



Gemeinde Stäfa

Gemeindeversammlung
17. Juni 2024

Antrag des Gemeinderats

6 Tränkebachstrasse
Kredit Fr. 1,15 Mio. für Verkehrssicherheit

Stäfa, 26. März 2024

6 Tränkebachstrasse Kredit Fr. 1,15 Mio. für Verkehrssicherheit

Antrag

1. Für Verkehrssicherheit und Fussgängerschutzmassnahmen an der Tränkebachstrasse im Abschnitt Grundstrasse bis Glärnischstrasse wird ein Verpflichtungskredit von 1'150'000 Franken inkl. MwSt. bewilligt.
 2. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich um in der Zeit zwischen Kreditbewilligung und Ausführungsbeginn eingetretenen Preisänderungen gemäss Produktionskostenindex (PKI).
-

Die Vorlage in Kürze

Gemäss Artikel 22 Abs. 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten (1. Januar 2004) dieses Gesetzes behindertengerecht sein. Der gesetzeskonforme Ausbau der Bushaltestellen an der Tränkebachstrasse mit Kosten in der Höhe von 1'840'000 Franken wird durch den Gemeinderat als gebundene Ausgabe bewilligt.

Im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen sind auch die Verkehrssicherheit allgemein, die Gehwegverbindungen und Fussgängerübergänge auf der Tränkebachstrasse überprüft worden. Dabei sind einige Defizite wie fehlende Gehwegverbindungen, zu schmale Fussgängerschutzinseln und Radstreifen festgestellt worden. Da die Tränkebachstrasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse den quartierübergeordneten Verkehr aufnehmen muss und gleichzeitig durch die öffentlichen Anlagen (Schulen, Sportanlagen, Gemeindesaal, Zugang zu Friedhof und Kirche) beidseits der Strasse viel Fussgänger- und Veloverkehr auslöst, besteht ein hohes Anforderungsprofil für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse.

Gemäss Projektvorlage wird westlich der neuen Bushaltestelle Obstgarten im Bereich der Liegenschaft Tränkebachstrasse 21 die Linienführung der Tränkebachstrasse begradigt. Im Abschnitt Liegenschaft Tränkebachstrasse 10 bis Chapfwiesenstrasse wird das heute fehlende seeseitige Trottoir ergänzt. Durch die gerade Linienführung des Trottoirs auf der nördlichen Seite wird die Übersichtlichkeit verbessert und der Eingriff auf die seeseitigen Grundstücke fällt geringer aus. Die Einmündungen der Chapfwiesenstrasse, der Geimmoosstrasse und der Kirchbühlstrasse werden als Trottoirüberfahrt ausgebildet, womit den Fussgängern der Vortritt eingeräumt wird. Die Tränkebachstrasse wird als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen von 1.50 m ausgeführt. Im Projektperimeter werden sechs Fussgängerübergänge mit normgerechten Fussgänger-schutzinseln (Breite 2.00 m) erstellt. Bei den Bushaltestellen Obstgarten und Landi ist jeweils auf der Nordseite ein Buswarteunterstand vorgesehen.



Abbildung Projektplan Tränkebachstrasse Abschnitt West (Stand: Februar 2024)



Abbildung Projektplan Tränkebachstrasse Abschnitt Ost (Stand: Februar 2024)

Für alle vorgenannten Massnahmen sowie für den Ausbau der Bushaltestellen ist ein Landerwerb von insgesamt ca. 550 m² erforderlich. Nebst den Ausbau- und Anpassungsmassnahmen werden die Fahrbahn inkl. Werkleitungen saniert und die Strassenbeleuchtung erneuert.

Dem Gemeinderat sind sichere Verkehrsverhältnisse für alle Teilnehmenden sehr wichtig, insbesondere im Bereich von Schulen und öffentlichen Anlagen. In Koordination mit dem behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen kann mit einer Investition von 1,15 Mio. Franken die Sicherheit auf der Tränkebachstrasse markant erhöht und die Fusswegverbindungen optimiert werden. Mit den geplanten Buswarteunterständen wird auch der Komfort der ÖV-Nutzerinnen und Nutzer verbessert.

Beleuchtender Bericht

1. Vorgeschichte

Gemäss Artikel 22 Abs. 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten (1. Januar 2004) dieses Gesetzes behindertengerecht sein.

