

Antrag

an die Gemeindeversammlung vom 19. Juni 2026
betreffend

Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'480'000 für die Sanierung der Manzenhubstrasse (Steinenbach bis Pfaffberg)

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, sie möge beschliessen:

1. Für die Sanierung der Manzenhubstrasse, Abschnitt Steinenbach bis Pfaffberg, wird gemäss Projekt vom 10. April 2026 der Forster & Linsi AG, ein Objektkredit von Fr. 1'480'000 (inkl. MwSt) bewilligt.
2. Die Kreditsummen erhöhen sich um die teuerungsbedingten Lohn- und Materialaufschläge zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages und der Ausführung.

Das Wichtigste in Kürze

Die Mannzenhubstrasse zwischen Steinenbach und Pfaffberg soll zur Werterhaltung saniert werden. Dabei wird die Strasse im Abschnitt Haldenweg bis Pfaffberg talseitig innerhalb der bestehenden Strassenparzelle rund 80 cm durch Verschiebung in Richtung Wald verbreitert. Angestrebt wird eine durchgehende Strassenbreite von 5.64 m. Dabei wird talseitig eine Stützmauer erstellt. Beim instabilen, unteren Strassenabschnitt auf ca. 60m Länge werden ebenfalls Stützmauern eingebaut. Die Strassenentwässerung soll wo möglich weiterhin über die Schulter erfolgen. Damit in Zukunft das anfallende Wasser der Strassenentwässerung und die Entleerung der Brunnenstuben der Wasserversorgung Turbenthal schadlos abgeführt werden kann, soll einer neuer Meteorkanal erstellt werden. Die verkalkten Abschnitte der Sickerleitung werden ersetzt. Die WV Turbenthal übernimmt 50% der Kosten für diese neue Ableitung. Die Höhenlage der Strasse wird zur Ausgleichung von Bodenwellen und Absenkungen so weit angepasst, dass der Belag durchgehend maschinell eingebaut werden kann. Für die Dimensionierung des Oberbaus wurde die Verkehrslastklasse T2 (leichte Verkehrsbelastung) gewählt mit Planieausgleich, Tragschicht mit Faserbewehrung und Deckbelag. Es werden keine Randabschlüsse versetzt. Eine Strassenbeleuchtung ist nicht vorhanden und wird auch nicht neu erstellt. Die Sanierung erfolgt voraussichtlich in zwei Etappen August bis Mitte Dezember 2026 und März bis Ende April 2027.

Der Gemeindeversammlung wird für die Umsetzung dieses Projekts ein Objektkredit von 1'480'000 Franken beantragt.

Beleuchtender Bericht

Ausgangslage

Bei der Manzenhubstrasse handelt es sich um eine Erschliessungsstrasse für die Weiler Pfaffberg, Schuppis und Manzenhub, welche in der Fortsetzung bis nach Sternenbergl führt. Die Strasse befindet sich teils im Wald und ist über die Jahre immer wieder örtlich talwärts abgerutscht, da die Böschungen und Strassenbankette ein starkes Gefälle aufweisen und instabil sind.

Die Strasse wurde wiederholt repariert, in dem die Setzungen mit Belag ausgeglichen (Schiftung) wurden. Dementsprechend ist der Belagsaufbau sehr heterogen und teilweise bis 40 cm stark. Die Strassenbreiten variieren ebenfalls stark und sind in einem rund 120 m langen Abschnitt teilweise nur 4.20 m breit.

Grundlagen

Das vorliegende Projekt basiert auf folgenden Grundlagen:

- Grundbuchpläne der Gemeinde Wila
- Visuelle Zustandsbeurteilung anhand Begehung vom 23. April 2025 durch Tiefbau und Werke Turbenthal, Consultest AG und Forster & Linsi AG
- Prüfberichte des Fahrbahnaufbaues der Consultest AG vom Juli 2025
- Projekt der Forster & Linsi AG der Sanierung Manzenhubstrasse, Bereich Lätz vom 22. Juli 2021
- Leitungskatasterpläne der Gemeinde Wila sowie der Swisscom (Schweiz) AG, Sunrise GmbH und der EKZ

Projektperimeter



Die Sanierungsstrecke, Abschnitt Brücke Steinenbach (Gemeindegrenze zu Turbenthal) bis zum Pfaffberg, misst ca. 1'090 m. Der Bereich "Lätz" musste bereits im Jahr 2021 saniert werden und hat dementsprechend keinen Sanierungsbedarf. Es ist kein Gehweg vorhanden.

