

Urnenabstimmung

Beleuchtender Bericht

Zustimmung zum Beschluss der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023:

«Tempo 30 in den Quartieren, auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse

(Sihltalstrasse bis Höhe Kirchweg) und eine

Begegnungszone im Gartendörfli sowie

Genehmigung des Objektkredites von

Fr. 301'000 für die Umsetzung.»

S O N N T A G
03|09|23



An die Stimmberechtigten

Gestützt auf Art. 9 Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 9. Februar 2020 unterbreiten wir Ihnen folgende Vorlage zur Abstimmung:

Zustimmung zum Beschluss der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023:

«Tempo 30 in den Quartieren, auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse (Sihltalstrasse bis Höhe Kirchweg) und eine Begegnungszone im Gartendörfli sowie Genehmigung des Objektkredites von Fr. 301'000 für die Umsetzung.»

Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und Ihre Stimme über deren Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel, den Sie in der Beilage erhalten, mit JA oder NEIN abzugeben.

Aktenaufgabe

Die Akten zu diesem Geschäft können bei der Infothek der Gemeindeverwaltung, Neue Dorfstrasse 14, während den Schalteröffnungszeiten oder online unter www.langnauamalbis.ch eingesehen werden.

Das Wichtigste in Kürze

An der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023 wurde der Einführung von Tempo 30 in den Zonen 1–5 sowie auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse und einer Begegnungszone im Gartendörfli zugestimmt. Nach der Schlussabstimmung wurde der Antrag auf eine nachträgliche Urnenabstimmung gestellt. Das erforderliche Quorum von einem Drittel wurde erreicht. Die Vorlage muss daher an der Urne zur Abstimmung unterbreitet werden.

Tempo 30 ist in Langnau am Albis seit vielen Jahren ein Thema. Anfragen für Tempo-30-Zonen in einzelnen Quartieren häuften sich in der Vergangenheit. Um ein «Flickenteppich» als Folge von Einzelentscheidungen zu verhindern, hat der Gemeinderat die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren und auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse mit der Erstellung von verkehrstechnischen Gutachten prüfen lassen.

Für das Gemeindegebiet wurden zusammen mit dem Verkehrsplaner und der Kantonspolizei Zürich fünf Tempo-30-Zonen sowie eine Tempo-30-Strecke auf der Neuen Dorfstrasse festgelegt. Die Detailpläne und die jeweiligen verkehrstechnischen Gutachten sind online unter www.langnauamalbis.ch einsehbar.

Die Einführung von Tempo 30 km/h in allen beantragten Zonen inklusive einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse sowie die Einführung einer Begegnungszone im Gartendörfli, löst in der ersten Phase ein Massnahmenpaket

im Umfang von Fr. 261'000 aus. Sollten die Ziele mit diesen Massnahmen innerhalb eines Jahres nicht erreicht werden, würden die Massnahmen in zweiter Priorität im Umfang von zusätzlich Fr. 40'000 ausgelöst werden. Der Objektkredit beträgt gesamthaft Fr. 301'000.

Die Reduktion des Tempos in den Quartieren und auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse hat mehrere Wirkungen: Die Verkehrssicherheit wird erhöht, Gefahrenstellen werden entschärft und Schulwege besser gesichert. Die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität lässt sich generell steigern. In Tempo-30-Zonen sind je nach Strassencharakteristik und gemessenem Geschwindigkeitsniveau unterschiedliche unterstützende Massnahmen erforderlich. Wenn ein «V85» – die Geschwindigkeit, die durch 85 Prozent der Fahrzeuge nicht überschritten wird – von maximal 40 km/h ermittelt worden ist, sind gemäss Praxis der Kantonspolizei keine baulichen Vorkehrungen notwendig. Bei einem höheren Wert sind solche vorzusehen.

An der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023 wurde die Vorlage kontrovers diskutiert. 536 Stimmberechtigte haben im Zelt in der Schwerzi teilgenommen und bis Mitternacht debattiert. Dem Änderungsantrag zur Zone 5, eine Begegnungszone für das Gartendörfli, wurde mit vereinzelt Gegenstimmen und Enthaltungen zugestimmt. Der Änderungsantrag, welcher vorsah, Tempo 30 in ganz Langnau am Albis, ausgenommen der Kantonsstrassen (Sihltal- und Albisstrasse) einzuführen, wurde abgelehnt. Bei der Neuen Dorfstrasse obsiegte die Variante Tempo 30.