Aufgrund von Studien und Abklärungen hat der Gemeinderat an den Sitzungen vom 29. Januar und 10. Dezember 2019 Grundsatzentscheide über die Anordnung bzw. den behindertengerechten Ausbau für die an der Tränkebachstrasse liegenden Bushaltestellen Tränkebach, Obstgarten und Landi an der Tränkebachstrasse gefällt.

Die Tränkebachstrasse im Abschnitt Grundstrasse bis Glärnischstrasse ist verkehrsplannerisch als verkehrsorientierte Sammelstrasse eingestuft und hat die Funktion einer quartierübergeordneten Kanalisierung und Durchleitung des Verkehrs. Beidseits der Strasse befinden sich öffentliche Anlagen (Schulen, Sportanlagen, Gemeindsaal, Zugang zu Friedhof und ref. Kirche) wie auch Wohnüberbauungen, weshalb die Tränkebachstrasse unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse erfüllen muss.

Als Sammelstrasse ist sie eine der am stärksten beanspruchte Gemeindestrasse und weist insbesondere im Bereich der Schulen eine hohe Fussgängerfrequenz aus. Die meisten Fussgängerübergänge sind heute mit einer Breite von nur einem Meter zu schmal. Ausserdem fehlt auf der im Abschnitt der Liegenschaft Tränkebachstrasse 10 bis zur Chapfwiesenstrasse ein seeseitiges Trottoir. Ebenso entspricht der markierte Radstreifen auf der Tränkebachstrasse nicht den gültigen Normen.

Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bushaltestellen zu verbessern, bewilligte der Gemeinderat am 19. Oktober 2021 für die Projektierung der Haltestellen sowie für die Verbesserung von Fussgängerschutzmassnahmen einen Kredit von 77'000 Franken.

Am 18. Oktober 2022 hat der Gemeinderat das Auflageprojekt über den Ausbau der Bushaltestellen und Fussgängerschutzmassnahmen an der Tränkebachstrasse für die Mitwirkung der Bevölkerung gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG) freigegeben.

Am 17. Oktober 2023 hat der Gemeinderat die eingegangenen Einwendungen geprüft und über die Berücksichtigung der Anliegen entschieden. Gestützt darauf erteilte er sodann den Auftrag zur Ausarbeitung des Bauprojekts.

2. Projekt

2.1 Bushaltestellen

Die Anzahl der Bushaltestellen werden im Abschnitt zwischen der Grund- und der Glärnischstrasse von drei auf zwei reduziert. Die Bushaltestelle Tränkebachstrasse wird aufgehoben und die Bushaltestellen Obstgarten und Landi werden verschoben und behindertengerecht ausgebaut.

Die Haltestelle Obstgarten wird neu im Bereich des Sportplatzes Obstgarten erstellt. Die jeweiligen Haltekannten werden durch einen Fussgängerübergang mit Schutzinsel getrennt und sind somit nicht überholbar. Beide Haltekannten werden als Kissenlösung mit Zürich-Bordsteinen mit 22 cm bzw. 16 cm hoher Anlegekannten ausgeführt. Auf der Nordseite wird die Haltestelle mit einem Bushäuschen ausgestattet. Die nordseitige Haltestelle Landi wird in Richtung Westen, die seeseitige Haltestelle Landi in Richtung Osten verschoben. Mit der Verschiebung können die Anlegekannte mit 22 cm hohen Zürich-Bord ausgebildet werden. Beide Busbuchten werden als reduzierte Buchten ausgeführt und bleiben mit einer Restfahrbahnbreite von 6.00 m überholbar. Der Begegnungsfall PW / LWK kann somit eingehalten werden. Auf der Nordseite wird die Haltestelle mit einem Bushäuschen ausgestattet.

2.2 Strasse und Trottoir

Westlich der neuen Bushaltestelle Obstgarten im Bereich der Liegenschaft Tränkebachstrasse 21 wird die Linienführung der Tränkebachstrasse begradigt. Im Abschnitt Liegenschaft Tränkebachstrasse 10 bis Chapfwiesenstrasse wird das heute fehlende seeseitige Trottoir ergänzt. Durch die gerade Linienführung des Trottoirs auf der nördlichen Seite wird die Übersichtlichkeit verbessert und der Eingriff auf die seeseitigen Grundstücke fällt geringer aus. Die Einmündungen der Chapfwiesenstrasse, der Geimoosstrasse und der Kirchbühlstrasse werden als Trottoirüberfahrt ausgebildet.