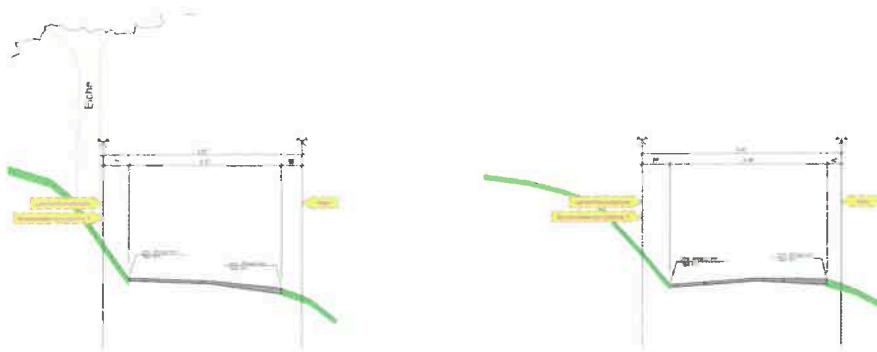
Ist-Zustand

Die Sanierungsstrecke misst ca. 905 m. Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 4.20 m auf den Geraden bis 5.55 m im Kurvenbereich.

Gemäss den geotechnischen Untersuchungen variiert die vorhandene Belagsdicke zwischen 46 mm und 173 mm. Auf die vorhandene Belagsfläche wurden mehrere OB-Beläge aufgetragen, was eine visuelle Unterscheidung verunmöglicht. Der Aufbau und die Qualität des Belages variieren stark, ebenso sind die PAK-Belastungen teilweise sehr stark und der Aufbruch muss fachgerecht verwertet werden.

Die bestehende Foundationsschicht weist örtlich eine geringe Stärke auf und die Strassenbankette sind in grösseren Abschnitten instabil.

Im Abschnitt Haldenweg bis zur Waldgrenze beim Pfaffberg befindet sich die Strassenparzelle bergseitig bis zu 80 cm in der bergseitigen Böschung.



Sanierungsprojekt

Die Breite der Manzenhubstrasse reicht knapp aus, damit zwei Personenwagen kreuzen können. Da auch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Manzenhubstrasse verkehren, soll die Fahrbahn so weit verbreitert werden, dass ein besseres Kreuzen von Personenwagen und grösseren Fahrzeugen (Traktoren / LKW) ermöglicht wird.

Die Höhenlage wird zur Ausgleiche von Bodenwellen und Absenkungen so weit angepasst, dass der Belag durchgehend maschinell eingebaut werden kann.

Es werden keine Randabschlüsse versetzt.

Oberbau und Foundation

Für die Dimensionierung des Oberbaus wurde die Verkehrslastklasse T2 (leichte Verkehrsbelastung) mit folgendem Aufbau gewählt:

Fahrbahn:

Deckbelag	AC 11 N	3.5 cm
Tragschicht mit Faserbewehrung	AC T 22 N	9.0 cm
Planieausgleich	Kiesgemisch 0/45	ca. 10.0 bis 20 cm

sowie örtlicher Verstärkung / Ergänzung der Kiesbankette.

In der Tragschicht wird eine Faserbewehrung (Sytec FiberForce Kunststoff Fasern) hinzugefügt. Die dreidimensionale, mechanische Verstärkung erhöht die Rückstellkräfte des Asphaltbelags und nimmt Zugkräfte auf. Spannungen werden über die gesamte Fläche verteilt und die Rissbildung reduziert.

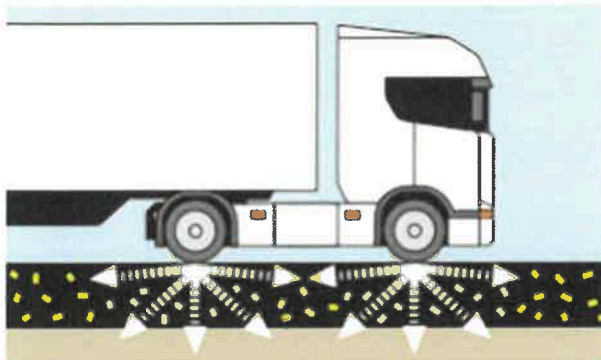


Abbildung: Schemaschnitt Sytec

Stützmauern GMK-System und Böschungssicherungen Sytec-Bafix

Beim instabilen Strassenabschnitt (ca. 60 m Länge) sowie im Abschnitt mit der Verschiebung der Strassenparzelle (ca. 165 m Länge) soll die Böschungssicherung mittels GMK-System durch 13 Stützmaurelemente erfolgen. Diese werden im Werk auf Mass vorgefertigt, was zu erheblichen Material- und Kosteneinsparungen führt. Insbesondere entfällt die Aushärtungszeit des Betons wie bei einer konventionellen Stützmauer; die Schalungs- und Bewehrungsarbeiten fallen im Werk an. Die Stützmaurelemente werden über Ankeröffnungen mittels Selbstbohranker im Untergrund verankert. Die Ankerstangen liegen senkrecht zur Mauerlinie, geneigt und ausserhalb des Mauerkörpers.

