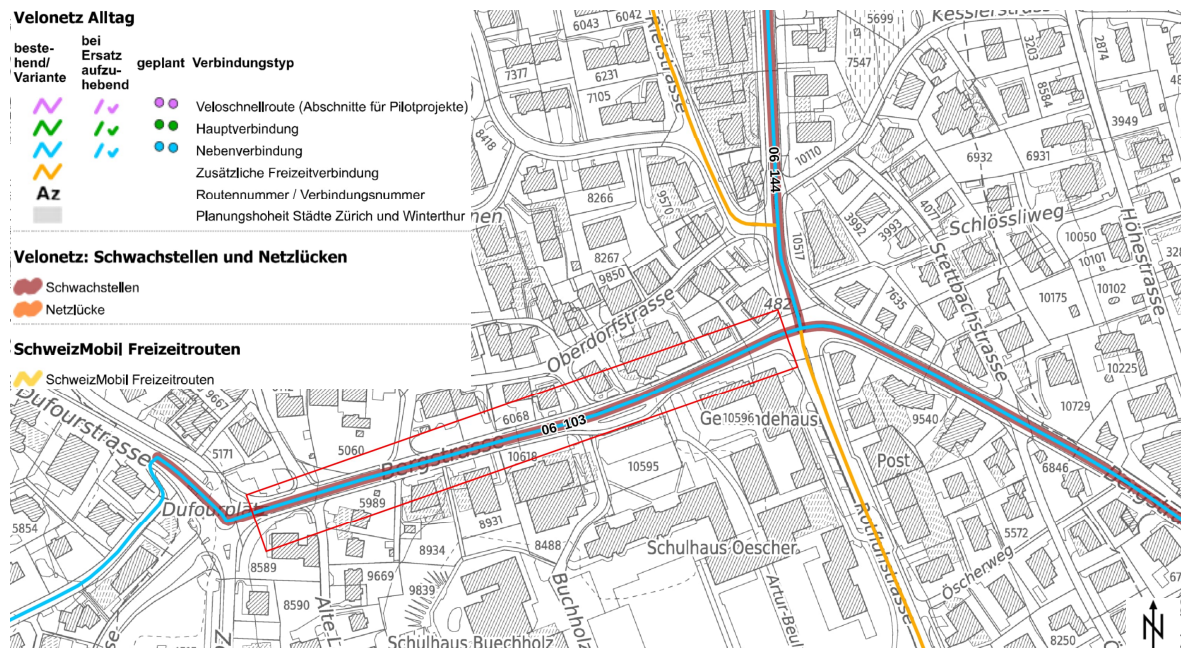


Abbildung 5: Ausschnitt Velonetzplan des Kantons Zürichs

(GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: Nachführung laufend)

#### 4.3.6 Öffentlicher Verkehr

An der Haltestelle Zollikon, Gemeindehaus in der Bergstrasse halten die Buslinien 910 und 99. Beide Buslinien verkehren jeweils im ½-Stunden Takt. Während den Stosszeiten (6:00-9:00 und 16:00-19:00) wird der Takt auf 15 Minuten verdichtet. Zusätzlich wird die Haltestelle morgens und abends von einem Schulbus bedient.

In Fahrtrichtung Ebmatingen / Balgrist (bergwärts) handelt es sich um eine Fahrbahnhaltestelle. In der Gegenrichtung, also talwärts in Richtung Zollikon Bahnhof, nutzen die Busse eine separate Busbucht auf der südlichen Strassenseite. Diese befindet sich gegenüber der bergwärts gelegenen Haltestelle, sodass die Busse zum Ein- und Ausfahren die Gegenfahrbahn queren müssen.



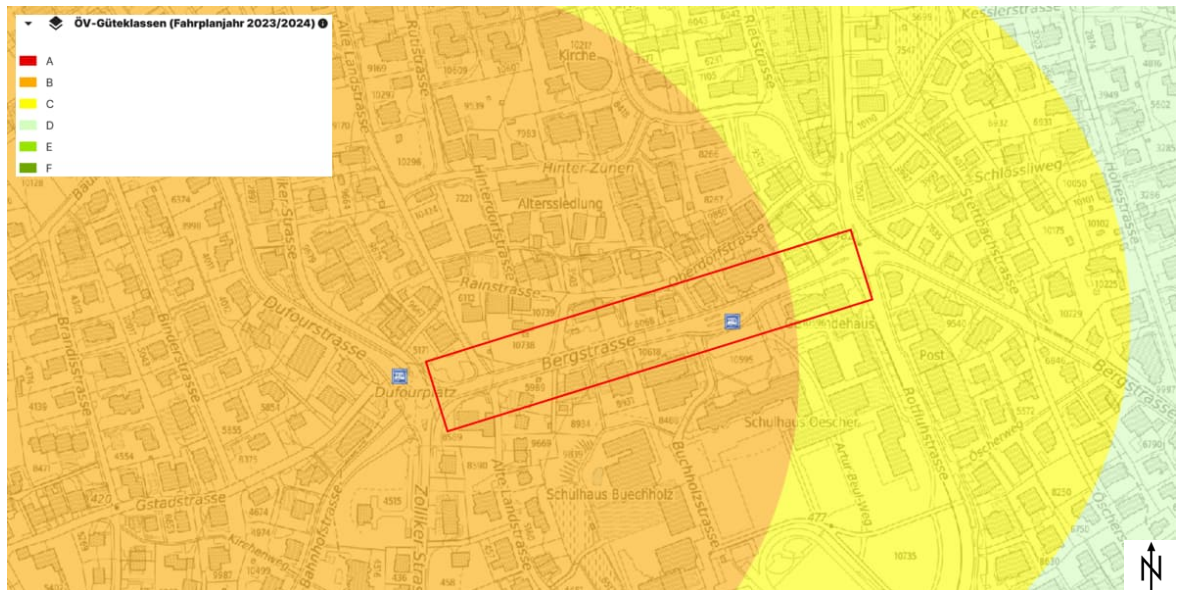


Abbildung 6: Übersicht ÖV-Güteklassen (Fahrplanjahr 2023 / 2024)  
(GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 04.06.2024)

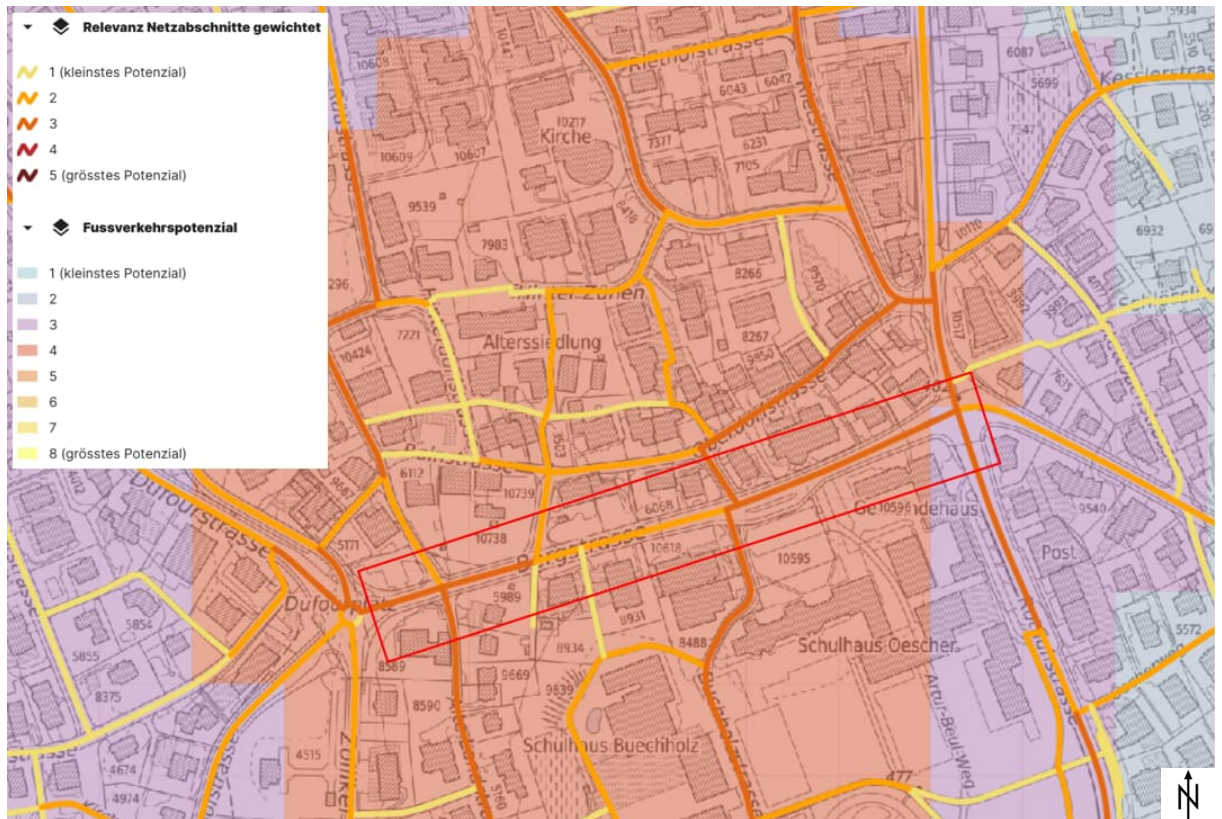
#### 4.3.7 Wanderwege

Es gibt keine Wanderwege, die durch den Projektbereich führen.

#### 4.3.8 Fussgänger

Im Raum des vorliegenden Projekts gibt es ein durchschnittliches Fussverkehrspotential (siehe Abbildung 7). Auf beiden Seiten der Bergstrasse ist ein Gehweg von ca. 2 m Breite vorhanden. Fussgängerstreifen befinden sich nach der Einmündung Alte Landstrasse (ohne Mittelinsel), neben der Haltestelle Zollikon, Gemeindehaus (mit Mittelinsel) sowie beim Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse (mit Mittelinsel und Lichtsignalanlage). Direkt im Anschluss des Projektperimeters liegt eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel beim Kreisel Dufourplatz.