In der Schlussabstimmung der Gemeindeversammlung wurde der Einführung von Tempo 30 in den fünf Zonen sowie auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse und dem Objektkredit von Fr. 301'000 zugestimmt. Der von einem Stimmbürger unmittelbar nach der Schlussabstimmung gestellte Antrag auf nachträgliche Urnenabstimmung erreichte das Quorum eines Drittels. Somit ist der Beschluss der Gemeindeversammlung der Urnenabstimmung zu unterbreiten.

An die Stimmberechtigten	2
Aktenauflage	2
Das Wichtigste in Kürze	2
Antrag	5
Beleuchtender Bericht	6
1. Einleitung	6
2. Grundsätze einer Tempo-30-Zone	6
3. Anpassung der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen per 1. Januar 2023	7
4. Zielsetzungen der Tempo-30-Zonen	8
5. Teilstrecke Neuen Dorfstrasse	9
6. Zielsetzungen Gartendörfli	11
7. Lärmbelastungskataster/Lärmsanierungsprojekt	11
8. Kosten	13
9. Zuständigkeit	15
10. Schlussbemerkungen	15
11. Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)	15

Antrag

Den Stimmberechtigten wird folgender Antrag unterbreitet:

Zustimmung zum Beschluss der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023: «Tempo 30 in den Quartieren, auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse (Sihltalstrasse bis Höhe Kirchweg) und eine Begegnungszone im Gartendörfli sowie Genehmigung des Objektkredites von Fr. 301'000 für die Umsetzung.»

Die Gemeindeversammlung hat am 8. Juni 2023 folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Einführung von Tempo 30 km/h in der Zone 1 (Wildenbühl) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt.
2. Der Einführung von Tempo 30 km/h in der Zone 2 (Wolfgraben) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt.
3. Der Einführung von Tempo 30 km/h in der Zone 3 (Berghalden) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt.
4. Der Einführung von Tempo 30 km/h in der Zone 4 (Kirche) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt.
5. Der Einführung von Tempo 30 km/h in der Zone 5 (Höfli) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt. Für den Gartendörfliweg ist eine Begegnungszone zu errichten.
6. Das Tempo auf der Neuen Dorfstrasse wird wie folgt festgelegt: Der Einführung einer Tempo-30-Strecke (Sihltalstrasse bis Höhe Kirchweg) gemäss Massnahmenplan wird zugestimmt.
7. Für die Umsetzung wird ein Objektkredit von brutto Fr. 301'000.– zulasten der Investitionsrechnung bewilligt.
8. Der Gemeinderat wird ermächtigt, allfällige zwingend notwendige Änderungen an dieser Vorlage, die sich aus dem Genehmigungs- oder Rekursverfahren ergeben, in eigener Kompetenz vorzunehmen. Solche Beschlüsse sind öffentlich bekannt zu machen.
9. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Beleuchtender Bericht

1. Einleitung

In Langnau am Albis gilt aktuell generell Tempo 50 km/h. Einzige Ausnahmen bilden die Tempo-30-Zone Mühlehalden sowie die Begegnungszone auf dem Dorfplatz.

Die Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2003 hat die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren abgelehnt.

Acht Jahre später, am 8. Dezember 2011, hatte die Gemeindeversammlung erneut über die Tempofrage zu entscheiden. Die Initiative für die Einführung von Tempo 30 wurde mit 229 Nein- zu 180 Ja-Stimmen abgelehnt. Der Antrag auf nachträgliche Urnenabstimmung wurde zwar angenommen, aber auch an der Urnenabstimmung vom 17. Juni 2012 fand die Initiative keine Mehrheit (Stimmenverhältnis: 827 Ja, 1'495 Nein). Die Stimmbeteiligung betrug 52.48%.

An der Gemeindeversammlung vom 10. Dezember 2020 ist der Budgetposten für ein verkehrstechnisches Gutachten genehmigt worden. Der Gemeinderat wurde beauftragt, neben dem Tempo 30 auch die flächendeckende Einführung von Tempo 40 auf dem Gemeindegebiet als Alternative zu prüfen.