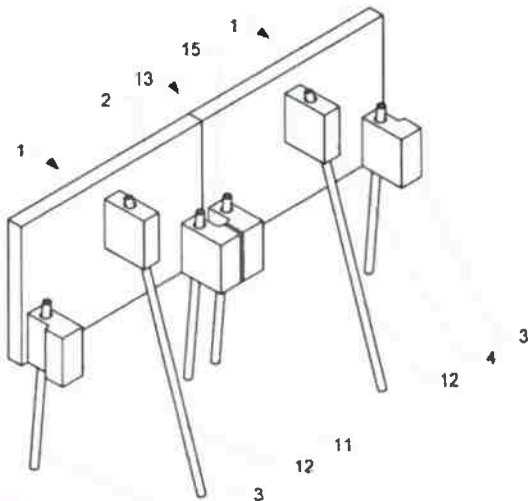


Abbildung: Schemaschnitt GMK-System

Instabile Fahrbahnränder mit geringer Höhendifferenz sollen mittels Böschungsstabilisierungssystem BaFix der Firma Sytec AG gesichert werden. Dieses besteht aus einem Stahlgitter-Winkellement, welches entlang der Strasse versetzt wird. Zusätzlich wird ein Geogewebe in die Fundamentalschicht verlegt und eine Faserarmierung im Belag beigemischt, um eine bessere Lastverteilung zu erreichen.



Foto: Böschungsstabilisierungssystem BaFix, Etappe 2021, Sanierung Manzenhubstrasse

Strassenentwässerung / Neubau Meteorwasserkanal

Die Oberflächenentwässerung soll weiterhin, wo möglich, über die Schulter erfolgen. Die bergseitig vorhandene Strassenentwässerung wurde mittels Kanal TV geprüft. In einem Bereich erfolgt die Ableitung der Strassenentwässerung durch eine überlastete Sickerleitung, an welcher zusätzlich die Entleerung der Brunnenstube der Wasserversorgung Turbenthal angeschlossen ist. Ca. 20 m vor dem Einlauf in die vorhandene Bacheindolung ist die Sickerleitung mit Kalk fast vollständig verschlossen, weshalb das anfallende Wasser über die Sickerleitung in die Fundationsschicht der Strasse gedrückt wird. Diese mangelhafte Konstruktion hat dazu geführt, dass die Belagsoberfläche gerissen ist und die gesamte Strassenböschung auf einer Länge von knapp 60 m instabil geworden ist. Grössere Rutschungen unterhalb der Strasse belegen dies und machen zusätzliche geologische Abklärungen notwendig.

Damit in Zukunft das anfallende Wasser der Strassenentwässerung als auch die Entleerung der Brunnenstube der Wasserversorgung Turbenthal schadlos abgeführt werden kann, soll ein neuer Meteorkanal PP DN 250mm mit einer Länge von rund 80 m erstellt werden. Die Wasserversorgung Turbenthal übernimmt 50% der Kosten für diese neue Ableitung. Die vollständig verkalkten Abschnitte der Sickerleitung werden ersetzt, um das anfallende Hangwasser abführen zu können und ein zukünftiges Durchweichen der Fundationsschicht zu verhindern.

Verschiebung der Strassenparzelle im Wald

Bis auf den Abschnitt im Wald, erfolgt die Strassensanierung innerhalb der heutigen Strassenparzellen.

Im Rahmen der Feldaufnahmen für die Projektierung wurde festgestellt, dass die Strassenparzelle im Abschnitt Haldenweg bis zum Waldrand im Pfaffberg auf einer Länge von rund 255 m teilweise in der bergseitigen Böschung befindet.

Im ersten, rund 100 m langen Teilabschnitt (Haldenweg bis Unterhaltsweg Kat.Nr. 2420) befindet sich die Strassenparzelle vollständig innerhalb des Waldes. Die bergseitige Grenze verläuft zwischen 20 cm bis 40 cm in der teilweise steilen, bergseitigen Böschung.