Es ist zu beachten, dass südlich der Haltestelle Gemeindeverwaltung die Schulhäuser Oescher und Buechholz liegen. Eine Übersicht der möglichen Schulwege im Raum Zollikon ist nicht vorhanden. Aufgrund der Nähe zu den Schulhäusern liegen jedoch vermutlich Schulwegverbindungen innerhalb der Bergstrasse.



**Abbildung 7: Ausschnitt Fussverkehrspotenzial (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 01.12.2019)**

#### 4.3.9 Verkehrszählstelle

Im Projektperimeter befindet sich keine Verkehrsmessstelle.

#### 4.4 Leitplanken (Überprüfung)

Im Projektperimeter befinden sich keine Leitplanken.



## 5 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.

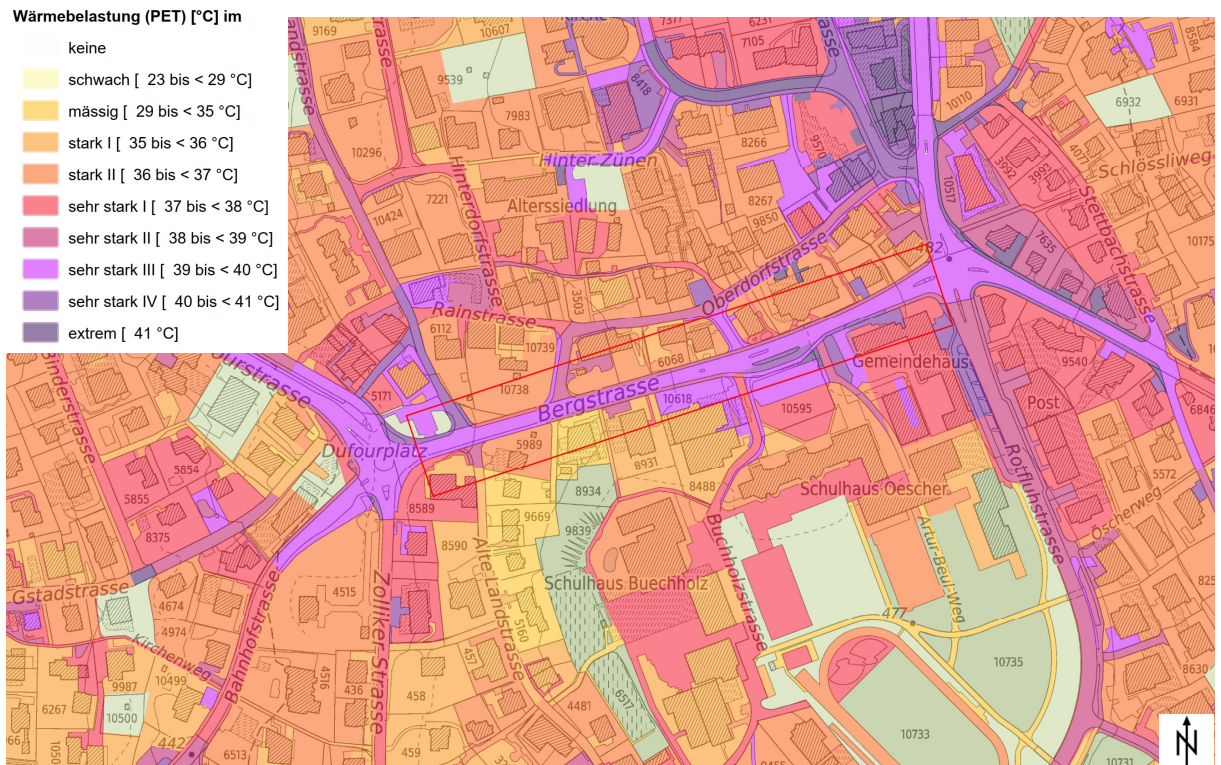
### 5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

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

### 5.2 Hitzeminderung

Der Projektperimeter weist gemäss GIS, Hitzebelastung im Strassenraum eine sehr starke Wärmebelastung auf. Die Bergstrasse wird als Raumtyp 3 (innerorts, mit Strassenraumbezug) klassifiziert.





**Abbildung 8: Ausschnitt Fussverkehrspotential (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 01.12.2019)**

Somit ergibt sich gemäss der Anwendungsmatrix zur Bestimmung des Handlungsbedarfs «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» ein hoher Handlungsbedarf.

		Raumtypen gemäss Richtlinie Gestaltung und Materialisierung (Stand 15. Juni 2022)			
		Raumtyp 1 Abschnitt ausserorts	Raumtyp 2 Abschnitt innerorts, mit wenig Strassenraumbezug	Raumtyp 3 Abschnitt innerorts, mit Strassenraumbezug	Raumtyp 4 Abschnitt innerorts mit Zentrumsfunktion
Hitzebelastung (PET) [°C] im Siedlungsraum, 14 Uhr	sehr stark / extrem ≥ 37 °C	mittel	hoch	hoch	hoch
	stark ≥ 35 bis < 37 °C	niedrig	mittel	hoch	hoch
	mässig ≥ 29 bis < 35 °C	niedrig	niedrig	mittel	hoch
	schwach ≥ 23 bis < 29 °C	niedrig	niedrig	niedrig	mittel

**Abbildung 9: Auszug Wegleitung Hitzeminderung Kt. ZH, Version 1.1, 15.07.2022**



### 5.3 Lärm

Im Projektperimeter befinden sich mehrere Gebäude mit Lärmbelastungen über den massgeblichen Immissionsgrenzwerten. Es wurden deshalb Massnahmen zur Lärmreduktion geprüft.

Im Projektperimeter wird ein lärmarmen Belag eingebaut.

Gemäss Grobbeurteilung können die Immissionsgrenzwerte mit dieser Massnahme voraussichtlich eingehalten werden. Gegebenenfalls verbleiben im Kreuzungsbereich zur Rothfluhstrasse vereinzelte Liegenschaften über den Immissionsgrenzwerten.

Vor der öffentlichen Planaufgabe wird ein Auflagebericht Strassenlärm erstellt, der die Lärmbelastung mit den vorgesehenen Massnahmen detailliert aufzeigt. Sollte es Liegenschaften mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen geben, werden Sanierungs-Erleichterungen nach Art. 17 und 18 USG beantragt.

### 5.4 Erschütterungen

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

### 5.5 Nichtionisierende Strahlung

#### 5.5.1 Strom (NIS)

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

#### 5.5.2 Licht

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





## 5.6 Grundwasser

Der Projektperimeter liegt im übrigen Bereich. Es werden keine Gewässerschutzzonen tangiert. Im Westen neben dem Dufourplatz befindet sich eine Quelfassung (siehe roter Kreis in Abbildung 9). Zudem weist ein Teilbereich des Projektperimeters eine geringe Grundwassermächtigkeit auf.

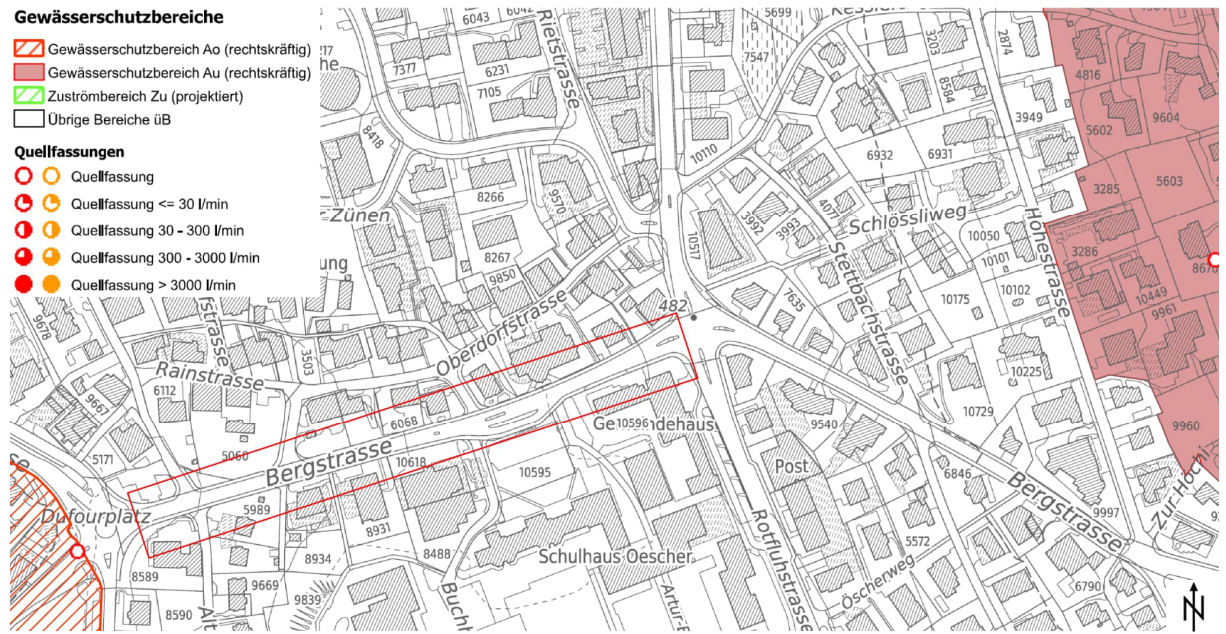
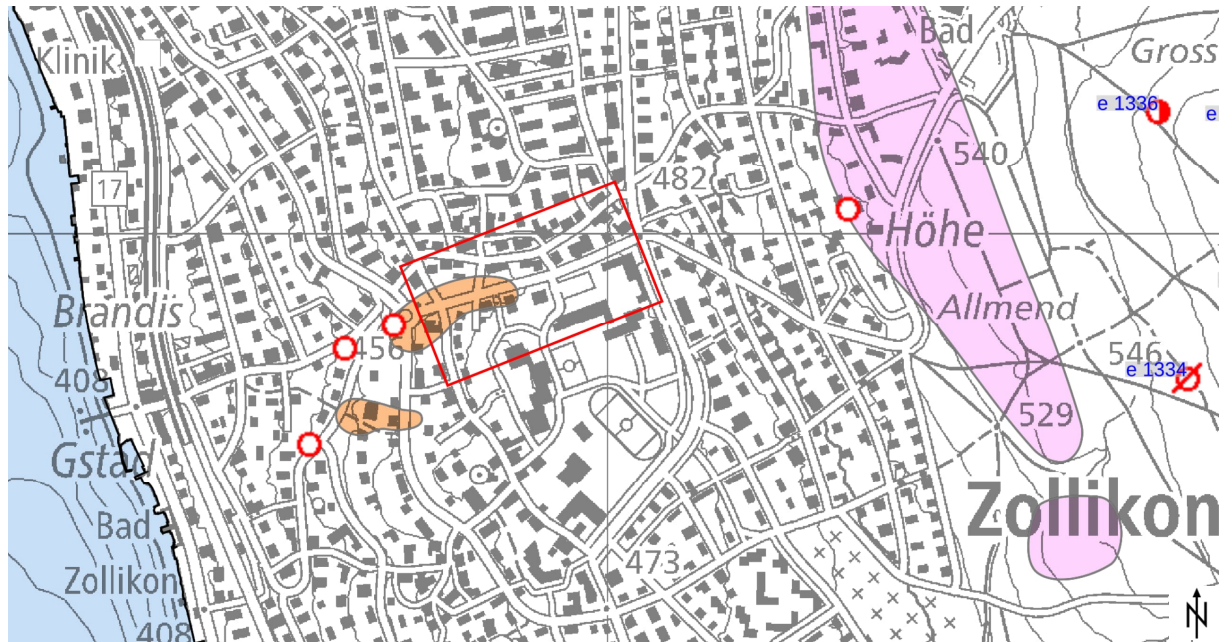


