


Kanton Zürich
Gemeinde Wila

Projektbeschrieb

Tempo-30-Zone Wila Ost & Au; hindernisfreier Ausbau Bushaltestelle
Wila, Bahnhof; Sanierung Stationsstrasse

Ersteller	Besteller
 <p>INGESA AG INGENIEURE. FORMEN. LEBENSRAUM. Strehlgasse 21 8472 Seuzach 052 320 03 20 info@ingesa.ch</p> <p>17.05.2023, Dominic Keller, Robert Winkler</p>	<p>Gemeinde Wila Kugelgasse 2 8492 Wila</p>

Impressum

Dateiablage:

\\lh-ingesa.ch\ling-da...\210_164_0012_WILA_Tempo 30\05_dokumente\2_vorproj\2101640012_vp_Projektbeschreibung.docx

Inhalt

1	Ausgangslage.....	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag.....	3
1.3	Randbedingungen.....	3
2	Projektziele.....	4
3	Projektbeschreibung.....	5
3.1	Tempo 30 Zonen.....	5
3.2	Bushaltestelle.....	7
3.3	Sanierung Stationsstrasse	7
4	Kosten	8
4.1	Aufteilung auf die Teilprojekte.....	8
4.2	Kostenschätzung.....	8
4.3	Kostenrisiken.....	8
4.4	Kostenbeteiligung Nachbargemeinden und ZVV am Ausbau der Bushaltestelle.....	8
5	Projekttablauf und weiteres Vorgehen	9
6	Unterlagenverzeichnis Vorprojekt	10
	Abbildung 1: Anfahrtswege an die Haltestelle Bahnhof Wila	4
	Abbildung 2: Zustand der Strasse im Bereich Tablatstrasse / Stationsstrasse	4
	Abbildung 3: bestehende Betonelemente in Au	6
	Abbildung 4: Eingangstor mit Betonwürfel	6
	Abbildung 5: Beispiel einer Rabatte in der Fahrbahn.....	6
	Abbildung 6: Poller aus Kunststoff	6
	Abbildung 7: Baumrabatte in der Kugelgasse	6
	Abbildung 8: Visualisierung Ausbau Bushaltestelle	7
	Abbildung 9: Perimeter Teilprojekte	8

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Aufgrund einer Bevölkerungsumfrage anfangs 2020, bei der sich eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden für die Prüfung von 30er-Zonen in Wila aussprach, liess der Gemeinderat die Machbarkeit und Zweckmässigkeit von Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen durch ein Planungsbüro untersuchen. Basierend auf dieser Studie hat der Gemeinderat entschieden, vorerst eine Tempo-30-Zone im Bereich Zentrum Ost, sowie eine Zone in der Au einzuführen.

Anlässlich der Gemeindeversammlung vom 9. Dezember 2021 hat der Gemeinderat die Stimmbevölkerung über diese Absicht informiert und anschliessend eine Vernehmlassung durchgeführt. Darauf sind 30 Einwendungen und Äusserungen zum Vorhaben eingetroffen. Ein Teil dieser Einwendungen wurden berücksichtigt.

Die Kantonspolizei hat die Gutachten und die Massnahmenpläne für die Einführung der Tempo-30-Zonen vom 13. Juni 2022 geprüft und im Sinne eines Vorentscheides der Einführung der Tempo-30-Zonen zugestimmt.

Im Perimeter der Tempo-30-Zone Wila Ost liegt die Postautohaltestelle Wila, Bahnhof. Diese ist noch nicht hindernisfrei ausgebaut. Der Ausbau hat gemäss Behindertengleichstellungsgesetz bis Ende 2023 zu erfolgen. Mit der Koordination der Projekte können Synergien genutzt und Schnittstellen vereinfacht werden. Daher soll dieses Vorhaben ins Projekt aufgenommen werden.

1.2 Auftrag

Das vorliegende Projekt umfasst die baulichen Massnahmen zur Tempo-30-Zone, den hindernisfreien Ausbau der Postautohaltestelle Wila, Bahnhof sowie die Sanierung der Stationsstrasse im Bereich Bahnhofsgebäude bis Tablatstrasse.