Aufgrund diverser Werkleitungsvorhaben wird voraussichtlich eine umfassende Strassensanierung mit Anpassung der Beleuchtung notwendig. Die detaillierten Strassensanierungsmassnahmen werden bestimmt, sobald der genaue Umfang der Werkleitungsprojekte feststeht.

2.3 Radstreifen

Die Tränkebachstrasse wird als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen von 1.50 m ausgeführt.

2.4 Fussgängerübergänge

Im Projektperimeter werden sechs Fussgängerübergänge mit normgerechten Inseln erstellt. Die neuen Fussgängerschutzinseln werden mit einer Breite von 2.00 m ausgeführt. In diesen Bereichen haben die Fahrspuren eine Mindestbreite von 3.50 m für die Gewährleistung der Schneeräumung und für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Ein bestehender Fussgängerstreifen auf der Tränkebachstrasse im Abschnitt Grundstrasse und Chapfwiesenstrasse wird aufgehoben. Aufgrund der Neuerstellung der Trottoirüberfahrten an der Geimoosstrasse, der Chapfwiesenstrasse und der Kirchbühlstrasse werden diese Fussgängerstreifen ebenfalls aufgehoben.

2.5 Landerwerb

Für den Ausbau der Bushaltestellen, die Trottoirergänzungen sowie den normgerechten Bau der Fussgängerschutzinseln ist ein Landerwerb von insgesamt ca. 550 m² erforderlich. Davon sind mit ca. 169 m² Landabtretung gemeindeeigene Grundstücke betroffen. Teilweise kann der Landerwerb von Privatgrundstücken mit einem Landabtausch ausgeglichen oder reduziert werden. Die vom Landerwerb betroffenen privaten Grundeigentümer sind bereits in der Vorprojektphase miteinbezogen worden. Soweit der Landerwerb nicht freihändig vereinbart werden kann, müsste die Gemeinde Stäfa das Enteignungsverfahren einleiten.

2.6 Akustisches Projekt

Durch das bauliche Vorhaben ist gestützt auf Art. 8 der Lärmschutzverordnung (LSV) die Lärmsituation aufzuzeigen und ein akustisches Projekt zu erstellen. Im akustischen Projekt vom 7. März 2024 des Ingenieurbüros A. Suter, Thalwil, werden die Lärmsituation aufgezeigt und Massnahmen erläutert. Der Gemeinderat hat sich für den Einbau eines lärmarmen Belages sowie für den Einbau von Schallschutzfenstern bei Gebäuden mit Überschreitung von Immissionsgrenzwerten entschieden. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf ca. 335'000 Franken. Für diese Lärmschutzmassnahmen kann ein Bundesbeitrag in der Höhe von rund 110'000 Franken erwartet werden.

2.7 Bauzeit

Die Bauarbeiten sollen, sofern keine Projekteinsprachen eingehen, ab 2026 in Angriff genommen werden und dauern mindestens ein Jahr. Muss das Enteignungsverfahren für den Landerwerb beansprucht werden, würde sich die Realisierung mehrjährig verschieben.

Wegen des öffentlichen Verkehrs kann die Tränkebachstrasse nicht gesperrt werden.

Die Ausführung wird in Teiletappen mittels Lichtsignalanlage erfolgen. Der öffentliche Verkehr mit der Buslinien 951 und 955 wird mit einer Busbevorzugung an der Lichtsignalanlage aufrechterhalten. Die Zufahrt für die Anwohnenden wird mit wenigen Ausnahmen (Belagsbau) gewährleistet. Die Bevölkerung und die Anwohnenden werden frühzeitig über die Sperrungen und das Zufahrtsregime informiert.

2.8 Weitere Bauvorhaben

Nebst dem Ausbau der Bushaltestellen und der Fussgängerschutzmassnahmen sind an der Tränkebachstrasse Werkleitungsvorhaben wie der Ersatz der Transportwasserleitung (Gemeindewerke Stäfa) und der Neubau einer Fernwärmeleitung (zu Lasten der Firma Energie 360° AG) geplant.

3. Ausgaben

Gemäss Artikel 22 Abs. 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten (1. Januar 2004) dieses Gesetzes behindertengerecht sein. Aufgrund der gesetzlichen Pflicht sind diese Ausgaben nach den Kriterien von § 103 Abs. 1 des Gemeindegesetzes als gebundene Ausgaben zu klassieren. Sie werden in der Kompetenz des Gemeinderats bewilligt.