An der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023 wurde der Einführung von Tempo 30 in den Zonen 1-5 sowie auf einer Teilstrecke der Neuen Dorfstrasse und einer Begegnungszone im Gartendörfli zugestimmt. Nach der Schlussabstimmung wurde der Antrag auf eine nachträgliche Urnenabstimmung gestellt. Das erforderliche Quorum von einem Drittel wurde erreicht.

Auf www.langnauamalbisch.ch gelangen Sie über die Direkt-Links zum Beschluss der Gemeindeversammlung. Dort kann auch das Protokoll der Gemeindeversammlung eingesehen werden.

Die Einführung von Tempo 30 in den Zonen 1–5 fand eine grosse Zustimmung. Bei der Neuen Dorfstrasse waren die Meinungen geteilt. Schliesslich stimmten 247 Stimmberechtigte für Tempo 30 (Variantenantrag) und 232 für Tempo 50 (Hauptantrag).

2. Grundsätze einer Tempo-30-Zone

Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen schreibt die zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen auf dem ergänzenden Netz vor. Insbesondere sind folgende Punkte zu beachten:

- In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Abweichungen davon sind möglich, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (z. B. ungenügende Sichtweiten). Im Weiteren ist es möglich bei Strassen des Basisnetzes (Strassen mit einer verkehrlichen Bedeutung) vom Rechtsvortritt abzuweichen, um z. B. die Gefahr von Schleichverkehr in die untergeordneten Strassen zu verhindern.

- In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen grundsätzlich aufzuheben. Ausnahmen bilden Fussgängerstreifen beispielsweise bei Schulen und Heimen.
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

3. Anpassung der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen per 1. Januar 2023

Mit der Anpassung der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, kann neu auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG verzichtet werden. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV müssen dabei nicht mehr abschliessend beachtet werden. Bei der Beurteilung können dadurch weitere Beweggründe gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG, welche im Art. 108 SSV nicht enthalten sind, aufgeführt werden (z.B. Lebens- und Aufenthaltsqualität).

Damit die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei einen Antrag der Gemeinde in einer genügenden Qualität prüfen bzw. verfügen kann, müssen entsprechende Grundlagen mit der Beantragung eingereicht werden.

Die technischen Grundlagen umfassen hauptsächlich folgende Punkte:

- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum sowie Nutzungsansprüche
- Angaben zum aktuellen Geschwindigkeitsniveau (V85%-Wert)
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen
- Massnahmenplan des Perimeters
- Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen, Strassenabschnitte)

Ablauf und Verfahren:

1. Vorbesprechung mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei (VTA)
2. Antrag an die VTA inkl. oben erwähnten Grundlagen
3. Prüfung der Unterlagen durch die VTA
4. Stellungnahme an die Gemeinde
5. Falls nötig, Bereinigung der Grundlagen
6. Erstellen der notwendigen Verfügungen und Bewilligungen durch VTA
7. Falls bauliche Massnahmen nötig, Koordination mit Kantonspolizei (Details in der Umsetzung)
8. Verfügen und publizieren (VTA/Gemeinde)
9. Umsetzen der Zonen (nach Eintritt Rechtskraft)
10. Überprüfung der Wirksamkeit ca. 1 Jahr nach der Umsetzung (empfohlen)

Mit den Anpassungen sollen unter anderem die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen vereinfacht werden. Generell gilt auf den Strassen in den Innerortsbereichen Tempo 50. Um davon abzuweichen, beispielsweise um eine Tempo-30-Zone einzurichten, war bis anhin ein Gutachten erforderlich. Seit 1. Januar 2023 kann auf das Gutachten verzichtet werden.

Auch mit der Revision der Verordnung ist gemäss den Angaben der Kantonspolizei bei baulichen Massnahmen eine Auflage nach Strassengesetz notwendig, wozu ein technischer Bericht oder Grundlagen ausgearbeitet werden muss.

4. Zielsetzungen der Tempo-30-Zonen

Mit der Einrichtung der Tempo-30-Zonen werden folgende Ziele angestrebt:

Angepasstes Geschwindigkeitsniveau

Die in den geplanten Tempo-30-Zonen enthaltenen Strassen können als Erschliessungsstrassen mit siedlungsorientiertem Charakter bezeichnet werden. Das Strassennetz hat daher primär den Ansprüchen der Anwohner und deren Besucher zu erfüllen. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsregime der siedlungsorientierten Strassen ihrer Funktion entsprechend angepasst. Die Signalisation von Tempo 30 erfolgt im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fuss- und Radverkehrs.

