

Mitwirkungsverfahren §13 StrG, Einwendungen und Stellungnahmen

Gemeinde Wila, Tempo-30-Zonen Wila Ost und Au

Seuzach / 12.09.2023

Tempo-30-Zone Wila

	Antrag	Begründung	Stellungnahme
1			
	Die Eingangstore mit den kubischen Betonpollern sind nicht ideal und bei Rückstau auf die Hauptstrasse ein Hindernis für das Postauto. Evtl. kann der Poller etwas verschoben werden.		Die Einfahrt des Postautos von der Tösstalstrasse in die Stationsstrasse und die Ausfahrt von der Stationsstrasse in die Tösstalstrasse wurde mittels Schleppkurven geprüft. Die Betonpoller sind genügend weit von den Einmündungen entfernt und behindern das Postauto nicht übermässig. Eine Verschiebung der Poller bringt für das Postauto keine Verbesserung. Daher werden die Standorte der Eingangstore an der Stationsstrasse belassen. Fazit: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
2			
A	Der Standort der Baumrabatte hinter dem alten Schulhaus an der Bahndammstrasse sollte nochmals überprüft werden und nach Möglichkeit aus der Kurve heraus nach Norden verschoben werden, damit es zu keinen Konfliktsituationen im Gegenverkehr im Kurvenbereich kommt.		Die Rabatte nördlich der Kurve wird vorerst nicht realisiert. Falls sich im Betrieb der Tempo-30-Zone zeigen sollte, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich zu hoch sind und die Situation mit einer zusätzlichen Rabatte verbessert werden kann, wird die Rabatte nachträglich erstellt. Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt .
B	Beim Eingang zur Zone an der Tablatstrasse ist eine Bodenmarkierung «Zone 30» anzubringen.		Das Projekt wird angepasst. Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt .

3	Auf den Bau einer Rabatte oder anderer baulichen Massnahme in der Fahrbahn der Stationsstrasse vor dem Grundstück Kat. 912, Stationsstrasse 14 ist zu verzichten.	Gemäss Projektplan vom 10.10.1988 sind auf dem Grundstück Kat. 912 2 Senkrechtparkfelder an der Stationsstrasse eingetragen. Aktuell werden keine Parkplätze	Das Projekt wird angepasst und auf den Bau der Rabatte wird verzichtet. Zur Verkehrsberuhigung wird ein Pflanzentrog platziert. Wenn auf der privaten Parzelle wieder Abstellplätze eingerichtet werden, wird der Pflanztrog entfernt und die Situation bezüglich Verkehrsberuhigung neu beurteilt. Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt .
4	Anstelle der geplanten Baumrabatte vor der Liegenschaft Bahndammstrasse 40 soll versuchsweise ein mobiles Betonelement angeordnet werden.	Es wird vermutet, dass die geplante Baumrabatte die Anlieferung zur Schreinerei mit Lastwagen und Anhängern behindert. Der Verkehr soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher und reibungslos gestaltet werden. Mit den Erfahrungen einer ersten provisorischen Betriebsphase kann eine optimierte Lösung gefunden werden.	Das Projekt wird angepasst. Vorerst wird anstelle der Rabatte ein Betonelement angeordnet. Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt .
5	Die 30er Zone soll nur mit den gesetzlich erforderlichen Massnahmen und ohne zusätzliche Hindernisse umgesetzt werden.	Da die Hauptstrasse durch Wila künftig mit Tempo 30 belegt werde, würden Fahrzeuglenker von der Tösstalstrasse herkommend nur von einem 30er-Regime zum anderen wechseln. Die vorgesehene Zone <i>Wila Ost</i> sei zudem weder ein Unfallschwerpunkt noch eine Raserstrecke. Es sei nicht verständlich, wieso auf der Quartierstrasse zusätzliche Massnahmen benötigt werden, auf der Hauptstrasse aber trotz gleicher Geschwindigkeitsbegrenzung nicht. Für einen lärmarmen Verkehr seien möglichst wenigen Hindernissen für möglichst wenigen Geschwindigkeitsänderungen einzubauen.	Bei einer Tempo-30-Zone genügen gemäss Praxis der Kapo auf Strassenzügen, bei welchem 85% der Fahrzeuge langsamer als 40 km/h fahren (V85%-Wert = 40 km/h), markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen '30'. Bei einem V85%-Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Bei der Geschwindigkeitsmessung im Sommer 2020 wurden an der Stationsstrasse ein V85%-Wert von 48km/h und an der Bahndammstrasse von 55 km/h gemessen. Daher sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone flankierende bauliche Massnahmen notwendig. Über das notwendige Mass hinaus werden keine zusätzlichen Hindernisse umgesetzt. Das Projekt wird angepasst. Die Rabatte hinter dem alten Schulhaus (vgl. Einwendung 2A) wird vorerst nicht realisiert. Fazit: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