1.3 Randbedingungen

Die Strassen im Perimeter der Tempo-30-Zonen in Wila Ost und Au sind kommunale, nicht verkehrsorientierte Nebenstrassen. Über die Stationsstrasse, Tablatstrasse und Auwisstrasse führt die Nebenverbindung 05_002 des kantonalen Alltagvelonetzes. Über die Auwisstrasse führen zusätzlich die regionale Veloroute 53 und die nationale Skatingroute S3. Im Projektperimeter sind zudem verschiedene kantonale Wanderwegrouten vorhanden.

Die Haltestelle Wila, Bahnhof wird von folgenden vier Buslinien bedient:

- Postauto-Linie 833: Verkehrt von Pfäffikon ZH zum Bahnhof Wila und zurück
- Postauto-Linie 807: Verkehrt vom Bahnhof Turbenthal nach Sitzberg, Sternen und zurück
- Nachtbus N82: Verkehrt vom Bahnhof Fehraltdorf nach Hittnau, Industrie
- Nachtbus N68: Verkehrt vom Hauptbahnhof Winterthur zum Bahnhof Wila

Der Bahnhof wird von allen Linien über die Stationsstrasse von Süden her angefahren (siehe Abbildung 1, rote Pfeile). Die Haltekante befindet sich daher in Fahrtrichtung rechts vor dem Bahnhof. Das Postauto der Linie 833 hat am Bahnhof Wila einige Minuten Aufenthalt. Um den Verkehr auf der Stationsstrasse nicht unnötig zu behindern, hält das Postauto mit zwei Rädern auf dem Trottoir.

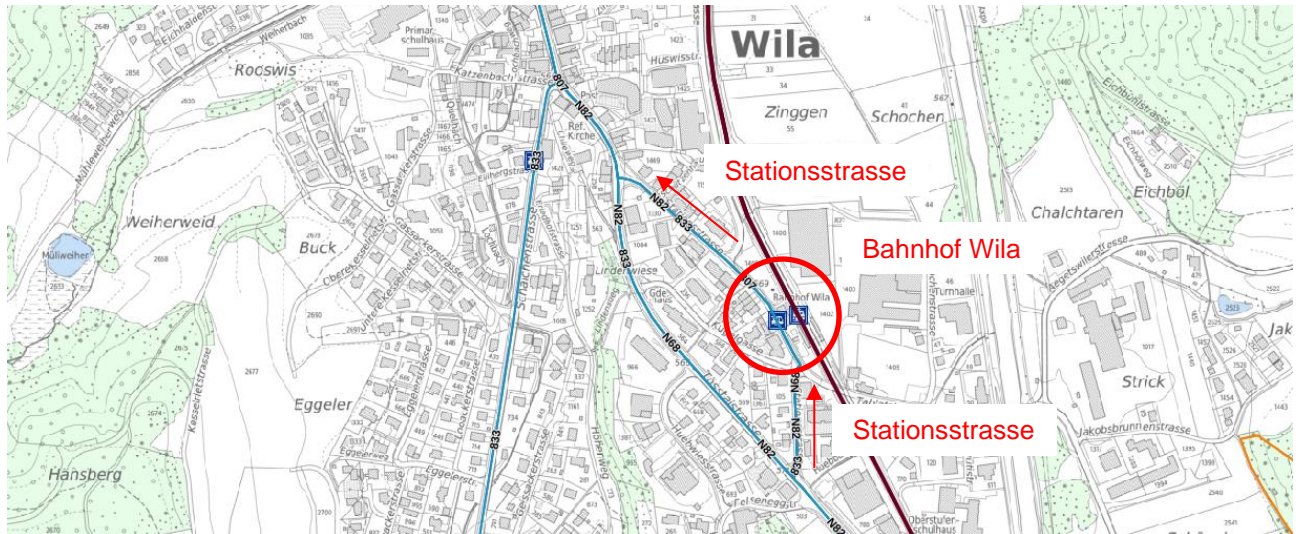


Abbildung 1: Anfahrtswege an die Haltestelle Bahnhof Wila

Im Bereich der Einmündung der Tablatstrasse in die Stationsstrasse ist der Strassenbelag ausgemagert und weist viele Flicke und Risse auf. Die Bordsteine zwischen Trottoir und Fahrbahn sind ebenfalls schadhaft. Ein Ersatz ist erforderlich.