Abbildung 10: Gewässerschutzkarte (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 14.12.2022)



**Schotter-Grundwasserleiter in Tälern**

- Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet
- Gebiet mittlerer Grundwassermächtigkeit (2 bis 10m)
- Grundwasser-Vorkommen vermutet
- Gebiet grosser Grundwassermächtigkeit (10 bis 20m)
- Gebiet sehr grosser Grundwassermächtigkeit (mehr als 20m)

**Quellfassungen**

- Quellfassung
- Quellfassung <= 30 l/min
- Quellfassung 30 - 300 l/min
- Quellfassung 300 - 3000 l/min
- Quellfassung > 3000 l/min
- Ungenutzte Quellfassung
- Aufgehobene Quellfassung
- Ungefasste Quelle
- Bereich mit artesisch gespanntem Grundwasser

**Abbildung 11: Karte des Hochwasserspiegels (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 29.11.2022)**



## 5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Im Bearbeitungsausschnitt befinden sich keine Oberflächengewässer oder aquatische Ökosysteme.

Die Karte zum Oberflächenabfluss zeigt, dass die Fliesstiefe grösstenteils unter 0.1 m liegt. In Teilbereichen kann die Fliesstiefe bis zu 0.25 m ansteigen.



**Abbildung 12: Karte Naturgefahren Oberflächenabfluss (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 11.08.2025, Publikationsdatum: 08.11.2024)**

### 5.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren

Die Naturgefahrenkarte zeigt die Stärke und Häufigkeit von Naturgefahren auf. Es ist ersichtlich, dass im Projektperimeter keine Gefährdung besteht.



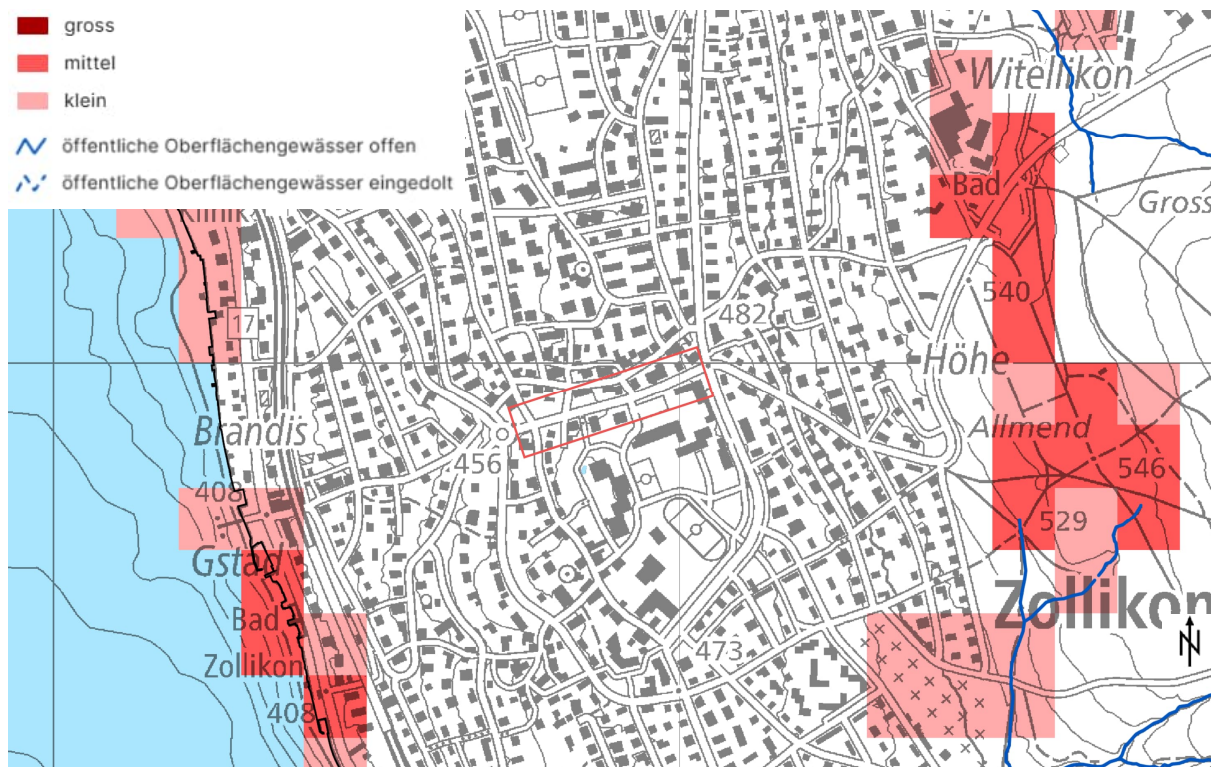


Abbildung 13: Karte Naturgefahren Risiko (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 11.08.2025, Publikationsdatum: Nachführung laufend)

## 5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Gemäss der Richtlinie Gewässerschutz an Strassen des Kantons Zürich (TBA und AWEL, 2014) wird die Schadstoffbelastung des Strassenabwassers aufgrund des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) bestimmt.

Die grösste Verkehrsbelastung für die Bergstrasse wird für 2040 mit einem DTV von 7'600 Fahrzeugen geschätzt (GIS, Gesamtverkehrsmodell). Daher wird die Belastung des Strassenabwassers als mittel eingestuft (5'000 bis 14'000 Fahrzeuge pro Tag), wobei die Versickerung des Strassenabwassers nur durch eine Bodenschicht zulässig wäre.

Das Strassenabwasser wird im Bestand durch Strassenabläufe gesammelt und in die Schmutzwasserleitung geleitet.

Während der Bauphase wird das Baustellenabwasser gemäss der SIA-Norm 431;2022 "Entwässerung von Baustellen" gefasst und, wenn nötig, behandelt (Absetzbecken, Neutralisationsanlage). Behälter mit wassergefährdenden Flüssigkeiten werden in ausreichend grossen Auffangwannen gelagert und müssen gegen den Zugriff und die Benützung durch Unbefugte gesichert werden (abschliessbare Baustellencontainer). Wassergefährdende Flüssigkeiten von mehr als 450 Litern dürfen nur in zugelassenen Baustellentanks gelagert werden. Das Betanken der Maschinen und Fahrzeuge hat auf der Baustelle mit der grösstmöglichen Vorsicht zu erfolgen. Ölbindemittel müssen in ausreichender Menge auf der Baustelle verfügbar sein.

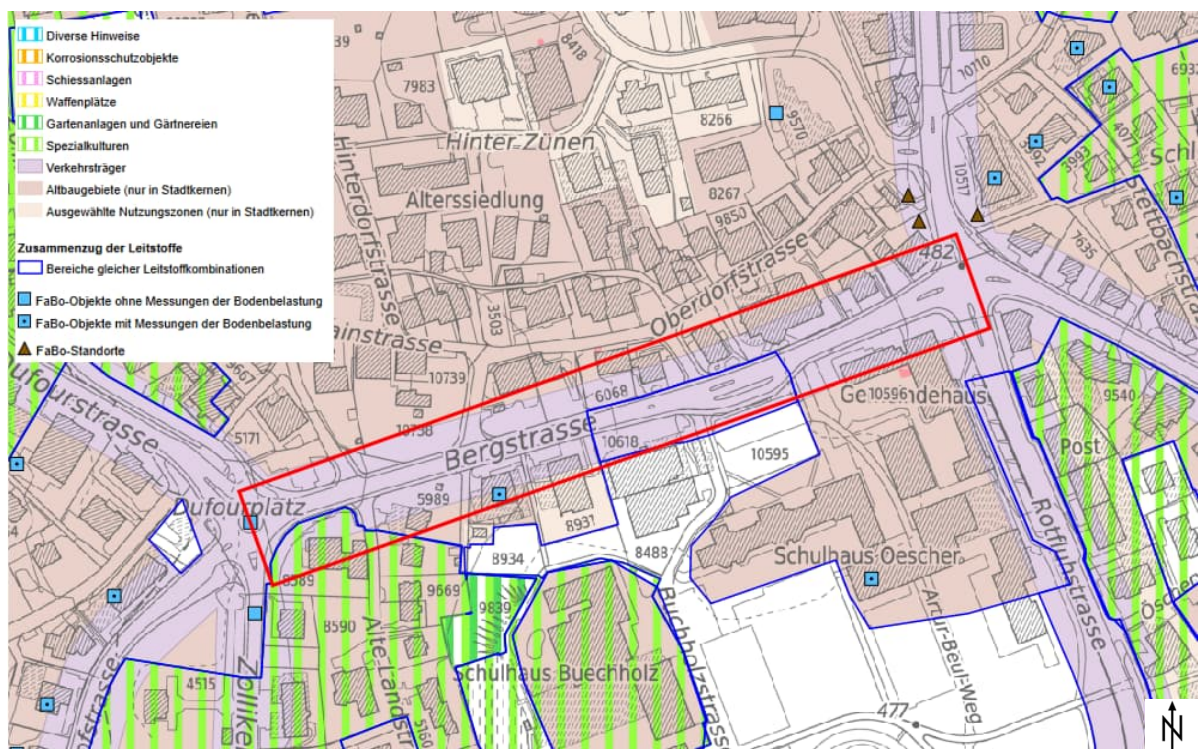


## 5.9 Boden

### 5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Für die Böden entlang des Projektperimeters liegen gemäss Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) Belastungshinweise vor, welche auf Verkehrsträger (Bergstrasse) zurückzuführen sind (siehe Abbildung 14, lila Zone).

