

Abweichenden Höchstgeschwindigkeit Neue Dorfstrasse

Fragen und Anmerkungen zum Gutachten und Beleuchtenden Bericht
des Gemeinderats

Datum: Dienstag, 21. März 2023

Autor: Christian Sailer, c.sailer@gmx.ch

Sehr geehrter Gemeinderat

vielen Dank für die persönliche Zusendung der Beurteilungsunterlagen an unsere IG. Wir haben die Teile zur Dorfstrasse genau studiert und haben einige Fragen und Anmerkungen.

Wir haben festgestellt, dass das Gutachten klare Argumente für eine Tempo-30-Zone oder zumindest eine Tempo-30-Strecke liefert. Der Beleuchtende Bericht des Gemeinderates zuhanden der Gemeindeversammlung rät jedoch bedauerlicherweise von einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf der Neuen Dorfstrasse ab, ohne die Argumente und deren Gewichtung genau zu benennen. **Uns ist unklar, wie es zum Entscheid kommt.** Hier hätten wir gerne Antworten, wie es zu diesem Entscheid gegen die Interessen der IG und ihrer fast 200 Mitglieder gekommen ist.

Die Fragen sind in den Kommentaren aufgeführt - Kapitel für Kapitel. Vielen Dank, dass ihr euch die Zeit nehmt, unsere Kommentare und Fragen zu beantworten.