Das vorliegende Projekt enthält daneben neue Ausgaben, die von der Gemeindeversammlung zu bewilligen sind.

Gemäss Kostenvoranschlag vom 26. Februar 2024 ist mit folgenden Kosten (Genauigkeit +/- 15%) zu rechnen:

Totalkosten

Beschreibung	Betrag Fr.
Erwerb Grund und Rechte	500'000
Bauarbeiten	1'105'000
Nebenarbeiten	655'000
Öffentliche Beleuchtung	165'000
Technische Arbeiten/Vermessung	460'000
Diverses und Unvorhergesehenes	105'000
Total Kosten inkl. 8,1 % MwSt. (Genauigkeit +/- 15%)	2'990'000

Aufteilung neue und gebundene Ausgaben

Fussgängerschutzmassnahmen, Strassenbegradigung, Buswarteunterstände	Fr. 1'150'000	Neue Massnahmen
Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen	Fr. 1'840'000	Gebundene Massnahmen
Total	Fr. 2'990'000	

Sofern der Kredit für die neuen Massnahmen (Trottoirergänzung, Fussgängerschutzzinsen, Strassenbegradigung, Buswarteunterstände) von der Gemeindeversammlung abgelehnt wird, würde der Gemeinderat nur den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen und die notwendigen Sanierungsmassnahmen vornehmen lassen.

Die Kosten für die voraussichtliche Strassensanierung im ganzen Projektperimeter wurden noch nicht detailliert erhoben. Sobald der genaue Umfang der Werkleitungssanierungen bekannt ist, können die genauen Kosten ermittelt werden. Die Kosten der Strassensanierungsmassnahmen werden dannzumal als gebundene Ausgabe durch den Gemeinderat bewilligt.

4. Beiträge

Im Rahmen der Programmvereinbarung des Bundes im Umweltbereich werden für Lärmschutzmassnahmen an Gemeindestrassen in den Jahren 2025 – 2028 Subventionen vom Bund ausgerichtet. Für den Einbau eines lärmarmen Belags und von Schallschutzfenstern ist mit einem Bundesbeitrag in der Höhe von rund 110'00 Franken (ca. 92'000 Franken für Belag und ca. 18'000 Franken für Schallschutzfenster) zu rechnen.

Gemäss § 62 des Strassengesetzes haben Eigentümer der an Strassen und Plätze anstossenden Liegenschaften, die in bebauten oder in baulicher Entwicklung befindlichen Gebieten liegen, an die Kosten der erstmaligen Erstellung von Trottoiren angemessene Beiträge zu leisten. Wo nur ein Trottoir erstellt wird, dürfen die Eigentümer der gegenüberliegenden Grundstücke höchstens mit einem Drittel der Summe der Anstösserbeiträge belastet werden. Wird später auch das gegenüberliegende Trottoir erstellt, sind die Beiträge entsprechend der Aufteilung beim Bau des ersten Trottoirs auf die beidseitigen Anstösser zu verlegen.

Die Summe der Anstösserbeiträge darf die Hälfte der vollen Kosten mit Einschluss des Landerwerbs, jedoch nach Abzug allfälliger Bundes- und Staatsbeiträge, nicht übersteigen. Bei Trottoirbauten, die vorwiegend mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr erfolgen, sind Beiträge nur für Liegenschaften zu leisten, bei denen die veränderten Verkehrsverhältnisse die Wertvermehrung bewirken.

Im vorliegenden Fall besteht an der Tränkebachstrasse ein überwiegendes Verkehrs- und Sicherheitsinteresse zur Erschliessung der Bushaltestellen, der Schulanlagen und von weiteren öffentlichen Gebäuden. Aus diesem Grund wird auf die Erhebung von Gehwegbeiträgen verzichtet.

5. Folgekosten

Die Kapitalfolgekosten betragen 59'500 Franken pro Jahr. Die jährlichen betrieblichen Kosten (Sachaufwand) belaufen sich auf 35'700 Franken; die jährlichen personellen Folgekosten auf 19'900 Franken.