Bei Böden in unmittelbarer Nähe von Verkehrsträger ist von schadstoffbelasteten Böden auszugehen. Für die gesetzkonforme Verwertung bzw. Entsorgung von Aushubmaterial aus solchen Flächen muss vorgängig die tatsächliche Belastung erhoben werden. Eine Wiederverwendung der Böden im Projektperimeter wird geprüft und angestrebt.



**Abbildung 14: Auszug aus PBV (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: Nachführung laufend)**

### 5.9.2 Bodenverwertung

Da nur geringfügige Bodenaustausche geplant und die Bodenkennwerte von geringer Relevanz sind, sind im Rahmen des Projekts keine zusätzlichen Bodenuntersuchungen vorgesehen. Die Belastungssituation der Belagsschichten, der Foundationsschicht sowie Annahmen zur Untergrundbelastung können aus dem «Sanierungsvorschlag mit Beurteilung» O+G vom 13.06.2023 entnommen werden.





### 5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Es sind keine Fruchtfolgeflächen oder landwirtschaftlich genutzte Flächen durch das Projekt betroffen, somit gehen keine Fruchtfolgeflächen (FFF) verloren (GIS Kt. ZH, Stand: 11.08.2025).

Dementsprechend ist auch nicht vorgesehen, neue Fruchtfolgeflächen zu schaffen.

### 5.10 Belastete Standorte

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte (KbS) befinden sich keine belasteten Standorte in der Nähe des Projektperimeters (GIS Kt. ZH, Stand: 11.08.2025).

### 5.11 Abfall, Entsorgung

#### 5.11.1 PAK belastete Beläge

Gemäss Zustandserfassung vom 2023 wird die Bergstrasse in Abschnitte gegliedert. Gem. den untersuchten Bohrkernproben weisen die Asphaltbeläge der Strasse PAK-Gehalte von < 16 mg/kg bis 900 mg/kg auf. Der Ausbauasphalt ist je nach Schicht somit möglichst vollständig zu verwerten oder fachgerecht zu entsorgen.

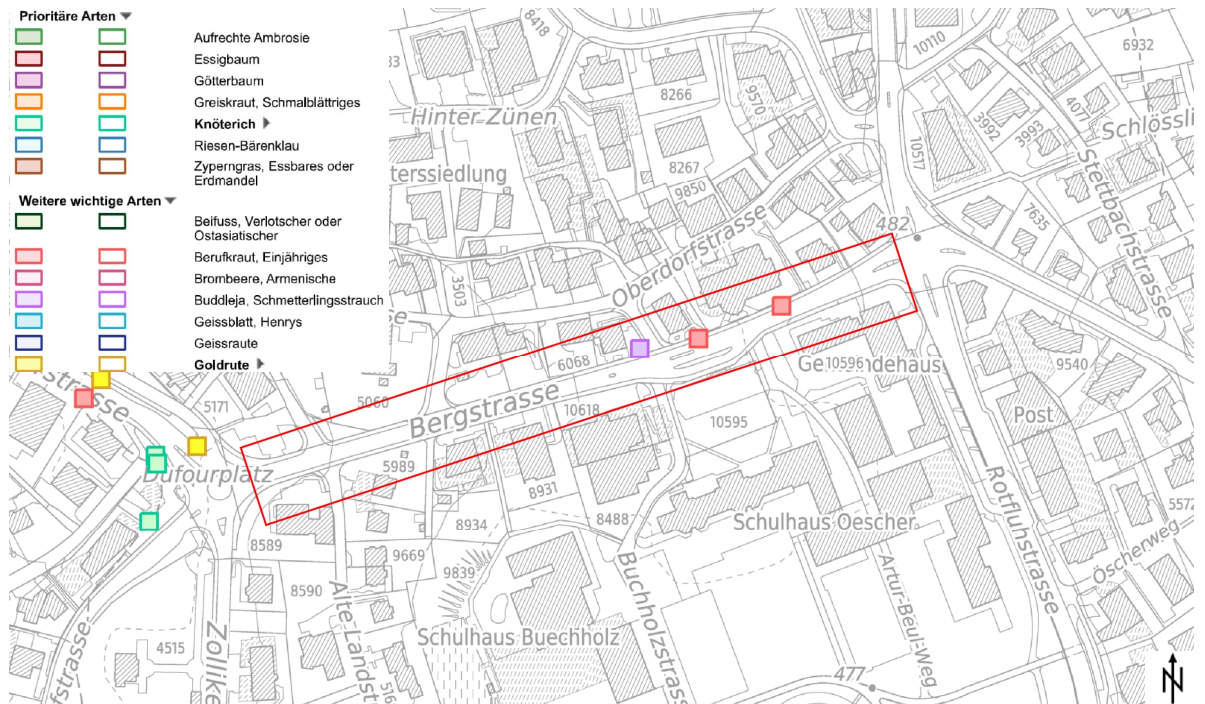
Im Abschnitt 1a werden 14 cm Walz- und Gussasphaltschichten mit einem PAK-Gehalt von  $\leq$  250 mg/kg gefräst und zu einer Aufbereitungsanlage oder Deponie Typ B gebracht.

Für den Abschnitt 2 ist es vorgesehen, die oberste 5 cm Walz- und Gussasphaltschicht mit PAK-Gehalt von > 250 mg/kg zu fräsen und in eine Verbrennungsanlage zur thermischen Behandlung zu entsorgen. Die restlichen Walz- und Gussasphaltschichten mit einem PAK-Gehalt von  $\leq$  250 mg/kg werden zu einer Aufbereitungsanlage oder Deponie Typ B gebracht.

In den Abschnitten 1b und 3 werden 15cm Walz- und Gussasphaltschichten mit einem PAK-Gehalt von  $\leq$  250 mg/kg gefräst und zu Aufbereitungsanlage oder Deponie Typ B entsorgt.

### 5.12 Umweltgefährdende Organismen

Gemäss Hinweiskarte Neophytenverbreiterung gibt es innerhalb des Projektperimeters einen Bereich, in dem das einjährige Berufskraut und Schmetterlingssträucher kartiert sind (siehe Abbildung 15, rote Quadrate).



**Abbildung 15: Hinweiskarte Neophytenverbreitung (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: Nachführung laufend)**

### 5.13 Störfallvorsorge

Die Bergstrasse fällt nicht unter die Störfallverordnung (GIS Kt. ZH, Risikokataster (CRK), Stand: 11.08.2025).

### 5.14 Wald

Das Projekt erfordert keine Rodungen und es werden keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt (GIS Kt. ZH, Risikokataster (CRK), Stand: 11.08.2025).

### 5.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Im Projektperimeter sind keine Lebensräume kartiert und keine Wildschutzkorridore festgelegt.

### 5.16 Ökologischer Ausgleich

Es handelt sich grösstenteils um ein Instandsetzungsprojekt mit Anpassungen der Flächenverteilung innerhalb des Strassenraumes. Im Projekt werden weder Strassen mit neuer Linienführung gebaut noch wird eine Fläche, grösser als 1000 m<sup>2</sup> durch Verbreiterung der Strasse beansprucht. Dementsprechend ist kein ökologischer Ausgleich notwendig.



## 5.17 Landschaft und Ortsbild

Das Projekt tangiert keine Landschaftsschutzobjekte.