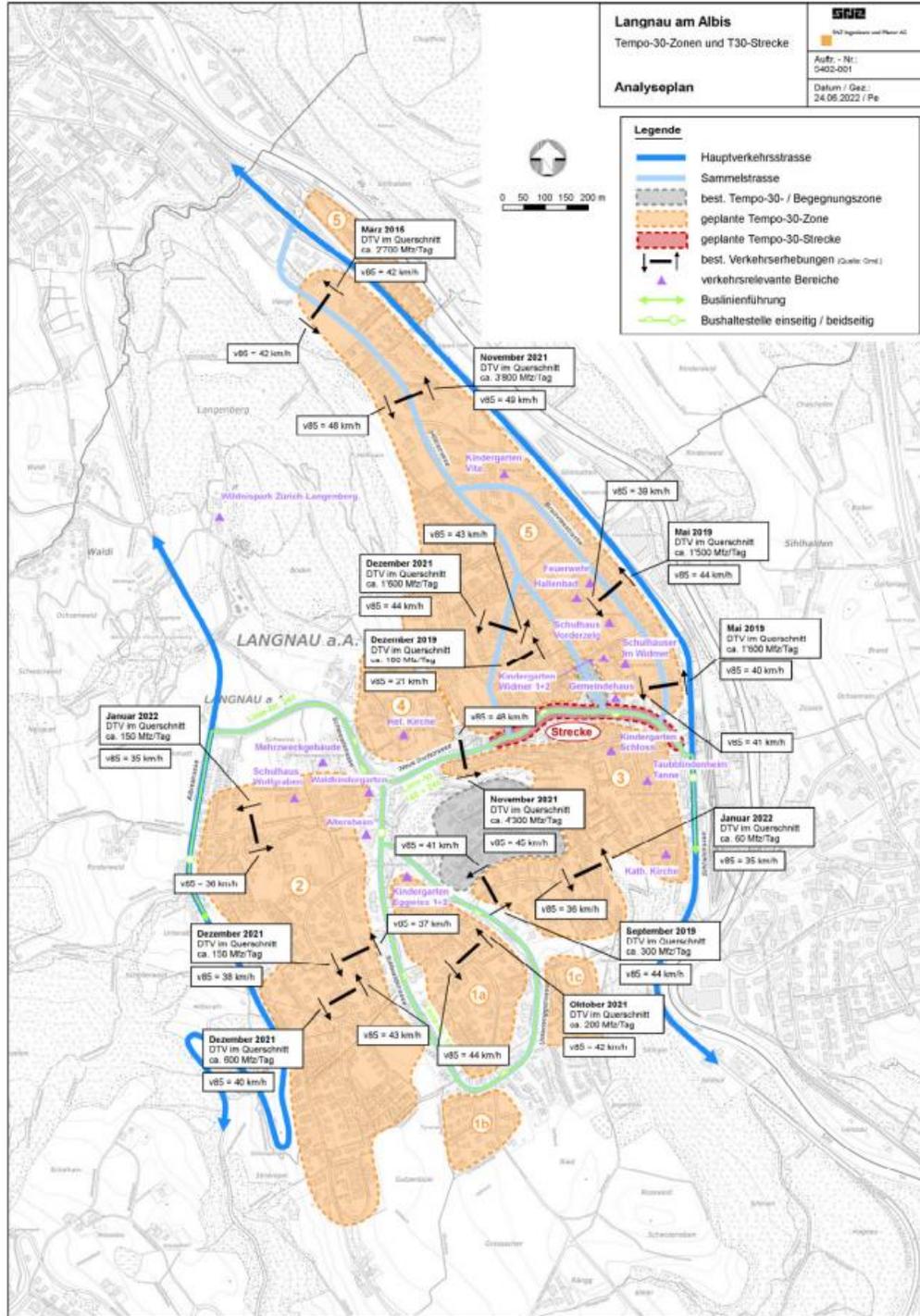
Im Namen der IG

Jörg Häberli, Heinz Wälti und Christian Sailer

Contents

1.	Analyseplan.....	3
2.	5.5 Gutachten Abweichende Höchstgeschwindigkeit Neue Dorfstrasse	4
2.1.	Seite: 4 (1.1 Ausgangslage / Auftrag).....	4
2.2.	Seite 5 (1.3 Gesetzliche Grundlagen).....	5
2.3.	Seite 6 (1.4 Allgemeine Grundlagen)	5
2.4.	Seite 13 (2.1.5 Linienführung).....	5
2.5.	Seite 14 (2.1.6 Fahrbahnbreite (Querschnitt)).....	6
2.6.	Seite 15 (2.1.7 Knoten).....	6
2.7.	Seite 17 (2.1.8 Fussverkehr).....	7
2.8.	Seite 22 (2.1.10 Öffentlicher Verkehr).....	7
2.9.	Seite 25 (2.3 Unfallgeschehen)	8
2.10.	Seite 27 (2.4 Umweltbelastungen)	8
2.11.	Seite 29 (2.6 Schlussfolgerungen Situationsanalyse).....	9
2.12.	Seite 31 (3. Ziel einer abw. Höchstgeschwindigkeit)	9
2.13.	Ab Seite 32 (4. Notwendigkeit einer abw. Höchstgeschwindigkeit).....	10
2.14.	Seite 38 (7. Massnahmen)	11
3.	Geschwindigkeitskonzept in den Quartieren und auf der Neuen Dorfstrasse (Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023)	12
3.1.	Seite 2 (Das Wichtigste in Kürze)	12
3.2.	Ab Seite 4 (Beleuchtender Bericht).....	13
3.3.	Seite 9 (D. Lärmbelastungskataster/Lärmsanierungsprojekt)	14
3.4.	Seite 11 (H. Zuständigkeit).....	15

1. Analyseplan



2. 5.5 Gutachten Abweichende Höchstgeschwindigkeit Neue Dorfstrasse

[https://www.langnauamalbis.ch/docn/4323998/5.6 Gutachten Strecke Neue Dorfstrasse.pdf](https://www.langnauamalbis.ch/docn/4323998/5.6_Gutachten_Strecke_Neue_Dorfstrasse.pdf)

2.1. Seite: 4 (1.1 Ausgangslage / Auftrag)

“Da es sich um eine verkehrsorientierte Strasse handelt, wird die Signalisation einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Strecke) und nicht eine Tempo-30-Zone angestrebt”

Kommentar:

Diese Aussage, immerhin in der Ausgangslage, ist falsch gemäss Signalisationsverordnung (SSV)

Art. 2a (Zonensignalisation) Absatz 5 und vorallem Absatz 6:

- 5 Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.
- 6 Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Es gibt auch genügend Schweizer Beispiele wie die Gemeinde Köniz¹ mit ihrer übergreifenden Tempo30-Zone.