Abbildung 2: Zustand der Strasse im Bereich Tablatstrasse / Stationsstrasse

2 Projektziele

Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Umsetzung der Tempo 30 Zonen *Wila Ost* und *Au*
- Hindernisfreier Ausbau der Haltestelle Wila, Bahnhof
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Projektperimeter
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Attraktivitätssteigerung der Velo-, Skating- und Wanderwegrouten im Projektperimeter

3 Projektbeschreibung

3.1 Tempo 30 Zonen

Gestaltung Eingangstore

Beim Eingang in die Tempo-30-Zone wird mit einer Torwirkung die Änderung der Höchstgeschwindigkeit verdeutlicht werden. Die Fahrbahn wird seitlich durch einen mobilen Betonwürfel eingengt, der als Fundament für das Signal «Zone 30» dient (siehe Abbildung 4). Das Eingangstor wird durch die ergänzende Markierung «Zone 30» verdeutlicht. Bei Rad- und Flurwegen sowie an der Tablatstrasse wird das Zonensignal aus Platzgründen ausserhalb der Fahrbahn aufgestellt.

Massnahmen Wila Ost:

Um die Verkehrsberuhigung innerhalb der Zone zu gewährleisten, werden verschiedene Massnahmen umgesetzt. An der Kreuzung Stationsstrasse, Tablatstrasse und Kugelgasse wird neu der Rechtsvortritt gelten; das Stopp-Signal an der Kugelgasse und das Signal «kein Vortritt» an der Stationsstrasse werden aufgehoben. Eine neue seitliche Einengung in der Kreuzung durch die Verbreiterung des Gehwegs wird zur Ablenkung (Entschleunigung) des Verkehrs und zur Betonung des Rechtsvortritts eingesetzt.

Die Trottoirüberfahrt Bahndammstrasse / Stationsstrasse wird normgerecht umgebaut: Der Randabschluss zwischen Trottoir und Bahndammstrasse wird als zweireihige Rampe ausgebildet, damit er für blinde Personen taktile erfassbar ist. Die Signalisation «kein Vortritt» wird aufgehoben, da diese im Widerspruch zur Trottoirüberfahrt steht.

Entlang der Stationsstrasse werden zur Verkehrsberuhigung drei Rabatten als seitliche Einengung erstellt (Abbildung 5). Um das Postauto nicht zu behindern, werden diese in Fahrtrichtung des Postautos nur links angeordnet. Auf Baumpflanzungen in diesen Rabatten wird verzichtet, da diese die Strassenleuchten verdecken und so die Strasse beschatten würden.

Entlang der Bahndammstrasse werden ebenfalls Rabatten als wechselseitige seitliche Einengungen angeordnet. Wo möglich werden diese mit einem Baum bepflanzt (Abbildung 7). Die Bahndammseitigen Rabatten können nicht mit Bäumen bepflanzt werden, da diese zu nahe an den Gleisen stehen würden.

Die Rabatten sollen in Fahrtrichtung mit einem retroreflektierenden Poller aus Kunststoff ausgerüstet werden, um die Sichtbarkeit der Rabatten zu erhöhen. Falls ein Ausweichen von Fahrzeugen aufs gegenüberliegende Trottoir verhindert werden soll, wird auf dem Trottoir ebenfalls ein Poller gesetzt (Abbildung 6).

Im Bereich des Zinggenwegs werden an der Bahndammstrasse drei mobile Betonelemente als seitliche Einengung verwendet – nach Möglichkeit sollen die bestehenden Elemente von Au wiederverwendet werden (Abbildung 3). Für den Bau von vier neuen Doppeleinfamilienhäusern am Zinggenweg, könnte eine temporäre Versetzung der Elemente für die Baustellenerschliessung nötig sein. Nach Bauvollendung der Doppeleinfamilienhäusern am Zinggenweg können die Betonelemente durch Rabatten ersetzt werden.

Zur Verdeutlichung der geltenden Höchstgeschwindigkeit wird auf längeren Geraden die besondere Markierung «30» auf der Fahrbahn angebracht. Bei Knoten wird mit der besonderen Markierung «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt» auf das geltende Vortrittregime aufmerksam gemacht.

Um die erforderlichen Sichtweiten im Bereich der Bushaltestelle an der Stationsstrasse und der Einmündung der Kugelgasse in die Stationsstrasse zu gewährleisten, müssen die Bepflanzungen konsequent durch die Grundeigentümer zurückgeschnitten werden.

All diese Massnahmen tragen zum Verständnis und zur Akzeptanz der Tempo-30-Zonen bei.