6			
A	<p>Auf den Einbau von Rabatten in der westlichen Fahrbahnhälfte der Stationsstrasse sei zu verzichten</p>	<p>Heute werde auf der östlichen Fahrspur (Fahrtrichtung Norden) zu schnell gefahren werde. Eine alleinige Anordnung der Rabatten auf der westlichen Strassenseite bringe keine Verkehrsberuhigung. Gemäss «Anleitung zur Verkehrsberuhigung» des ASTRA werden Horizontalversätze zur Verkehrsberuhigung empfohlen.</p> <p>Der Winterdienst wird durch die Rabatten erschwert. Der Abfluss von Regenabwasser werde stark behindert, da der Strassenabschnitt mit einseitigem Gefälle in die Abläufe auf der Westseite entwässert wird.</p> <p>Die Lärmbelästigung durch frisierte Töffli und getunte Autos auf dem Bahnhofplatz wird durch das Projekt nicht gelöst.</p>	<p>Auch einseitige Rabatten führen zu einer Verkehrsberuhigung, da sie die Fahrbahn einengen und die optische Übersicht reduzieren.</p> <p>In einer Abwägung wird der Nutzen durch die Einführung der Tempo-30-Zone höher beurteilt als die Nachteile für den Winterdienst. Die Rabatten befinden sich jeweils 1 bis 3 m unterhalb der Sammler. Der grösste Teil des Strassenabwassers wird daher unbehindert in die Sammler eingeleitet. Die Einfassung der Rabatten weist am Strassenrand eine Lücke auf, wo das zufließende Wasser durchlaufen oder in der Rabatte versickern kann. Daher ist die Entwässerung der Fahrbahn weiterhin gewährleistet.</p> <p>Das Projekt wird geringfügig angepasst. Anstelle der Rabatte vor der Stationsstrasse 14 wird verrichtet (vgl. Einwendung 3)</p> <p>Die Reduktion der Lärmbelastung auf dem Bahnhofplatz ist kein Projektziel und wird mit dem Projekt nicht behandelt.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.</p>
B	<p>Die Einmündung der Bahndammstrasse in die Stationsstrasse ist aus verkehrstechnischer Sicht zu überarbeiten und sicherer zu gestalten.</p>	<p>Die Einmündung sei wegen der Rabatte und der Parkierung auf dem SBB-Areal unübersichtlich. Beim Abbiegen von der Stationsstrasse nach rechts in die Bahndammstrasse befahren Autos oft die Gegenfahrbahn im Einmündungstrichter der Bahndammstrasse. Es wird befürchtet, dass die geplante Massnahme die Situation eher verschlechtere. Die Verschmälerung des Einmündungstrichter für Lastwagen sei heikel und dazu führen, dass diese die ganze Stationsstrasse und allenfalls das Privatgrundstück Kat.-Nr. 911 überfahren.</p>	<p>Das Projekt wird angepasst. Auf eine Verschmälerung des Einmündungstrichters wird verzichtet.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt.</p>

7	<p>Auf die Rabatte zwischen Stationsstrasse 5 und 7 soll verzichtet werden. Allgemein braucht es keine teuren Beruhigungsmassnahmen, die Einhaltung der Geschwindigkeit soll durch Geschwindigkeitskontrollen sichergestellt werden.</p>	<p>Die Rabatte erschwere die Einfahrt in die Stationsstrasse 7. Der Verkehrsfluss werde gestört, bei Kreuzen von Fahrzeugen muss ein Fahrzeug anhalten und wieder anfahren, was zu grösserem Abgasausstoss und grösserer Lärmbelastung führe.</p>	<p>Bei einer Tempo-30-Zone genügen gemäss Praxis der Kapo auf Strassenzügen, bei welchem 85% der Fahrzeuge langsamer als 40 km/h fahren (V85%-Wert = 40 km/h), markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen '30'. Bei einem V85%-Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Bei der Geschwindigkeitsmessung im Sommer 2020 wurden an der Stationsstrasse ein V85%-Wert von 48km/h und an der Bahndammstrasse von 55 km/h gemessen. Daher sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone flankierende bauliche Massnahmen notwendig. In Rücksprache mit der Kapo kann auf die Rabatte nicht verzichtet werden.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.</p>
---	--	---	--