¹ <https://www.koeniz.ch/wohnen/verkehr/verkehrsprojekte/tempo-30-im-zentrum-koeniz.page/215> resp. https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/19056/220322_Koeniz_Innerorts_Interview_Fritz_Kobi_Tempo-30_Koeniz-Zentrum_Wakker-Preis.pdf?fp=3

2.2. Seite 5 (1.3 Gesetzliche Grundlagen)

«Gemäss Art. 108 (SSV) können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:
b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen»

Kommentar:

Die Dorfstrasse werktags um den Mittag ist ein Spiessrutenlauf. Kinder kommen aus der Schule oder aus dem Dorfbus und schlendern in Gruppen die Dorfstrasse rauf und runter. Gleichzeitig fahren gestresste Búezer und Elterntaxis in den Mittag und selbst 40t-LKWs sind um diese Zeit auf der Dorfstrasse. Wir sehen im Absatz b. mindestens die Kinder Langnaus repräsentiert.

2.3. Seite 6 (1.4 Allgemeine Grundlagen)

Für die Bearbeitung des Gutachtens standen folgende allgemeine Grundlagen zur Verfügung:

Planungen / Untersuchungen

- Präsentation Lärmberechnungen Langnau am Albis, Ingenieurbüro Andreas Suter | Akustik, Lärm- und Schallschutz vom 26.01.2023
- A6103 Bericht - Wirkungsanalyse Geschwindigkeitsreduktion Tempo 30, Grolimund und Partner AG, 10.01.2022
- A6582 Bericht - Messung Ausgangszustand und Wirkungsanalyse Geschwindigkeitsreduktion Tempo 30, Grolimund und Partner AG, 18.11.2022
- Projekt behindertengerechte Bushaltestelle «Dorf» bei Gemeindehaus, Situationsplan 1:200 (Plan-Nummer 1708.60-01) vom 18.01.2022, Flütsch Ingenieure
- Angaben zum Unfallgeschehen, 01.06.2016 – 31.05.2021 (5 Jahre), Kantonspolizei Zürich, 7. Juli 2021
- Vorhandene Geschwindigkeitsmessungen der Gemeinde Langnau am Albis

Kommentar:

Gerne würden die uns nicht zugängliche Präsentation Lärmberechnungen inkl. Rohdaten (Format CSV oder Excel), die Berichte - Messung Ausgangszustand und Wirkungsanalyse sowie Wirkungsanalyse inkl. Rohdaten (Format CSV oder Excel) sowie Vorhandene Geschwindigkeitsmessungen der Gemeinde Langnau am Albis erhalten oder über die Gemeindehomepage zur Verfügung stellen. Warum wurde das Unfallgeschehen nur der letzten 5 Jahre analysiert?

2.4. Seite 13 (2.1.5 Linienführung)

Anhaltesichtweite

«Aufgrund der geschwungenen Linienführung sowie den zum Teil nahe an die Strasse ragenden Gebäuden, kann die Anhaltesichtweite (ca. 50 m bei 50 km/h) nicht überall gewährleistet werden. Bei der Kurve (R = ca. 45 m) im Bereich der Neuen Dorfstrasse 19 beträgt die Anhaltesichtweite in Richtung Osten (bergabwärts) nur ca. 40 m. Aufgrund der engen Kurve dürfte die gefahrene Geschwindigkeit jedoch tiefer sein als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Anhaltesichtweite dürfte somit wohl knapp eingehalten sein.»

Kommentar:

Der erste Satz genügt vollends: Aufgrund der geschwungenen Linienführung sowie den zum Teil nahe an die Strasse ragenden Gebäuden, kann die Anhaltesichtweite (ca. 50 m bei 50 km/h) nicht überall gewährleistet werden. Wir wissen von Eigenmessungen, dass es viele «Raser*innen» gibt, die die 50km/h knapp nutzen oder gar übertreffen. Die Anhaltesichtweite ist somit nicht eingehalten. Diese sind die Gefahren, die die IG verhindert haben möchte. Die Folgesätze im Konjunktiv sehen wir in einem juristischen Gutachten als nicht zielführend, sondern eher irreführend.