Massnahmen Au:

Im Zuge der Umgestaltung der Auwisstrasse auf eine Tempo 30 Zone sollen die drei Betontrapeze durch bepflanzte Rabatten ersetzt werden. Eine zusätzliche Rabatte wird vis-à-vis der Einmündung des Tobelweidwegs angeordnet. Die zwei Rabatten auf der östlichen Seite werden mit einem Baum bepflanzt. Sollte sich

nach Umsetzung der Tempo-30-Zone zeigen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich der Kurve noch zu hoch sind, würde südlich der Kurve ebenfalls noch eine Rabatte ausgebildet werden.

Zur Verdeutlichung der geltenden Höchstgeschwindigkeit wird zusätzlich die besondere Markierung «30» auf der Fahrbahn angebracht.

Diese Massnahmen reduzieren die gefahrenen Geschwindigkeiten und werten den Strassenraum auf.



Abbildung 3: bestehende Betonelemente in Au



Abbildung 4: Eingangstor mit Betonwürfel



Abbildung 5: Beispiel einer Rabatte in der Fahrbahn



Abbildung 6: Poller aus Kunststoff



Abbildung 7: Baumrabatte in der Kugelgasse

3.2 Bushaltestelle

Die Haltestelle vor dem Bahnhof wird hindernisfrei gestaltet, um Personen mit eingeschränkter Mobilität einen autonomen Zugang zum Bus zu ermöglichen. Dazu wird eine hohe Haltekante mit 22 cm Einstiegshöhe auf der ganzen Länge der Haltekante von 12 m erstellt. Die Rampen werden beidseitig 3 m lang ausgebildet und weisen ein Gefälle von 6% auf. Die Fahrbahn wird von 5.60 m auf 6.00 m verbreitert. Dies ist nötig, damit am wartenden Postauto weiterhin vorbeigefahren werden kann. Um das Gefälle an die neue Situation anzupassen ist ein Ersatz des Belags auf der gesamten Breite der Fahrbahn nötig. Das Trottoir vor dem Bahnhof soll weiterhin eine Breite von 2 Metern aufweisen und muss daher östlich zu Lasten der Rabatte und des Vorplatzes ergänzt werden. Es wird, so weit wie nötig, eine Anpassung des Platzes zwischen der Haltekante und dem Bahnsteig geben. Für das Vorhaben ist kein Landerwerb vorgesehen. Das Trottoir und der Fahrgastwartbereich werden wie bereits bestehend, teilweise auf der Parzelle der SBB liegen.



Abbildung 8: Visualisierung Ausbau Bushaltestelle

3.3 Sanierung Stationsstrasse

Der Belag in der Kreuzung Stationsstrasse – Tablatstrasse soll im Zuge der Baumassnahmen ebenfalls ersetzt werden. Bordsteine sollen dort ersetzt werden, wo sie schadhaft sind.

4 Kosten

4.1 Aufteilung auf die Teilprojekte

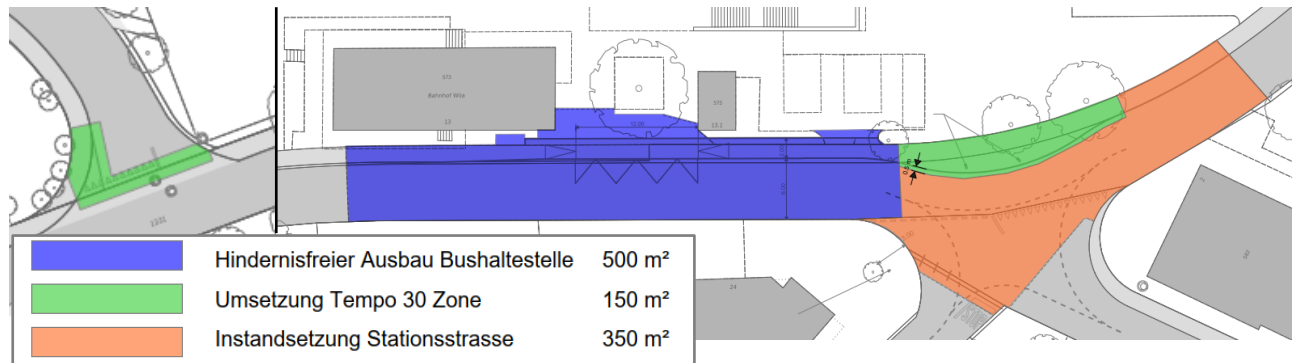


Abbildung 9: Perimeter Teilprojekte

Der Perimeter der Bushaltestelle umfasst die für den Ausbau der Haltestelle nötige Fahrbahnverbreiterung (blau, circa 500 m²). Der Perimeter der T30-Zone umfasst die notwendige Anpassung der Abschlüsse und Trottoirfläche (grün, circa 150 m²). Der Rest wurde der Instandsetzung der Stationsstrasse angerechnet (orange, circa 350 m²).