Verkehrssicherheit

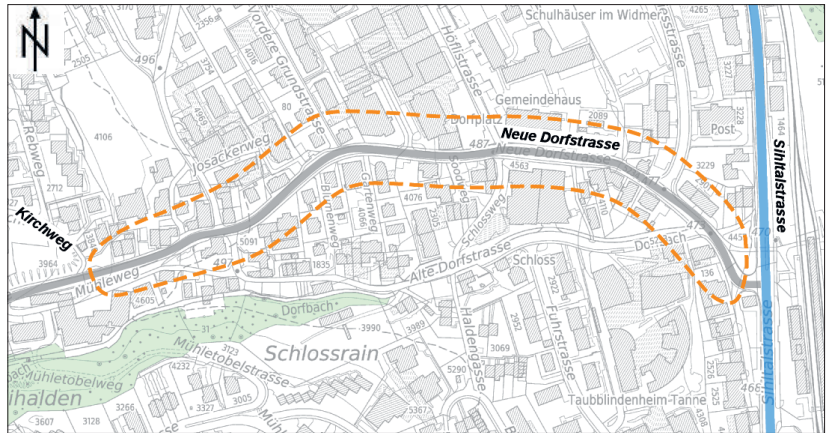
Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Gefährdung durch den motorisierten Individualverkehr reduziert, weil der Anhalteweg von Motorfahrzeugen verkürzt wird. Infolge des kürzeren Anhaltewegs sinken Unfallhäufigkeit und Unfallschwere.

Verbesserung der Wohnqualität

In einer Tempo-30-Zone wird der motorisierte Individualverkehr auf gleichmäßigem Geschwindigkeitsniveau durch das Wohngebiet geführt. Die Höchstgeschwindigkeiten gehen deutlich zurück. Zudem kann eine gewisse Reduktion der Immissionen durch Lärm und Abgase erwartet werden. Gesamthaft betrachtet führt dies zu einer Verbesserung der Wohnqualität.

Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr

Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau in den Tempo-30-Zonen erhalten Zufussgehende vermehrt die Möglichkeit, die Strasse zu überqueren oder sich kurze Zeit auf der Strasse aufzuhalten. Gerade in betroffenen Gebieten, in welchen nur wenige Trottoirs bestehen, kann durch die Reduktion der Geschwindigkeit einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden. Für Velofahrende wirkt sich die Einführung der Tempo-30-Zonen ebenfalls positiv aus, weil sich die Geschwindigkeiten zwischen Velofahrenden und Motorfahrzeugen angleichen.



Für die Umsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Signalisation- und Markierungsmassnahmen nötig. Es wird davon ausgegangen, dass der Abschnitt der Neuen Dorfstrasse mit den angedachten Tempo-30-Zonen 3 und 5 (nördlich und südlich des Abschnittes) zusammengeführt werden können. Gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV (Zonensignalisation) kann bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) eine gemäss Art. 108 SSV begrenzte Tempo-30-Strecke in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Dadurch sind keine wiederholende Tempo-30-Signale nach jeder Einmündung nötig.

Die bisherigen Fussgängerstreifen auf der der Neuen Dorfstrasse können gestützt auf Art. 108 SSV markiert bleiben.

Mit der Signalisation einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf einer Teilstrecke auf der Neuen Dorfstrasse, werden primär folgende Ziele angestrebt:

Reduktion Lärm

Entlang der Neuen Dorfstrasse wird bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einzelnen Liegenschaften der Lärm-Immissionsgrenzwert überschritten. Mit einer tieferen signalisierten Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) soll insbesondere das Ziel einer wahrnehmbaren Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden.

Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der motorisierte Individualverkehr auf gleichmässigem Geschwindigkeitsniveau durch das Siedlungsgebiet geführt. Die Höchstgeschwindigkeiten gehen deutlich zurück.

Entsprechend kann von einer Reduktion (-4dB) der Immissionen durch Lärm und Abgase erwartet werden. Gesamthaft betrachtet führt dies zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Erhöhung Verkehrssicherheit

Mit einer tiefer signalisierten Höchstgeschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. Durch die Geschwindigkeitsreduktion können an den Knoten und Fussgängerstreifen die erforderlichen Sichtweiten eingehalten bzw. eher erreicht werden und die allgemeine Erfassung des Strassenraumes wird erleichtert. Infolge des kürzeren Anhaltewegs sinken Unfallhäufigkeit und Unfallschwere.