2.5. Seite 14 (2.1.6 Fahrbahnbreite (Querschnitt))

«Gemäss der VSS REGnorm 40 201 ist der Begegnungsfall PW / LW bei einer Strassenbreite von 6.00 m und Tempo 50 nur möglich, wenn der äussere Sicherheitszuschlag ausserhalb der Fahrbahn liegt. Der Begegnungsfall LW / LW ist nur bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 30 km/h möglich (erforderlicher Querschnitt min. 6.00 m). Dabei liegt der Sicherheitszuschlag ebenfalls ausserhalb der Fahrbahn. Dies ist insbesondere in den Bereichen kritisch, in welchen das angrenzende Trottoir unter der Normgrösse von 2.0.»

Kommentar:

Beobachtungen der Familie Weiss zeigen aus dem Alltag (Abbildung 11), dass selbst SUVs im Gegenverkehr auf 30km/h runterbremsen müssen. Der Bericht sagt selber, dass aufgrund der Entwicklung der stets breiter werdenden Fahrzeuge für die Planung von neuen Strassen bei den Fahrzeugen jeweils 0.05 m dazugerechnet werden.

2.6. Seite 15 (2.1.7 Knoten)

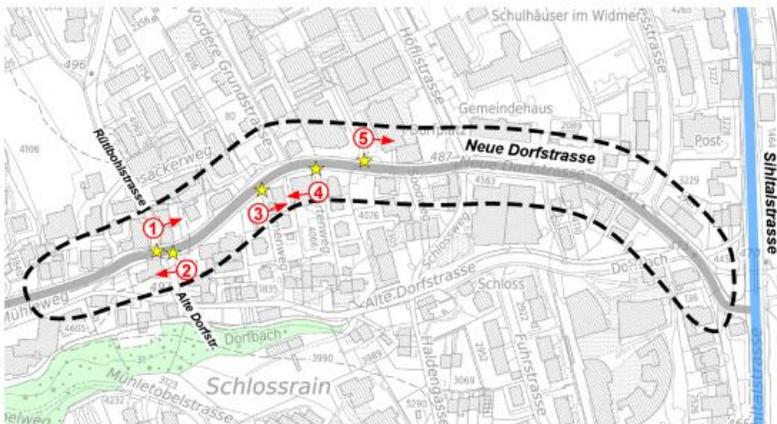


Abbildung 12: Übersicht ungenügende Knotensichtweiten

Kommentar:

Die Auflistung von gefährlichen Einmündungen in die Neue Dorfstrasse auf der Karte ist nicht abschliessend. Wir können dies bestätigen. Ausserdem hinterfragen wir die Methodik «aufgrund reiner Knotensichtweite die Gefährlichkeit zu beurteilen». Christian Sailer wurde im 2002 von einem herausfahrenden PKW vis-à-vis 4 abgeschossen. Der Fahrer sagt, dass er ihn nicht «gesehen» hätte.

Dieser Unfall mit Sachschaden ging übrigens nie in die offizielle Unfallstatistik. Weiter sieht man bei der Einmündung Vordere Grundstrasse nicht nur die PKWs sondern auch die Fussgänger kaum. Wir erachten die Knotensichtanalyse als unvollständig, weil sie nicht empirisch belegt ist und die effektive Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden untersucht hat.

2.7. Seite 17 (2.1.8 Fussverkehr)

Gemäss GIS des Kantons Zürich quert im östlichen Bereich der Neuen Dorfstrasse eine Wanderwegverbindung. Diese verläuft anschliessend parallel zur Neuen Dorfstrasse weiter in Richtung Westen (siehe nachstehende Abbildung 15).

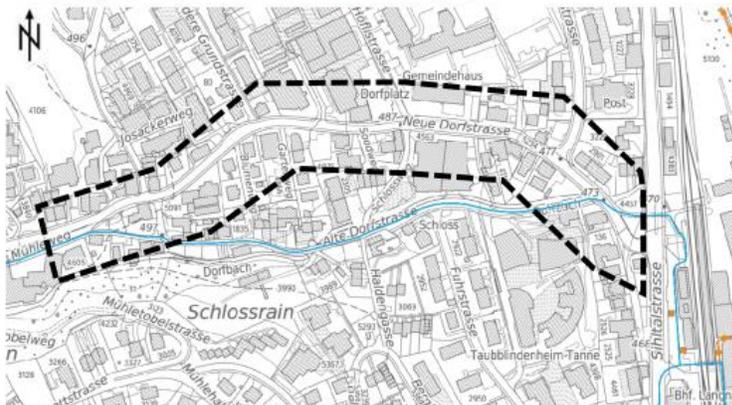


Abbildung 15: Ausschnitt Wanderwege (Quelle: GIS Kt. ZH)