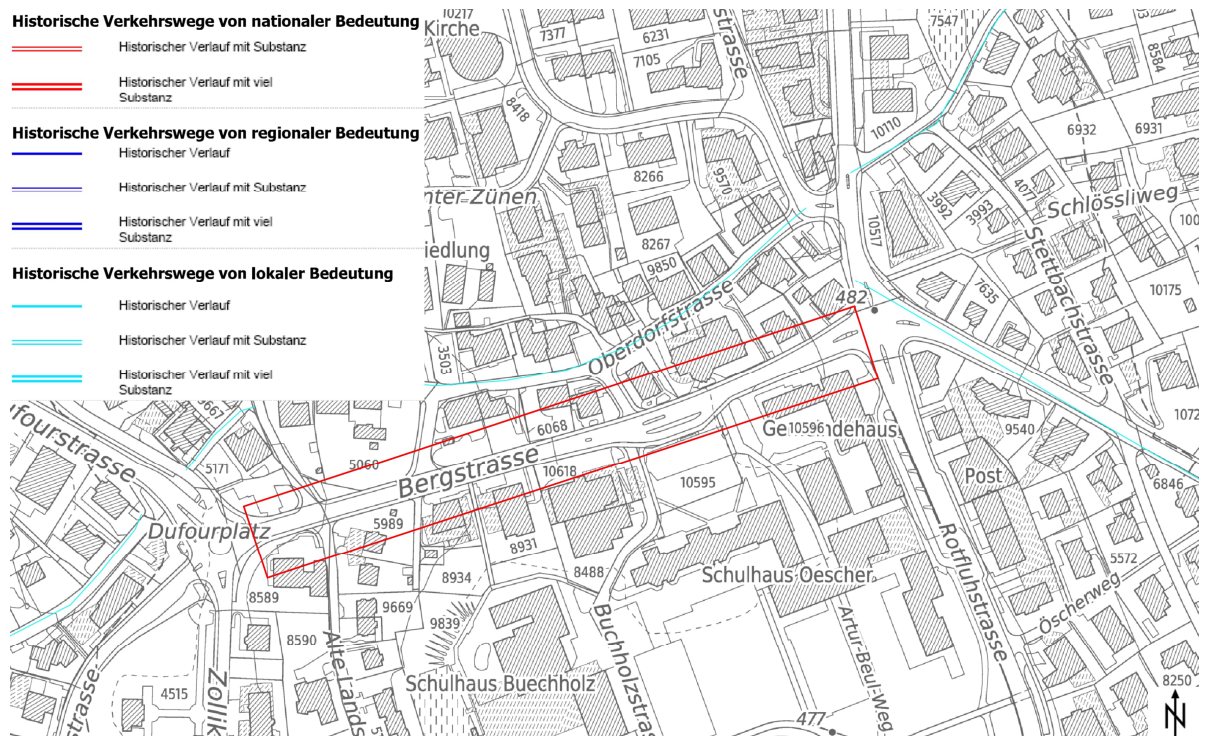


Abbildung 16: Historischer Verkehrsweg Inventar IVS (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum: 01.07.2010)

## 5.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Nördlich des Dufourplatzes befindet sich ein Denkmalschutzobjekt. Es handelt sich dabei um ein ehemaliges Weinbauernhaus (Baujahr unbekannt). Das Objekt ist mittels privatrechtlicher Personaldienstbarkeit geschützt. Das Objekt wird nicht tangiert.

Im südlichen Bereich des Dufourplatzes befindet sich eine archäologische Zone.



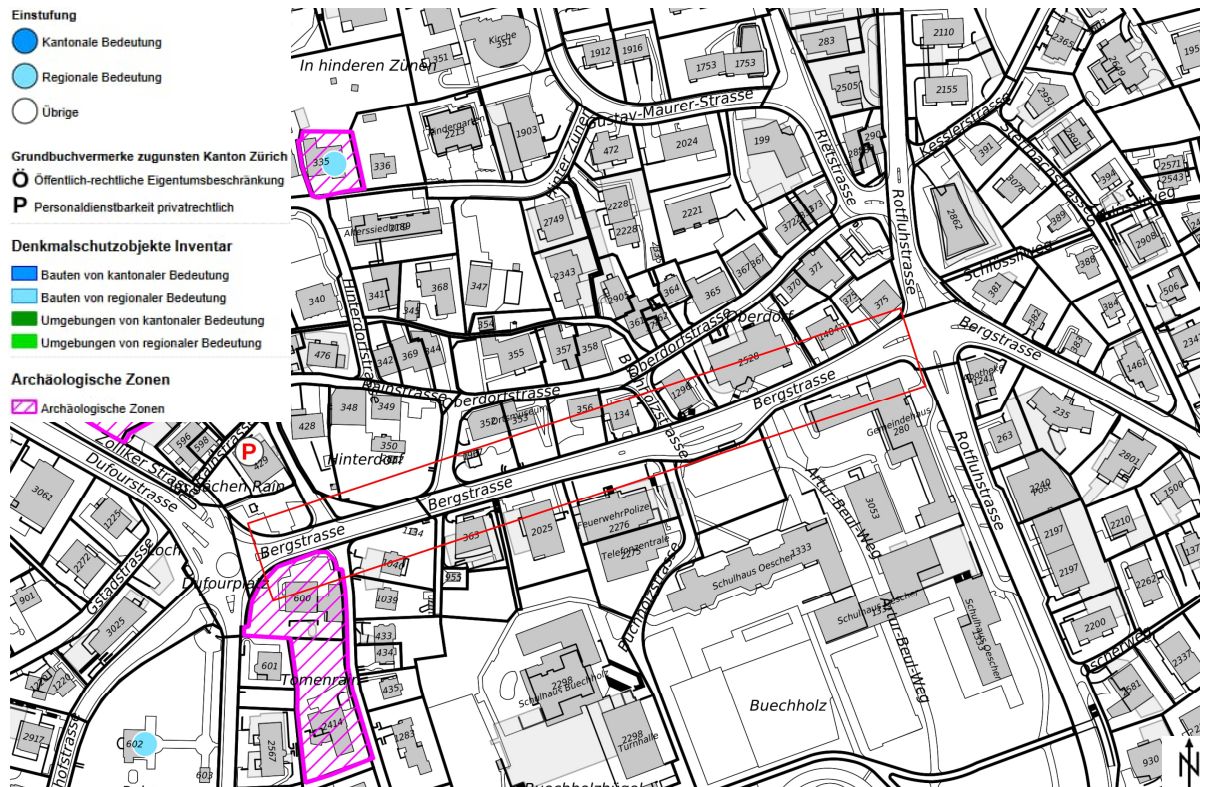


Abbildung 17: Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte (GIS Kt. ZH, Abrufdatum: 03.06.2025, Publikationsdatum Archäologische Zonen: 30.03.2023)

## 6 Projekt

### 6.1 Projektbeschreibung

#### **Projektumfang / Projektabgrenzung**

Die Bergstrasse in der Gemeinde Zollikon zählt zum Strassennetz des Kanton Zürich.

Der Perimeter des vorliegenden Projekts umfasst die Bergstrasse vom Dufourplatz (exkl. Dufourplatz und Haltestelle Dufourplatz) bis zum Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse (exkl. Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse) mit einer Länge von ca. 300 m.

Das Projekt umfasst den Strassenbau, die Bushaltestelle, den Werkleitungsbau, die öffentliche Beleuchtung und kleinere Umgebungsanpassungen.

#### **Ziele**

Die Projektziele umfassen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- hindernisfreie Haltestelle und Verbesserung der öV-Infrastruktur
- Umsetzung Veloinfrastruktur

#### **Massnahmen**

Im Rahmen des Projektes wird der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt und saniert, die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei umgebaut und die Anforderungen des leichten Zweiradverkehrs berücksichtigt. Die Prüfung der Entwässerung (bzw. Zustand und Lage der Strassenabläufe) wurde dabei ebenfalls berücksichtigt. Die Massnahmen können folgendermassen zusammengefasst werden:

- Instandsetzung Fahrbahn
- Anpassung der Beleuchtung
- Anpassung der Strassenentwässerung
- Radstreifen bergwärts
- hindernisfreie Haltestelle

#### 6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Vom Dufourplatz bis zur Haltestelle Gemeindeverwaltung wird der MIV über eine Kernfahrbahn von ca. 5.2 m geführt.

Gemäss Standards Veloverkehr des Kanton Zürichs (Stand: Februar 2023) ist eine Breite der Kehr-fahrbahn von 5.2 m mit einem Radstreifen von 1.8 m für einen DTV von bis zu 7'500 Fahrzeugen pro Tag vorgesehen. Der DTV des Gesamtverkehrsmodell liegt für 2019 unter diesem Schwellenwert (DTV ca. 6'300 Fz/d). Die Strategieprognose schätzt für das Jahr 2040 einen DTV von ca. 7'600 bis 8'400 Fahrzeugen pro Tag. Dieser Wert würde die Vorgabe der





Kernfahrbahn (DTV max. 7'500 Fz/d) überschreiten. Der maximale Schwerverkehrsanteil von 600 Fz/d wird nicht überschritten.

Ein Ausbau der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen hätte enorme Anpassungen an den umliegenden privaten Grundstücken und Landerwerb oder den Verzicht eines Radstreifens zur Folge. Bei erhöhter Verkehrsmenge nehmen die Überholmöglichkeiten aufgrund entgegenkommender Fahrzeuge ab. Da es sich dabei jedoch um einen kurzen Streckenabschnitt handelt (ca. 175 m), wird die Kernfahrbahn bei 5.2 m belassen.

Die bestehenden Fahrbeziehungen im Bereich des Knotens werden analog Bestand belassen. Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h bleibt unverändert.

#### 6.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die Durchfahrt der Buslinien erfolgt weiterhin auf der Fahrbahn. Die bestehende Haltestelle Gemeindeverwaltung wird umgeplant und als hindernisfreie Haltekante erstellt. Die Haltestelle in Richtung Bahnhof Zollikon (bergabwärts) wird als Fahrbahnhaltestelle mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm erstellt. Dadurch wird die heutige Querung der Fahrbahn durch die Busse in die bestehende Busbucht auf der gegenüberliegenden Seite aufgehoben.

Die Haltekante in Richtung Zollikerberg (bergwärts) wird als Busbucht erstellt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann keine gerade Anfahrt erstellt werden, weshalb nicht auf der gesamten Länge eine 22er Haltekante realisiert werden kann, sondern eine Teilerhöhung umgesetzt wird (vorderer Teil 22 cm, hinterer Teil 16 cm). Aufgrund der starken Längsneigung der Strasse (im Bereich der Haltestelle ca. 5%) und den vorgegebenen Rampenneigungen der Randabschlüsse für die Haltestelle (Züri-Bord, 4% oder 6%) weisen die Rampen ein Gefälle von bis zu 9%. Hierbei wurden bereits die Randabschlüsse (Züri-Bord) mit einem geringeren Gefälle von 4% gewählt. Das Rampengefälle von 9% entspricht den Vorgaben der VSS (max. 10%).

Eine Anpassung der Rampen auf max. 6% hätte die Anpassung der Randabschlüsse sowie erheblichen weiteren Landerwerb und Umgebungsanpassungen zur Folge.