6. Teuerungsvorbehalt

Sofern mit dem Projekt nicht innerhalb eines Jahres seit Kreditbewilligung begonnen werden kann, wird der Kredit einer Teuerungsklausel nach Produktionskostenindex (PKI) unterstellt. Vorliegend könnte ein Enteignungsverfahren infolge Landerwerb notwendig werden, weshalb in einem solchen Fall nicht innerhalb eines Jahres begonnen werden könnte. Der Kredit wird deshalb einem Teuerungsvorbehalt unterstellt (Stand der Kostenermittlung: Februar 2024).

7. Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind Projekte vor der Kreditbewilligung der Bevölkerung zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

Da in diesem Projekt die Verschiebung und der Ausbau von Bushaltestellen und Fussgängerschutzmassnahmen vorgesehen sind, wurde das Projekt 30 Tage öffentlich aufgelegt.

Die öffentliche Auflage dauerte vom 28. Oktober bis am 27. November 2022. Während der öffentlichen Auflage sind kurz zusammengefasst folgende Einwendungen gegen das Projekt eingegangen:

- Prüfung Querungsstellen Fussgänger / Velo
- Detailliertere Ausarbeitung der Markierung
- Gehwegüberfahrten gemäss der Norm ausgestalten
- Veloverbindung Furrigasse prüfen
- Velo auf Schmitzenbachstrasse im Gegenverkehr zulassen
- Mehrzweckstreifen im Bereich Haltestelle Landi erstellen

- Verschiebung Standort Haltestelle Landi
- Reduktion Anzahl Haltestellen
- Verzicht auf Begradigung der Tränkebachstrasse
- Beidseitiger Gehweg nicht notwendig
- Auf Landerwerb verzichten
- Entschädigung Landerwerb zu gering
- Beibehaltung Ausnützung
- Geschwindigkeitsreduktion

Die Einwendungen wurden geprüft und wo möglich im Projekt berücksichtigt. Die verschiedenen Wünsche wurden mittels Varianten aufgearbeitet und anhand einer Vergleichsmatrix bewertet. Die Bestvarianten wurden in das Bauprojekt aufgenommen.

An der Begradigung der Tränkebachstrasse und der Lückenschliessung der beidseitigen Gehwegführung wird festgehalten. Eine Temporeduktion ist für die Tränkebachstrasse als Sammelstrasse nicht vorgesehen. Die Seitenstrassen werden neu mit Gehwegüberfahrten ausgestaltet. Anpassungswünsche ausserhalb des Projektperimeters werden nicht berücksichtigt. Die Landentschädigung pro Quadratmeter wurde erhöht; die bauliche Ausnützung der abzutretenden Landfläche kann jedoch nicht beibehalten werden (Bestimmung im kantonalen Recht).

Die ausführliche Stellungnahme zu den eingereichten Einwendungen und Begehren können dem separaten Bericht zu den Einwendungen vom 26. Februar 2024 entnommen werden, der nach dem Beschluss der Gemeindeversammlung während 60 Tagen zur Einsicht verfügbar ist.

8. Schlussbemerkungen

Durch die Ergänzung des fehlenden Trottoirs und die normgerechte Erstellung der Fussgängerschutzinseln wird an der Tränkebachstrasse der Fussgängerschutz deutlich verbessert und damit der sicherheitsrelevante Aspekt in der Schulzone berücksichtigt. Auch für die Velofahrenden wird mit den 1.50 m breiten Velostreifen auf der Fahrbahn eine bessere Verkehrssicherheit erreicht.

Mit dem hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen werden einerseits die Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgesetzt und andererseits die Komfortabilität für alle ÖV-Nutzer und Nutzerinnen erhöht.

Der Einbau eines lärmarmen Belags verbessert die Immissionssituation der angrenzenden Wohnbauten. Insgesamt wird aus Sicht des Gemeinderats ein Mehrwert sowohl

für den Gebrauch der Strasse und als auch für die Anwohnerschaft erreicht. Der Mitteleinsatz ist zwar mit insgesamt knapp 3 Mio. Franken hoch, aber angesichts einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 40 Jahren vertretbar.

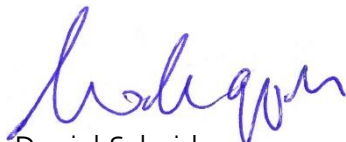
Der Gemeinderat empfiehlt der Gemeindeversammlung darum, diesem Antrag zuzustimmen.

Stäfa, 26. März 2024

IM NAMEN DES GEMEINDERATS STÄFA



Christian Haltner
Gemeindepräsident



Daniel Scheidegger
Gemeindeschreiber