Foto beim Unterhaltsweg Kat.-Nr. 2420

Im zweiten, rund 155 m langen Teilabschnitt (Unterhaltsweg Kat.Nr. 2420 bis Waldrand Pfaffberg), befindet sich die Strassenparzelle talseitig im Wald und bergseitig in der Landwirtschaftszone. Die bergseitige Grenze verläuft bis zu 80 cm in der steilen, bergseitigen Böschung. In der bergseitigen Böschung ist eine markante Eiche vorhanden, welche nach Möglichkeit erhalten werden soll.



Fotos Teilabschnitt Unterhaltsweg Kat.Nr. 2420 bis Waldrand Pfaffberg

Mit einem Variantenstudium konnte aufgezeigt werden, dass der Lösungsansatz mit dem Verschieben der Strassenparzelle erhebliche Vorteile gegenüber den anderen geprüften Varianten hat. Mit dieser Lösung wären die baulichen Eingriffe im Wald, der Landwirtschaftszone und der Grundwasserschutzzone am geringsten. Ebenso wäre die Bauzeit ohne bergseitige Stützmauer wesentlich kürzer, was vor allem oberhalb der Baustelle liegenden landwirtschaftlichen Betrieben einen erheblichen Kostenfaktor darstellt.

Es ist jedoch eine Ausnahmewilligung seitens der Baudirektion Kanton Zürich für die Verschiebung der Strassenparzelle im Wald notwendig. Nach Prüfung des Variantenstudiums durch den Kreisforstmeister Forstkreis 3, wurde die Variante «Verschiebung der Strasse talwärts» im Vergleich zur Variante «Böschungsabtrag» ausreichend und nachvollziehbar begründet, so dass eine Rodungsbewilligung für die Strassenverschiebung in Aussicht gestellt werden konnte. Das nun vorliegende Projekt muss zur definitiven Bewilligung noch bei der Baudirektion Kanton Zürich eingereicht werden.

Kosten

Als Grundlage für die Ermittlung der Baukosten dienten ähnliche Projekte aus den Jahren 2024/2025. Unter Berücksichtigung einer Reserve von 5 % für Unvorhergesehenes ist mit folgenden Kosten zu rechnen (Kostengenauigkeit +/- 20 %):

Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	0
Bauarbeiten	"	973'500
- Regiearbeiten		
- Baustelleneinrichtungen		
- Abbrüche		
- Bauarbeiten für Werkleitungen		
- Erdarbeiten		
- Übergangs- und Foundationsschicht		
- Abschlüsse und Pflästerungen		
- Belagsarbeiten		
- Entwässerungen		
- Ortbetonbau		
Nebenarbeiten	"	325'500
- Lieferung und Montage GMK-System Stützmauer		
- Geotechnische Sondierungen, Laborkosten, Druckproben		
Technische Arbeiten	"	101'000
- Ausführungsprojekt, Ausführung (Bauleitung), Abschlussarbeiten		
- Honorare, Geologe		
- Bewilligungen		
- Vermarkung, Vermessung		
Kostenbeteiligung Wasserversorgung Turbenthal 50% an Meteorkanal	"	-32'000
8.1 % MwSt inklusive Rundung	"	<u>112'000</u>
Total	Fr.	1'480'000

Es ist vorgesehen, in den Monaten April bis Mai 2026 das öffentliche Submissionsverfahren für Tiefbau- und Belagsarbeiten durchzuführen, damit bis zur Gemeindeversammlung der definitive Kostenvoranschlag erstellt werden kann. Erfahrungsgemäss bestehen hier doch noch beachtliche Unterschiede zwischen den Angeboten der einzelnen Unternehmungen.

Im vorliegenden Kostenvoranschlag nicht enthalten sind die vom Gemeinderat bereits in eigener Kompetenz bewilligten Kredite (inkl. MwSt) für Zustandserfassung (Fr. 21'500) sowie Projektierung, Ausführungsprojekt und Submission (Fr 58'500) sowie 3D-Aufnahmen (Fr. 11'200) in der Höhe von gesamthaft Fr. 91'200.

Folgekosten

Aus betrieblicher Sicht werden die Strassensanierung keine grossen zusätzlichen Mehraufwendungen bei den Unterhaltskosten generieren. Bei den Kapitalfolgekosten legt der Gemeinderat für die planmässigen Abschreibungen im Verwaltungsvermögen gemäss § 30 VGG den Mindeststandard fest.