In der nächsten Projektphase ist zu prüfen, ob Einlagen in der Betonhaltestelle erstellt werden sollen, um künftige Schlaufen einlegen zu können.

#### 6.1.3 Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird bergwärts ein Velostreifen von 1.8 m auf der gesamten Länge des Projektes erstellt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und dadurch grosse Auswirkungen auf private Grundstücke (hohen Stützmauern) wird auf die gemäss Velostandard erforderliche Verbreiterung von + 20 cm infolge der hohen Steigung verzichtet. Beim Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse wird der Velostreifen für die LSA leicht vorgezogen.

In Richtung Bahnhof Zollikon (bergabwärts) wird der Veloverkehr zusammen mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt. Die Erstellung einer separaten Veloführung (z.B. Velostreifen) würde zu erheblichen Massnahmen auf privaten Grundstücken führen.



#### 6.1.4 Fussgängerverkehr

Für den Fussverkehr wird analog Bestand beidseitig ein Gehweg von 2 m Breite erstellt. Im Bereich der Busbucht wird der Gehweg auf 3 m verbreitert. Der Gehweg wird grundsätzlich mit einem Randstein (Anschlag 10 cm) von der Fahrbahn getrennt.

Die Fussgängerquerungen werden ebenfalls analog Bestand an den drei Standorten belassen. Nach dem Kreisel Dufourplatz bzw. Einmündung Alte Landstrasse wird der bestehende Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel wiederhergestellt.

Bei der Haltestelle wird ebenfalls die Fussgängerquerung mit einer Mittelinsel wiederhergestellt. Beim Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse wird der Fussgängerstreifen mit LSA und Mittelinsel ebenfalls wiederhergestellt.

### 6.2 Projektierungselemente

#### 6.2.1 Horizontale Linienführung

Die horizontale Linienführung ist im Situationsplan (Beilage 4: Situation Strassenbau) dargestellt und orientiert sich vorwiegend am Bestand.

Im Bestand sind Geraden und Kreisbögen, aber keine Klothoiden vorhanden. Gemäss VSS-Norm 40100A kann bei Strassentypen innerhalb besiedelter Gebiete, die meistens nur auf die Fahrgeometrie ausgelegt sind auf die Klothoiden verzichtet werden. Die Längen der Geraden unterschreiten in einem Bereich die Normen ( $< 40$  m). Die Radien der Kreisbögen sind überall grösser als der erforderliche Mindestwert beim Tempo 50 ( $R_{\min}=75$  m). Gemäss VSS-Norm 40100A soll die Länge der Kreisbögen mindestens 35 m betragen. Dieser Wert wird an mehreren Stellen unterschritten, was jedoch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellt. Die Trassierung entspricht hauptsächlich der bestehenden Situation.

#### 6.2.2 Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung der Strassen orientiert sich grösstenteils am Bestand. Das Längsgefälle der Strasse liegt grösstenteils zwischen 7.4% und 9.7% (in Richtung Zollikon, Bahnhof). Diese liegen unter der maximalen Längsneigung gemäss VSS-Norm 40 110 ( $< 11\%$ ).

Lediglich im Bereich der Haltestelle Zollikon, Gemeindehaus liegt die Längsneigung bei ca. 5%. Bei der Einmündung der Bergstrasse in den Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse beträgt sie analog Bestand ca. 4%.

Die Ausrundungsradien der VSS-Norm 40 110 werden analog Bestand nicht eingehalten (Wanne  $> 1'200$  m, Kuppe  $> 2'100$  m). Die Anpassung dieser Radien auf die Angaben der VSS-Norm würden auf eine Differenz zum Bestand von ca. 10 cm führen, wodurch grosse Umgebungsanpassungen entstehen würden. Daher wird auf die Anpassung verzichtet und die Radien



grundsätzlich analog Bestand belassen bzw. nur minim angepasst. Die Sichtweiten werden mit diesen Radien weiterhin eingehalten.

### 6.2.3 Querschnitt (Normalprofil)

Die Normalprofile und Querprofile sind in den Plänen Nr. 6 (Normalprofile) und Nr. 7 (Querprofile) ersichtlich.

Die Fahrbahn wird bestandsorientiert als Dachprofil mit Gefällen von ca. 2.5% bis 4.0% (analog Bestand) ausgeführt. Die Gehwege werden mit einer Querneigung von 2% erstellt, wobei Anpassungen im Bereich von seitlichen Zugängen punktuell erforderlich sein werden.

In den unterschiedlichen Strassenabschnitten sind folgende Querschnitte vorgesehen:

- Kreisel Dufourplatz bis Haltestelle Gemeindeverwaltung:  
Kernfahrbahn 5.2 m, Velostreifen 1.8 m, Gehweg beidseitig je 2.0 m
- Haltestelle Gemeindeverwaltung:  
Fahrstreifen / Fahrbahnhaltestelle (Richtung Zollikon, Bahnhof) 3.5 m, Fahrstreifen (Richtung Zollikerberg) 2.75 m, Radstreifen 1.8 m, Busbucht 3.0 m, Gehweg beidseitig je 2.0 m
- Haltestelle Gemeindeverwaltung bis Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse:  
Fahrstreifen var. (min. 2.75 m), Velostreifen 1.8 m, Gehweg beidseitig je 2.0 m

Zwischen dem Knoten Dufourplatz und Haltestelle Gemeindeverwaltung wird der Begegnungsfall zwischen zwei Personenwagen eingehalten (Sicherheitszuschlag aussen, 5.1 m).

Bei dieser Fahrbahnbreite ist eine Begegnung von grösseren Fahrzeugen (Lastwagen, Bus) ohne Mitbenutzung der Radstreifen nicht möglich (Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen 5.9 m, Lastwagen / Lastwagen 6.7 m).

### 6.2.4 Fahrbahnoberbau

In dem Sanierungsvorschlag mit Beurteilung des Strasseninspektorats (13.06.2023) und der dazugehörigen Zustandserfassung für die Bergstrasse, ist diese in vier Sanierungsabschnitte unterteilt. In diesen Sanierungsabschnitten für den Belag müssen unterschiedliche Massnahmen ergriffen werden:

- **Abschnitt 1a / 1b: km 0.975 bis km 1.150 / km 1.2000 bis km 1.250**  
Der Belag wird 2-schichtig instand gesetzt. Die unteren Belagsschichten werden als Fundationsverstärkung fungieren. Die Foundation kann belassen werden.
- **Abschnitt 2: km 1.150 bis km 1.200**  
Der Oberbau wird komplett ersetzt. Die bestehende Asphaltfahrbahnhaltestelle «BHst Gemeindehauser», in Fahrtrichtung Zürich Balgrist, Fahrstreifen Richtung Zollikerberg (FB re), wird aufgehoben. Es wird eine neue Asphaltfahrbahnhaltestelle «BHst Gemeindehaus» für die Fahrtrichtung Zollikon Bhf erstellt. Diese wird auf dem gegenüberliegenden Fahrstreifen sein, Richtung See.



- **Busbucht Bushaltestelle Gemeindehaus**

Aufgrund der starken Längsneigung wurde entschieden, die Betonbusbucht wieder als Betonbusbucht auszubauen und keine Asphaltbusbucht zu erstellen. Die Fundation kann belassen werden. die bestehende Haltestelle «BHst Gemeindehaus», in Fahrtrichtung Zollikon Bahnhof wird aufgehoben.

- **Abschnitt 3: km 1.250 bis km 1.285**

Der Belag wird 2-schichtig instand gesetzt. Die unteren Belagsschichten werden als Fundationsverstärkung fungieren. Die Fundation kann belassen werden.

**Belagsaufbau – Abschnitt 1a km 0.975 bis km 1.150**

Abbruch	Walz- / Gussasphalt gefräst, PAK-Gehalt < 250 mg/kg	
Deckschicht	3.0 cm	SDA 8-12, PmB 45/80-80 (CH-E)
Binderschicht	11.0 cm	AC EME 22 C1, PmB 25/55-80
Total	14.0 cm	

**Belagsaufbau – Abschnitt 2 km 1.110 bis km 1.200**

Abbruch	Walz- / Gussasphalt gefräst, PAK-Gehalt > 250 mg/kg	
Deckschicht	3.0 cm	SDA 8-12, PmB 45/80-80 (CH-E)
Binderschicht	8.0 cm	AC EME 22 C1, PmB 25/55-80
Tragschicht	7.0 cm	AC T 22 S, 50/70
Fundation	min. 55.0 cm	Kiesgemisch 0/45 OC85
Total	min. 73.0 cm	

**Busbucht Ca. km 1.180**

Abbruch	Beton aufbrechen	
Beton	22.0 cm	C 30/37, XC4, Dmax. 22, Cl 0.10
Tragschicht	8.0 cm	AC T 22 N, 50/70
Total	min. 30.0 cm	

**Belagsaufbau – Abschnitt 1b/ 3 km 1.200 bis 1.250 / km 1.250 bis 1.285**

Abbruch	Walz- / Gussasphalt gefräst, PAK-Gehalt < 250 mg/kg	
Deckschicht	3.0 cm	SDA 8-12, PmB 45/80-80 (CH-E)
Binderschicht	12.0 cm	AC EME 22 C1, PmB 25/55-80
Total	15.0 cm	



Die Sanierungsmassnahmen des Gehweges werden ebenfalls in drei Abschnitte aufgeteilt:

- Zwischen km 0.975 bis km ca. 1.150 werden die Fusswege mit einem Deckschichtersatz erneuert.
- Zwischen km ca. 1.140 bis km 1.285 werden die Fusswege teils mit einem Deckschichtersatz erneuert und teils komplett neu erstellt.

<b>Belagsaufbau – Gehweg</b>	<b>km 0.950 bis km 1.000</b>	
Abbruch	Walz- / Gussasphalt gefräst, PAK-Gehalt > 250 mg/kg	
Deckschicht	2.5 cm	AC 8 N, 70/100
Tragschicht	6.5 cm	AC T 16 N, 70/100
Fundation	40.0 cm	Kiesgemisch 0/45 OC85
Total	49.0 cm	

#### 6.2.5 Entwässerung

Das bestehende Entwässerungssystem wird nicht geändert, nur die Einlaufschächte an die neue Trassierung oder aufgrund deren Zustand angepasst oder ersetzt.