6. Zielsetzungen Gartendörfli

In Begegnungszonen geniessen Zufussgehende Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und das Parkieren ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt. In Wohnquartieren steht die Verkehrsfläche den Menschen für Spiel und Sport zur Verfügung, dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht unnötig behindern. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird gesteigert, eine Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen kann ebenfalls erwartet werden. Eine Begegnungszone schafft Raum für Spiel und Sport sowie gesellschaftliche Aktivitäten. Die Verkehrssicherheit wird speziell für den Langsamverkehr erhöht.

Bei einer Begegnungszone genügen gemäss der Praxis der Kantonspolizei markierungstechnische Massnahmen, insofern der V85%-Wert unter 30 km/h aufweist. Bei einem V85%-Wert von 31 km/h und höher sind bauliche Massnahmen vorzusehen. Die Messungen, welche vom 14.–21. Juni 2023 durchgeführt wurden, weisen einen V85%-Wert von 28 km/h aus. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass keine baulichen Massnahmen, sondern lediglich markierungstechnische Massnahmen für die Umsetzung benötigt werden. Die Kosten für die Signalisation- und Markierungsmassnahmen sind in den Kosten der Zone 5 enthalten.

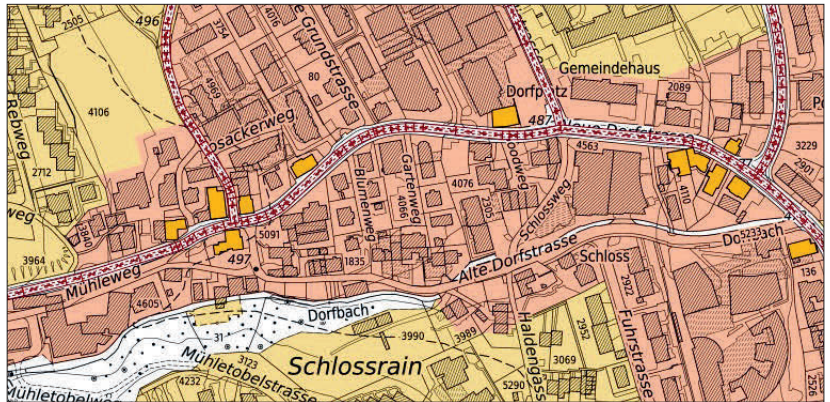
7. Lärmbe- lastungskataster/ Lärmsanierungs- projekt

Die Gemeinde Langnau am Albis hat bisher kein Lärmsanierungsprojekt erarbeitet. Als Anlagehalterin ist sie zudem verpflichtet, einen Lärmbelastungskataster (LBK) zu führen.

Der Lärmbelastungskataster und das Lärmsanierungsprojekt sind zu unterscheiden. Als erstes muss der Lärmbelastungskataster erstellt werden, um mögliche Lärmgrenzwertüberschreitungen feststellen zu können. Hier zeigt sich, ob die Strasseneigentümerin in die Pflicht kommt, Massnahmen an der Quelle (z.B. Einbau lärmmindernde Beläge, Temporeduktionen) oder bei den Empfängern (z.B. Schallschutzfenster) zu leisten. Die Massnahmen müssen verhältnismässig sein.

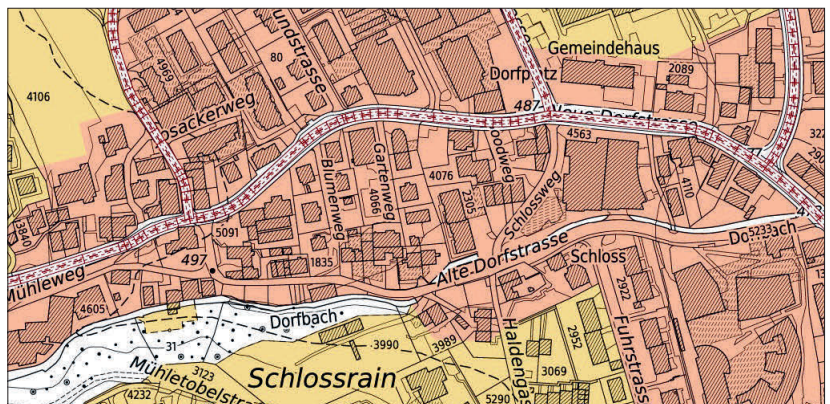
Konkrete Massnahmen können aber nur auf das aktuelle Temporegime bezogen werden, weshalb zuerst die Tempofrage zu klären ist, um anschliessend das