Kommentar:

Die IG versteht nicht warum die Alte Dorfstrasse als Wanderwegverbindung in das Gutachten der Neuen Dorfstrasse reinkommt. Selbstverständlich laufen Schülerinnen und Schüler nicht zuerst den Schlossweg hinüber, um ins Oberdorf zu gelangen. Ausserdem ist dies auch nicht im Sinne des Gewerbes und der Bevölkerung an der Neuen Dorfstrasse.

2.8. Seite 22 (2.1.10 Öffentlicher Verkehr)

Über den betrachteten Abschnitt der Neuen Dorfstrasse führen zwei Buslinien. Die Buslinie 140 verkehrt während dem ganzen Tag im Halbstundentakt, die Buslinie 240 im Stundentakt.

Im Projektperimeter ist die Bushaltestelle «Dorf» enthalten, welche voraussichtlich im Jahr 2022 saniert und behindertengerecht ausgeführt wird (siehe auch Kapitel 2.5). Dabei wird die bestehende Busbucht (bergaufwärts) aufgehoben und im Bereich des Gemeindehauses neu als Fahrhaltestelle ausgeführt.

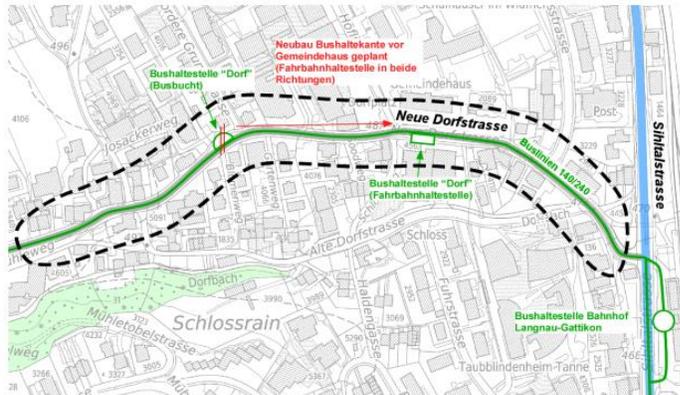


Abbildung 22: Übersicht Buslinien

Kommentar:

Die IG versteht nicht warum im Gutachten zum Öffentlicher Verkehr keine Angaben zu den Fahrtzeiten gemacht wurde. Die sind einerseits sehr einfach theoretisch berechenbar. Aber auch empirisch braucht es nicht eine sehr grosse Messreihe, um zu erkennen, dass der Bus nicht sehr oft über 30km/h fährt. Die IG hat selber solche Daten erhoben. Warum wurde hier diese Analyse unterlassen?

Lediglich im Schlusspunkt unter 5.3 Weitere Auswirkungen im Punkt Öffentlicher Verkehr heisst es, dass «Gegenüber einer Geschwindigkeit von 30 km/h bedeutet dies eine Reisezeiterhöhung von ca. 9 – 12 Sekunden. Die Auswirkungen von Tempo 30 sind gering.»

2.9. Seite 25 (2.3 Unfallgeschehen)

Die Analyse des Unfallgeschehens in der geplanten Tempo-30-Zone bezieht sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren (01.06.2016 – 31.05.2021) und umfasst alle polizeilich registrierten Unfälle.

Kommentar:

Die IG versteht nicht, warum die Analyse sich nur auf die letzten 5 Jahre bezog. Ein Drittel dieses Zeitraum war während COVID-19, in welcher die Leute teils gezwungenermassen mehr im Home-Office blieben und dadurch der Pendlerverkehr geringer ausfiel. Warum wurde nicht die letzten 10 Jahre analysiert?