Das Strassenabwasser wird mittels Schlammssammler gefasst und wie im Bestand an die Schmutzwasserkanalisation angeschlossen. Je nach Zustand der Zuleitungen werden diese bei Bedarf ebenfalls erneuert.

Das Wasser fliesst vom Gehweg auf die Strasse und in die Strassenabläufe.

#### 6.2.6 Strassenraumgestaltung

Zwischen dem Kreisel Dufourplatz bis zur Haltestelle Gemeindeverwaltung wird der Strassenraum analog Bestand belassen.

Im Bereich der Haltestelle Gemeindeverwaltung wird die Insel zwischen den beiden Haltekannten begrünt. Neben der Busbucht wird ein Teilbereich der bestehenden Fläche für den Gehweg der bestehenden Grünfläche zwischen der Haltestelle und Parkierungsanlage der Gemeinde dazugegeben. Dadurch wird die Grünfläche für die bestehenden Bäume vergrössert. Die bestehenden Bäume werden belassen.

Zwischen der Haltestelle Gemeindeverwaltung und Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse wird ein Bereich der bestehenden Grünfläche für den neuen Radstreifen verwendet.

Es werden keine neuen Bepflanzungen geplant.



### 6.2.7 Einschränkungen Begegnungsfälle

Zwischen dem Knoten Dufourplatz und Haltestelle Gemeindeverwaltung sind ein Radstreifen und eine Kernfahrbahn vorgesehen. Die Breite der Kernfahrbahn beträgt 5.2 m. Bei dieser Fahrbahnbreite ist eine Begegnung von grösseren Fahrzeugen (Lastwagen, Bus) ohne Mitbenutzung der Radstreifen nicht möglich (Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen 5.9 m, Lastwagen / Lastwagen 6.7 m). Der Begegnungsfall zwischen zwei Personenwagen wird eingehalten (Sicherheitszuschlag aussen, 5.1 m).

Wegen der engen Bebauung und gemäss Variantenentscheid des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurde die Bergstrasse mit 5.20 m breiter Fahrbahn und die Führung der Radfahrer bergabwärts (Richtung Zollikon, Bahnhof) im Mischverkehr und bergaufwärts (Richtung Zollikerberg) mit einem Radstreifen von 1.8 m projektiert.

Die Fahrstreifen beim Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse entsprechen der VSS-Norm 40262.

### 6.2.8 Berücksichtigung längerfristige Entwicklungen

Die Strategieprognosen für das Jahr 2040 sieht eine Erhöhung der Verkehrsmenge auf einem DTV von ca. 7600 Fahrzeuge vor (ca. 19%).

### 6.2.9 Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten

Die Normalien des Tiefbauamtes können nicht überall eingehalten werden.

#### - **Veloverkehr:**

- Gemäss den Standards Veloverkehr (Februar 2023) wird bei einer Kernfahrbahn grundsätzlich eine Verbreiterung des Radstreifens um +20 cm bei grosser Steigung empfohlen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse (Stützmauern, angrenzende Grundstücke) wird diese Verbreiterung nicht umgesetzt.
- Innerorts wird bei Hauptverkehrsstrassen keine Führung im Mischverkehr empfohlen. Talwärts (Richtung Bahnhof Zollikon) erfolgt dennoch eine Führung im Mischverkehr, da kein Platz für einen separaten Radstreifen besteht.

#### - **Fahrbahn:**

- Die Kernfahrbahn ist mit 5.2 m Breite projektiert (inkl. Radstreifen bergwärts). Gemäss Standards zulässig bis DTV 7'500 Fahrzeuge/Tag. Die Prognose 2040 liegt bei 7'600–8'400 Fahrzeuge/Tag, welche die Vorgaben überschreiten, jedoch wird wegen Platzmangel und Eingriffen in Privatgrundstücke auf einen Ausbau verzichtet.
- Radien und Längen von Geraden und Kreisbögen entsprechen nicht überall den Normvorgaben. Ausrundungsradien (Kuppe/Wanne) unterschreiten die Normwerte. Anpassungen würden erhebliche Umgebungsänderungen verursachen, daher bleiben Linienführung und Radien grundsätzlich im Bestand.

#### - **Sichtweiten:**



- Die Sichtweiten einzelner Anschlussstrassen werden analog Bestand nicht eingehalten (Alte Landstrasse, Buchholzstrasse, Privatstrasse). Die Situationen werden allerdings mit dem vorliegenden Projekt nicht verschlechtert. Für die Einhaltung der Sichtweiten müssen diverse Anpassungen in der Umgebung erstellt werden, welche grosse Massnahmen und Kosten mit sich führen würden.
- **Haltestelle:**
  - Die Haltestelle sollte mit einer Anschlaghöhe von + 22 cm erstellt werden. Dies hätte bei der Busbucht (Fahrtrichtung Zollikerberg) grössere Anpassungen zur Folge, damit die gerade Anfahrt an die Haltekante gegeben ist. Aufgrund der Anpassungen und des benötigten Landerwerb wird auf eine durchgehend erhöhte Haltekante verzichtet.
- **Hitzeminderung:**
  - Gemäss dem GIS, Hitzebelastung im Strassenraum weist der Projektperimeter eine sehr starke Wärmebelastung auf. Somit ergibt sich gemäss der Anwendungsmatrix zur Bestimmung des Handlungsbedarfs «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» ein hoher Handlungsbedarf. Aufgrund der engen Platzverhältnisse können keine hitzemindernden Massnahmen umgesetzt werden. Jedoch wird die bestehende Grünfläche zwischen der öffentlichen Parkierungsanlage der Gemeindeverwaltung und der Haltestelle leicht vergrössert. Zudem wird die neue Insel bei der Haltestelle Gemeindeverwaltung begrünt.

### 6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

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

### 6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

Mit der Abteilung Projektieren und Realisieren, Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, des Tiefbauamtes sind nachfolgende Fachgebiete mit dem jeweiligen Fachverantwortlichen detailliert zu klären.

#### 6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB)

Im Bestand ist eine öffentliche Beleuchtung vorhanden. Gemäss Rückmeldung der P+R BSA OeB des Kanton Zürich werden die Beleuchtungsanlagen im Projektperimeter der neuen Strassenraumgestaltung angepasst bzw. wo notwendig am bestehenden Standort erneuert. Die neuen Standorte sind im Situationsplan Strassenbau und Werkleitungen ersichtlich.



#### 6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA)

Aufgrund der Umgestaltung der Bergstrasse zwischen dem Dufourplatz und dem Knoten Rotfluh-/ Bergstrasse muss die Lichtsignalanlage 016 angepasst werden. Durch die Änderungen an der Strassengeometrie auf der westlichen Bergstrasse sind die Standorte der Signalmasten 1 und 2 sowie die Kabelrohranlage anzupassen. Die Signalmasten, Signalgeber, Fussgängerdrücker sowie der bestehende Warnblinker sollen wiederverwendet werden. Durch den neu geplanten Velostreifen sowie das Erstellen einer Busbucht in Richtung Zollikerberg sind sämtliche Induktionsschleifen auf dieser Knotenzufahrt neu zu erstellen. Durch die geplante Fahrbahnhaltestelle in Richtung Zollikon Bahnhof werden zusätzliche Schleifen gefräst. Dies bedingt, dass die Kabelrohranlage partiell erweitert wird.

Durch die Nähe der neuen Fahrbahnhaltestelle zur Lichtsignalanlage besteht die Gefahr, dass diese bei einem Halt der Busse überstaut werden könnte. Dazu soll die Steuerung der Lichtsignalanlage so angepasst werden, dass die Grünzeiten von Fahrstreifen in Richtung See während des Halts der Busse bei drohender Überstauung eingekürzt werden.

#### 6.4.3 Pumpwerke (Pump)

Im Projektperimeter sind keine Pumpwerke vorhanden (Landwirtschaftliche Strukturverbesserung, GIS Kt. ZH, Stand 20.08.2025). Ein Ausbau ist ebenfalls nicht geplant.

#### 6.4.4 Verkehrszählstellen (VDE)

Im Projektperimeter ist keine Verkehrszählstelle vorhanden (Verkehrsmessstellen GIS Kt. ZH, Stand 20.08.2025).

#### 6.4.5 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA

Aktuell sind keine Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA im Projektperimeter und dessen Zusammenschluss mit bestehenden Schacht- und Rohranlagen vorgesehen. Jedoch werden zwei neue Schleifen vor dem Knoten Rotfluhstrasse / Bergstrasse für den möglichen Rückstau bei der Fahrbahnhaltestelle vorgesehen.

Der Bedarf wird anfangs Bauprojekt nochmals abgeklärt.

#### 6.4.6 Lichtwellenleiter (LWL)

Im vorliegenden Projekt sind keine LWL vorgesehen.

#### 6.4.7 Kantonale Hochleistungsstrassen (HLS)

Im Projektperimeter und im Einzugsgebiet von der Gemeinde sind keine kantonale Hochleistungsstrassen vorhanden.





## 6.5 Projektrisiken

Aktuell werden folgende Projektrisiken erkannt:

- Realisierungszeit
- Verkehrsführung während Realisierung

## 6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Das Projekt wird bei der Gemeinde Zollikon zur Mitwirkung der Bevölkerung (§ 13 StrG) aufgelegt. Einwendungen sind innert 30 Tagen nach der Bekanntmachung einzureichen; in schriftliche Stellungnahmen kann während 60 Tagen nach dem Kreditbeschluss auf der Gemeindeverwaltung Einsicht genommen werden. Im Übrigen gelten für das Verfahren sinngemäss die Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes über die Festsetzung von Richtplänen.

## 6.7 Standards Staatsstrassen

Die im Rahmen dieses Projekts ergriffenen Massnahmen orientieren sich vollständig an den in den "Standards für Staatstrassen vom 2022" beschriebenen zukunfts- und siedlungsorientierten Vorgaben, welche bei der Planung von Strassenbauprojekten berücksichtigt werden müssen.