Anlagekategorie	Einheit	Basis Fr.	Betrag Fr.
Strassen	Nutzungsdauer: 40 Jahre	1'480'000	37'000
Zinsaufwand	Zinssatz 1 %	1'480'000	14'800
Kapitalfolgekosten			51'800

Realisierung

Nach erfolgter Genehmigung durch die Gemeindeversammlung kann zeitnah mit der Produktion der GMK-Stützmauerelemente gestartet werden.

Ab anfangs August 2026 wird mit dem Aushub für die rund 165 m lange Stützmauer der 1. Bauetappe gestartet werden. Das Versetzen der GMK-Stützmauerelemente inkl. dem Aushub und dem Einbringen der Zuganker dauert ca. 4 Wochen. Anschliessend werden die Elemente bis Mitte September 2026 mit Kies hinterfüllt.

Ab Mitte September 2026 bis Mitte November 2026 sollen in der 1. Bauetappe die weiteren Tiefbau- und Belagsarbeiten inkl. Einbau des Deckbelages ausgeführt werden. Der Einbau des Deckbelages ist witterungsabhängig erfolgt allenfalls erst im Frühling 2027 mit der 2. Bauetappe.

Ab Mitte Oktober 2026 ist geplant in der 2. Bauetappe, Abschnitt Brücke Steinenbach bis zum Sanierungsende von 2021, eine neue Meteorwasserableitung zu erstellen und die defekte Sickerleitung zu erneuern. Ab Mitte November 2026 sollen dann die GMK-Stützmauerelemente der rund 60 m langen Stützmauer versetzt werden und parallel dazu die Bankettsicherung der talseitigen Böschung Richtung Töss erstellt werden. Im Bereich der neuen Stützmauer sowie der Meteorwasserleitungen werden vor der Winterpause provisorische Beläge eingebaut.

Nach der Winterpause von Mitte Dezember 2026 bis anfangs März 2027 werden dann in der 3. Bauetappe die weiteren Tiefbau- und Belagsarbeiten ausgeführt werden. Diese sollen spätestens Ende April 2027 mit dem Einbau der Beläge abgeschlossen sein.

Verkehrskonzept

Der gesamte Verkehr muss während der Bauzeit von Mitte August 2026 bis Dezember 2026 sowie von Anfangs März 2027 bis Ende April 2027 grossräumig umgeleitet werden. Die genauen Details sind mit den betroffenen Gemeinden (Wila / Turbenthal / Bauma) noch zu klären.

Für den Zeitraum ab Anfangs August 2026 bis Mitte September 2026 kann die Zufahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge jeweils von 16.30 h bis 07.30 Uhr gewährleistet werden. Danach ist dies aus platz- und bautechnischen Gründen nicht mehr realisierbar respektive müsste mit der beauftragten Tiefbauunternehmung im Detail geklärt werden.

Empfehlung

Mit den vorgesehenen Sanierungsmassnahmen sollten in diesem Bereich über Jahrzehnte keine grösseren Massnahmen mehr nötig sein. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, dem vorliegenden Antrag zuzustimmen.

8492 Wila, 21. April 2026



Gemeinderat Wila


Simon Mösch
Gemeindepräsident


Balz Zinniker
Gemeindeschreiber

Abschied der Rechnungsprüfungskommission	
Politische Gemeinde Wila	Kreditantrag Sanierung Manzenhubstrasse

Antrag des Gemeinderats

Der Gemeinderat Wila beantragt den Stimmberechtigten:

- Für die Sanierung der Manzenhubstrasse (Steinenbach bis Pfaffberg) gemäss Projekt vom 10. April 2026 der Forster & Linsi AG wird Fr. 1'480'000 (inkl. MwSt.) bewilligt. Die Kreditsummen erhöhen sich um die teuerungsbedingten Lohn- und Materialaufschläge zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags und der Ausführung.

Abschied der RPK

Die Rechnungsprüfungskommission hat den Antrag der politischen Gemeinde an ihrer Sitzung vom 06.05.2026 geprüft. Sie stellt dabei fest, dass der Antrag finanzrechtlich zulässig und finanziell angemessen ist. Sie empfiehlt den Stimmberechtigten den Antrag zu genehmigen.

Wila, 06. Mai 2026

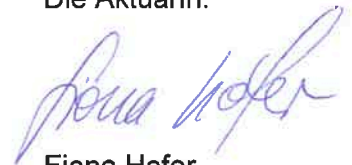
für die Rechnungsprüfungskommission

Der Präsident:



Fredi Nessensohn

Die Aktuarin:



Fiona Hofer