Tempo-30-Zone Au

	Name	Adresse	Datum
	Antrag	Begründung	Stellungnahme
8			
A	Es soll auf die Pflanzung von Bäumen in der Au verzichtet werden.		Die Bäume werten den Strassenraum gestalterisch auf und unterstützen die verkehrsberuhigende Wirkung der Rabatten. Fazit: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
B	Für die baulichen Massnahmen würde eine Länge von 2 m reichen		Für das Gedeihen der Bäume ist eine genügend grosse Rabatte wichtig. Die Baumrabatten werden daher mit einer Länge von 3 m ausgeführt. Die Rabatten ohne Bäume werden auf eine Länge von 2 m verkürzt. Fazit: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.
9			
	Auf die Rabatte vis-à-vis des Einlenkers des Feldwegs ist zu verzichten.	Die LKW für die Abfuhr von Nutz-, Industrie, und Energieholz sind darauf angewiesen, den ganzen Einlenkerbereich nutzen zu können, um nach links auf die Ausstrasse einzubiegen.	Die Schleppekurven beim Abbiegen von Langholztransportern und Lastwagen im Bereich der Rabatte wurde am Computer überprüft. Beim Abbiegen ist es nicht möglich, die Rabatte zu überfahren, ohne die Gartenmauer hinter der Rabatte zu touchieren. Die Rabatte behindert das Abbiegen daher nicht. Die Rabatte nördlich der Kurve wird vorerst nicht realisiert. Falls sich im Betrieb der Tempo-30-Zone zeigen sollte, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich zu hoch sind und die Situation mit einer zusätzlichen Rabatte verbessert werden kann, wird die Rabatte nachträglich erstellt. Fazit: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

10			
A	Auf die Rabatte vis-à-vis des Einlenkers des Feldwegs ist zu verzichten.	Die Hindernisse sind zu nah aufeinander und so wird das Kreuzen mit langen und breiten Gefährten schwierig. Das Rückwärtsfahren mit diesen Maschinen ist nicht möglich, weil Radfahrer auffahren und dann nicht gesehen werden.	<p>Die Rabatte nördlich der Kurve wird vorerst nicht realisiert. Falls sich im Betrieb der Tempo-30-Zone zeigen sollte, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich zu hoch sind und die Situation mit einer zusätzlichen Rabatte verbessert werden kann, wird die Rabatte nachträglich erstellt.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.</p>
B	Auf die Eingangstore ist zu verzichten und die Tafel ausserhalb des Strassenraumes zu montieren.	Das Hindernis steht zu nahe an der Rabatte. Das Kreuzen mit zwei Traktoren mit Ladewagen (mit je 12 m Gesamtlänge) ist in diesem Bereich nicht möglich.	<p>Bei einer Tempo-30-Zone genügen gemäss Praxis der Kapo auf Strassenzügen, welche einen V85%-Wert unter 40 km/h aufweisen, in der Regel markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen '30'. Bei einem V85%-Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Bei der Geschwindigkeitsmessung im Sommer 2020 wurde auf Höhe der Auwisstrasse 8 ein V85%-Wert von 49km/h gemessen. Daher sind für die Einführung einer Tempo-30-Zone flankierende Massnahmen notwendig. Das Eingangstor mit seitlicher Einengung des Strassenraums dient als flankierende Massnahme und ist deshalb erforderlich.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.</p>
11			
	Das Eingangstor im nördlichen Bereich von Au soll circa 50 cm nach Süden verschoben werden.	Mit der Platzierung des Betonpoller vor der Rasenfläche kann man nur noch eingeschränkt bei der Liegenschaft mit einem Anhänger ei der Rasenfläche einschwenken.	<p>Das Projekt wird angepasst: Die Rabatte wird um 0.5 m nach Süden verschoben.</p> <p>Fazit: Die Einwendung wird berücksichtigt.</p>