4.2 Kostenschätzung

Die Kosten werden wie folgt geschätzt (Beträge inkl. MwSt):

Hindernisfreier Ausbau Bushaltestelle	136'000 Fr.
Umsetzung Tempo-30-Zonen	129'000 Fr.
Instandsetzung Stationsstrasse	60'000 Fr.

Die Gesamtkosten betragen 325'000 Fr. Die Kostengenauigkeit zum aktuellen Projektstand beträgt +/- 20 Prozent.

4.3 Kostenrisiken

Gemäss Aussage des Gemeinderates wurden die Beläge in der Stationsstrasse nach 1990 eingebaut und demnach nicht teerhaltig. Der Gemeinderat hat daher entschieden, auf eine Untersuchung der bestehenden Beläge zu verzichten. Sollte bei den Abbrucharbeiten teerhaltiges Material zum Vorschein kommen, müssten diese mit entsprechenden Kostenfolgen korrekt entsorgt werden. Ebenfalls verzichtet der Gemeinderat auf eine Sondage der Fundationsschicht. Je nach Stärke der Fundationsschicht im Bereich der Bushaltestelle ist ein Ersatz des Kieskooffers erforderlich.

4.4 Kostenbeteiligung Nachbargemeinden und ZVV am Ausbau der Bushaltestelle

Die Bushaltestelle Wila, Bahnhof ist eine Haltestelle von regionaler Bedeutung, da Fahrgäste der Linie 833 aus den Gemeinden Pfäffikon und Wildberg sowie Fahrgäste der Linie 807 aus der Gemeinde Turbenthal hier auf die S-Bahn Linie umsteigen können

Gemäss § 6 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG LS 740.1) haben sich die Nachbargemeinden, für welche das Vorhaben von Interesse ist, finanziell zu beteiligen. Der Kostenteiler zwischen den Gemeinden kann beispielsweise basierend auf den Fahrgastzahlen festgelegt werden. Bei Uneinigkeit der Gemeinden müsste der Regierungsrat über den Kostenteiler beschliessen.

Die kantonale Subvention an Bushaltestellen von regionaler Bedeutung beträgt in der Regel maximal 30 % der anrechenbaren Kosten und wird aus dem Verkehrsfonds gewährt. Ein Beitragsgesuch für einen Staatsbeitrag kann durch die Standortgemeinde Wila basierend auf dem bewilligten Projekt zuhanden des ZVV gestellt werden, sobald der Brutto-Baukredit genehmigt wurde. Diesem Gesuch ist ein Kostenvoranschlag

beizulegen, der die anrechenbaren Kosten für die Haltestelle separat und objektscharf ausweist. Zudem muss ein verbindlicher Beschluss über die finanzielle Beteiligung der Nachbargemeinden beigelegt werden.

5 Projektablauf und weiteres Vorgehen

Öffentliche Planaufgabe gemäss §13 StrG	während 30 Tagen: Ende Mai bis Ende Juni 2023
Submission Bauarbeiten	Sommer 2023
Realisierung	Herbst 2023

Seuzach, 17.05.2023

Ingesa AG

Dominic Keller
Projektleiter

Robert Winkler
Projektingenieur

6 Unterlagenverzeichnis Vorprojekt

- 1 Massnahmenplan 1:500, Tempo-30-Zone Wila Ost, Teil Nord, 10.05.2023
- 2 Massnahmenplan 1:500, Tempo-30-Zone Wila Ost, Teil Süd, 10.05.2023
- 3 Massnahmenplan 1:500, Tempo-30-Zone Au, 10.05.2023
- 4 Situationsplan 1:200, hindernisfreie Bushaltestelle, Sanierung Stationsstrasse, 10.05.2023
- 5 Projektbeschreibung, 17.05.2023
- 6 Kostenschätzung, 12.05.2023