Lärmsanierungsprojekt abschliessen und öffentlich auflegen zu können. Die nachstehende Abbildung zeigt die Grobberechnung der IGW-Überschreitungen bei Tempo 50 km/h.



Grobberechnung IGW-Überschreitung (orange) für Tempo 50 (signalisierte Höchstgeschwindigkeit)

Die Lärmübersicht des Ingenieurbüros Andreas Suter bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Berichtes. Die nachstehende Abbildung zeigt, dass mit der Einführung von Tempo 30 auf einer Teilstrecke auf der Neuen Dorfstrasse voraussichtlich keine Lärm-Immissionsgrenzwerte überschritten werden.



Grobberechnung ohne IGW-Überschreitung für Tempo 30 (signalisierte Höchstgeschwindigkeit)

Aus rechtlichen Aspekten ist für die Festlegung für wessen Liegenschaften Lärmschutzfenster zu finanzieren sind, von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Gemäss den Berechnungen des beauftragten Ingenieurbüros liegen bei 50 km/h bei 13 Gebäuden IGW-Überschreitungen vor. Es sind dies die Liegenschaften Neue Dorfstrasse 8, 13, 15, 17, 19, 20, 23, 30, 37, 38 und 45 sowie Rütibohlstrasse 1 und 2, bei welchen der Lärmimmissionsgrenzwert überschritten ist. Nach heutigem Wissensstand ist für die einmalige Finanzierung von Schallschutzfenstern von gesamthaft einmaligen Beiträgen von ca. Fr. 100'000 auszugehen. Das Thema Lärmschutzmassnahmen ist Bestandteil des Projektes «Sanierung Neue Dorfstrasse». Es wird in den Etappen Höflistrasse bis Sihlwaldstrasse ein Thema sein. In der diesjährigen Etappe Breitwiesstrasse bis Höflistrasse sind, ausgenommen dem lärmarmen Belag, keine baulichen Massnahmen möglich.

Die Neue Dorfstrasse ist gemäss der Unfallstatistik der Kantonspolizei kein Unfallschwerpunkt. Ansonsten hätte die Gemeinde – auf Anordnung der Kantonspolizei – längst geeignete Massnahmen treffen müssen. Bei jeder Etappe der Sanierung der Neuen Dorfstrasse wird geprüft, ob und mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Bei der Verlegung der Haltestelle Dorf auf die Höhe des Gemeindehauses, wird beispielsweise eine neue Mittelinsel gebaut. Diese Massnahme ist verkehrsberuhigend und erhöht die Sicherheit der Zufussgehenden, vor allem auch der Schulkinder.

Ein tieferes Tempo senkt die Lärmbelastung und verbessert die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Bei der Strecke auf der Neuen Dorfstrasse ergäben sich mit 30 km/h keine Grenzwertüberschreitungen mehr und eine Finanzierung von Schallschutzfenstern wäre nicht nötig.

8. Kosten

Die Massnahmen sind in zwei Prioritäten eingeteilt. Massnahmen erster Priorität sind zwingend auszuführen. Gemäss Praxis der Kantonspolizei genügen auf Strassenzügen, welche einen «V85»-Wert unter 40km/h aufweisen, markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen. Bei einem «V85»-Wert von 41 km/h und höher sind bauliche Massnahmen zu ergreifen. Obwohl mit der per 1. Januar 2023 revidierten Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die realisierten Massnahmen nicht mehr zwingend auf ihre Wirkung zu überprüfen sind, ist dies vorgesehen. In den Nachkontrollen darf der «V85»-Wert maximal 38 km/h betragen. Werden höhere Werte gemessen, sind die Massnahmen zweiter Priorität umzusetzen. Die Gesamtkosten beinhalten sämtliche baulichen Massnahmen, Signalisationen und Markierungen für alle Zonen, welche in den Massnahmeplänen der einzelnen Zonen dokumentiert sind.