## 6.8 Velostandards

Gemäss Standards Veloverkehr des Kanton Zürichs (Stand: Februar 2023) ist eine Breite der Kernfahrbahn von 5.2 m mit einem Radstreifen von 1.8 m für einen DTV von bis zu 7'500 Fahrzeugen pro Tag vorgesehen. Die Strategieprognose schätzt für das Jahr 2040 einen DTV von ca. 7'600 bis 8'400 Fahrzeugen pro Tag. Dieser Wert würde die Vorgabe der Kernfahrbahn (DTV max. 7'500 Fz/d) überschreiten. Ein Ausbau der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen hätte enorme Anpassungen an den umliegenden privaten Grundstücken und Landerwerb oder den Verzicht eines Radstreifens zur Folge.

Bei erhöhter Verkehrsmenge nehmen die Überholmöglichkeiten aufgrund entgegenkommender Fahrzeuge ab. Da es sich dabei jedoch um einen kurzen Streckenabschnitt handelt (ca. 175 m), wird die Kernfahrbahn bei 5.2 m belassen.

Der Velostreifen soll gemäss der Velostandards bei einer Kernfahrbahn bei 1.8 m. Aufgrund der hohen Steigung (bis ca. 9%) sollte eine Verbreiterung von 20 cm zum Radstreifen eingeplant werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und dadurch grosse Auswirkungen auf private Grundstücke (hohen Stützmauern) wird auf die benötigte Verbreiterung verzichtet.



## 7 Verkehrsführung während Ausführung

### 7.1 Verkehrsführung MIV / Erschliessung Privatliegenschaften

Grossräumige Umfahrungen sind grundsätzlich zu vermeiden. Die Strassenbauarbeiten sollen abschnittsweise, in Etappen ausgeführt werden. Wenn möglich, soll der Verkehrsabfluss während der Realisierung der einzelnen Abschnitte mittels Lichtsignalanlage geregelt werden. Die Länge der Bauabschnitte ist gem. Berechnung der prov. Verkehrsführung festzulegen und gilt es in den weiteren Projektphasen zu definieren.

Die Erschliessung Privatliegenschaften müssen während der Bauarbeiten gewährleistet bleiben. Die Baustellen von Dritten (Parkierungsanlage) können erst in den nächsten Projektphasen koordiniert werden.

### 7.2 Fussgänger-/ Veloführung und Schulwegsicherung

Die Fussgängerführung und die Schulwegsicherung müssen während der Bauarbeiten weiterhin gewährleistet werden. Eventuelle Umleitungen des Veloverkehrs können erst nach der Berechnung der prov. Verkehrsführung in den weiteren Projektphasen festgelegt werden.

Daher sollten Massnahmen zur Sicherung des Schulwegs in der weiteren Bauphasenplanung berücksichtigt werden.

### 7.3 Provisorische Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Umleitungen

Für den öffentlichen Verkehr sind provisorische Haltestellen vorzusehen. Mögliche und erforderliche Umleitungen werden mit der VBZ in den nächsten Projektierungsphasen festgelegt.

### 7.4 Baustellen Dritter

Die im Kapitel 2.2 beschriebenen Drittprojekte müssen mit dem Bauablauf koordiniert werden. Weitere Drittprojekte sind derzeit nicht bekannt.

### 7.5 Generelles Bauprogramm

Die Arbeiten werden voraussichtlich innerhalb eines Zeitraums von etwa 10 Monaten im Jahr 2028 / 2029 realisiert. Die detaillierte Planung der Bauphasen und Verkehrsführung wird in den weiteren Projektphasen ausgearbeitet.



## 8 Koordination

### 8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

- Gemeinde Zollikon
- Werkleitungseigentümer (inkl. Strassenentwässerung TBA, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen):  
Best. Leitungen und Zustand, Bedürfnisabklärung
- KAPO, Gemeindepolizei
- ÖV-Betriebe (VBZ)



## 9 Erwerb von Grund und Rechten

### 9.1 Erforderlicher Landerwerb

Der für das Projekt Bergstrasse erforderliche Landerwerb ist aus dem Landerwerbsplan (Beilage 9.1) und der Landerwerbstabelle (Beilage 9.2) ersichtlich.

Insgesamt müssen rund 163 m<sup>2</sup> Land definitiv erworben werden.

### 9.2 Mögliche Landabtretung

Mit der Umgestaltung der Busbucht entstehen neben dem bestehenden Grünbereich freie Fläche von ca. 26 m<sup>2</sup>, bei welcher eine Landabtretung geprüft werden kann.

Diese Flächen wurden in der Summierung von Erwerb von Grund und Rechten nicht berücksichtigt.



## 10 Kosten

### 10.1 Grundlage Kostenermittlung

Der Kostenvoranschlag wurde mit einer Genauigkeit von +/- 20% (Preisbasis August 2025) erstellt. Die Preise wurden anhand von Erfahrungswerten (aktuelle Offerten, Projekte vergleichbarer Grössenordnung) ermittelt.

Sämtliche Kosten der Drittprojekte gemäss Kapitel 2.2 werden nicht ausgewiesen und sind nicht Bestandteil des Projektes Bergstrasse.

Bezeichnung:	Total	Erneuerung Staatstrassen	Staatstrassen Anteil ÖV	Fahrrad- anlagen
Sachkonto:		50111 00000	50110 80020	50130 00000
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10 Landerwerb	62'000	0	14'000	48'000
20 Bauarbeiten	1'243'000	817'000	225'000	201'000
30 Nebenarbeiten	166'000	112'000	29'000	25'000
40 Technische Arbeiten	413'000	291'000	64'000	58'000
<b>T O T A L (inkl. MwSt.)</b>	<b>1'884'000</b>	<b>1'220'000</b>	<b>332'000</b>	<b>332'000</b>

**Tabelle 1: Kosten**

### 10.2 Kostenrisiken

Aus heutiger Sicht bestehen folgende Kostenrisiken im Projekt:

- Stützmauer: Bei der Stützmauer wurden Annahmen getroffen, da diese erst in den nächsten Projektphasen im Detail definiert wird.
- PAK-Entsorgung: Bei den Sondagen wurde in einem der Bohrkerne PAK festgestellt. Die Ausdehnung ist nicht bekannt.

### 10.3 Kostenbeteiligung Dritter

Im Rahmen des Projektes Bergstrasse beteiligt sich die Gemeinde Zollikon auch an den Kosten in Bezug auf die Stützmauer und die Anschlussstrassen. Diese Kosten sind aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich (Genauigkeit +/- 20%, inkl. MwSt. von 8.1%):

	CHF
Kosten Kanton Zürich	1'806'000.-
Kosten Gemeinde Zollikon	78'000.-



## 11 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

Äusserung von Begehren §12 / Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG	bis Dezember 2025
Bauprojekt	bis Oktober 2026
Öffentliche Planaufgabe §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG	bis Dezember 2026
Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung	bis Dezember 2027
Submission / Vergabe	bis Dezember 2027
Ausführungsprojekt	bis Mai 2028
Baubeginn	Juli 2028
Bauende	April 2029
Projektaufhebung	Bis November 2029

## 12 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	Plan-Nr.	Übersichtsplan 1:5'000 oder 1:10'000	13.10.2025
2	Bericht-Nr.	Technischer Bericht	13.10.2025
3	Tabellen-Nr.	Kostenvoranschlag	13.10.2025
4	Plan-Nr.	Situation Strassenbau 1:200	13.10.2025
6	Plan-Nr.	Normalprofil 1:50	13.10.2025
7	Plan-Nr.	Querprofile, 1:100	13.10.2025
8	Plan-Nr.	Längenprofile	13.10.2025
9	Plan-Nr.	Situation Landerwerb, 1:200	13.10.2025
10	Tabellen-Nr.	Landerwerbstabelle	13.10.2025
11	Plan Nr.	Signalisation und Markierung	13.10.2025



## 13 Anhänge





## 13.1 Fotodokumentation



Bild 1: Kreisverkehr Dufourplatz



Bild 2: Kreisverkehr Dufourplatz



Bild 3: Haltestelle Dufourplatz



Bild 4: Alte Landstrasse

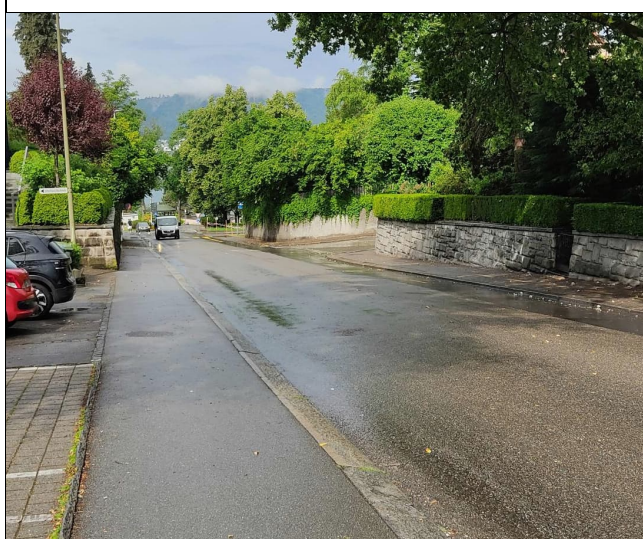


Bild 5: Bergstrasse 8



Bild 6: Haltestelle Gemeindehaus





Bild 7: Haltestelle Gemeindehaus



Bild 8: Zufahrt Hinterhof Gemeindeverwaltung



Bild 9: Knotenpunkt Bergstrasse / Rotfluhstrasse



Bild 10: Knotenpunkt Bergstrasse / Rotfluhstrasse



Bild 11: Knotenpunkt Bergstrasse / Rotfluhstrasse



Bild 6: Knotenpunkt Bergstrasse / Rotfluhstrasse



## 13.2 Nachweis Schleppkurven