Nachfolgend finden Sie die Grobkostenschätzung für die baulichen Massnahmen, Signalisationen und Markierungen für die Umsetzung mit einer Genauigkeit von +/- 30%:

	Priorität 1	Priorität 2
Tempo-30-Zone 1 (Wildenbühl)	Fr. 37'000.–	Fr. 2'000.–
Tempo-30-Zone 2 (Wolfgraben)	Fr. 26'000.–	Fr. 12'000.–
Tempo-30-Zone 3 (Berghalden)	Fr. 22'000.–	Fr. 5'000.–
Tempo-30-Zone 4 (Ref. Kirche)	Fr. 6'000.–	Fr. 0.–
Tempo-30-Zone 5 (Höfli)	Fr. 94'000.–	Fr. 10'000.–
Tempo-30-Strecke Neue Dorfstrasse	Fr. 10'000.–	Fr. 0.–
Zwischentotal	Fr. 185'000.–	Fr. 29'000.–
Unvorhergesehenes / Reserve (+/- 30%)	Fr. 55'500.–	Fr. 8'700.–
Total Investitionskosten (exkl. MwSt.)	Fr. 240'500.–	Fr. 37'700.–
Mehrwertsteuer 7.7%	Fr. 18'518.50	Fr. 2'902.90
Rundung	Fr. 981.50	Fr. 397.10
Total	Fr. 260'000.–	Fr. 41'000.–
Gesamtkosten Priorität 1 und 2		Fr. 301'000.–

Die Änderung der UVEK-Verordnung (siehe Kapitel 3) lassen tiefere Kosten erwarten. Es werden so wenig Schilder als möglich aufgestellt werden.

Folgekosten

Die Abschreibungen berechnen sich aufgrund der Nutzungsdauer der entsprechenden Anlagekategorie. Für die Verzinsung der notwendigen Fremdmittel wird mit einem Zinssatz von 1,0 % gerechnet.

Anlagekategorie	Nutzungs- dauer	Basis	Kosten in Fr.
Strassen und Verkehrsweg	40	301'000	7'525
Zinsaufwand		301'000	3'010
Kapitalfolgekosten			10'535

Bei den betrieblichen Folgekosten (Sachaufwand) wird mit einem Richtwert von 1,0 % auf Basis der Projektkosten gerechnet. Es ergeben sich keine nennenswerten zusätzlichen Personalkosten.

	Kosten in Fr.
Sachaufwand	3'010
Betriebliche und personelle Folgekosten (pro Betriebsjahr)	0
Total Folgekosten	3'010

Die Investitionen werden ins Budget 2024 aufgenommen.

9. Zuständigkeit

Bei der Umsetzung von dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestrassen sind zwei Dinge zu unterscheiden:

- a) Erforderlich ist einerseits ein verkehrsrechtliches Bewilligungsverfahren. Die Bewilligung einer Tempobeschränkung erfolgt durch eine anfechtbare Verfügung der Kantonspolizei.
- b) Sind für die Umsetzung einer Tempobeschränkung bauliche Massnahmen erforderlich, sind die erforderlichen Kredite einzuholen, d.h. einerseits ein Budgetkredit durch die Gemeindeversammlung zu bewilligen und andererseits ein Verpflichtungskredit, der seiner Höhe entsprechend durch das zuständige Organ zu bewilligen ist.

Aufgrund der Erreichung des Quorums von einem Drittel an der Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023 ist gestützt auf Art. 9 Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 9. Februar 2020 die nachträgliche Urnenabstimmung durchzuführen.

10. Schlussbemerkungen

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, der Vorlage zuzustimmen und den beantragten Kredit zu bewilligen.

Bei einer Ablehnung der Vorlage, bleiben die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auf dem gesamten Gemeindegebiet unverändert.

11. Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)

Die RPK hat die Vorlage geprüft. Bei der Prüfung berücksichtigt die RPK die finanzrechtliche Zulässigkeit, die rechnerische Richtigkeit sowie die finanzielle Angemessenheit. Die RPK stellt fest, dass der Vorlage aus finanzrechtlicher und finanzpolitischer Sicht zugestimmt werden kann.

Gemeinderat Langnau am Albis

Reto Grau
Präsident

Adrian Hauser
Gemeindeschreiber

4. Juli 2023