Weiter wird kein Wort von einer Dunkelziffer erwähnt. Mit einer Bevölkerungsbefragung hätten solche nicht registrierten Ereignisse zumindest einmal eine Grobschätzung ergeben.

2.10. Seite 27 (2.4 Umweltbelastungen)

Kommentar:

Das Gutachten erwähnt bei den Umweltbelastungen ausschliesslich den Lärm. Warum wurden keine Feinstaubanalysen unternommen. Gerade an der Neuen Dorfstrasse dürften die hoch sein mit dem

Abrieb von Scheibenbremsen und Pneu bei den abrupten Bremsmanövern. Warum wurden nicht mit günstiger Technik (z.B. SenseBoxen) an mehreren Stellen von Langnau der Feinstaub gemessen?

2.11. Seite 29 (2.6 Schlussfolgerungen Situationsanalyse)

Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr

Auf der Neuen Dorfstrasse verkehren zwei Buslinien. Die Buslinie 140 verkehrt während dem ganzen Tag im Halbstundentakt, die Buslinie 240 im Stundentakt.

Kommentar:

Das Gutachten macht keinen Ausblick zum öffentlichen Verkehr. Geplant ist ja z.B. ein Viertelstundentakte der Buslinie 140.

2.12. Seite 31 (3. Ziel einer abw. Höchstgeschwindigkeit)

Reduktion Lärm

Aus der Präsentation des Ingenieurbüros Andreas Suter (Stand 26.01.2023) geht hervor, dass entlang der Neuen Dorfstrasse bei mehreren Liegenschaften der Lärm-Immissionsgrenzwert überschritten ist (Ist-Zustand).

Kommentar:

Das Gutachten zeigt klar auf, dass die Neue Dorfstrasse lärmsanierungspflichtig ist. Das bedeutet sinnvollerweise Ursachenbekämpfung und nicht Symptombekämpfung; sprich; 1. Bau eines lärmarmen Belags und Verkehrsberuhigung, 2. Lärmmassnahmen im Ausbreitungsbereich (Lärmschutzwände), 3. Ersatzmassnahmen (Schallschutz-Fenster). Die IG ist wie das Gutachten auch überzeugt, dass es nur die erste Massnahme braucht, was kostenmässig am sinnvollsten wäre.

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 eine gewisse Reduktion der Immissionen durch Lärm und Abgase erwartet werden. Gesamthaft betrachtet führt dies zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Kommentar:

Das Gutachten zeigt klar auf, dass die Neue Dorfstrasse mit Tempo 30 ein attraktiveres Dorfzentrum ergäbe, was auch den Bestrebung des Gemeinderates mit Dorfplatz und Unterdorfentwicklung zugutekommen würde.

Erhöhung Verkehrssicherheit

Mit einer tieferen signalisierten Höchstgeschwindigkeit soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. 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.

Kommentar:

Das Gutachten zeigt klar auf, dass die Neue Dorfstrasse mit Tempo 30 ein sicheres Dorfzentrum ergäbe, mit den gleichen positiven Konsequenzen wie bei der Aufenthaltsqualität.

2.13. Ab Seite 32 (4. Notwendigkeit einer abw. Höchstgeschwindigkeit)

Gefahren

Es liegen somit mehrere Gefahrenstellen vor, welche die Einführung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit begründen. Im Folgenden sind somit die Auswirkungen einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu prüfen.

Schutzbedürfnisse

Im Weiteren bestehen an mehrere Stellen schmale Trottoirs, welche für die Zufussgehenden entlang der Strasse ein Sicherheitsdefizit darstellt. Insgesamt handelt es sich bei den Mängeln um lokale Schwachstellen und nicht um ein Schutzbedürfnis über den gesamten Perimeter. Es liegt daher kein Schutzbedürfnis, welches die Einführung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit allein begründen. Eine tiefere signalisierte Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) kann jedoch eine unterstützende Wirkung für den Fuss- und Radverkehr haben.

Verkehrsablauf

Aufgrund des gemessenen Geschwindigkeitsniveaus ist der Verkehrsablauf stabil. Bezüglich des Verkehrsablaufs ist eine abweichende Höchstgeschwindigkeit nicht nötig.

Übermässige Umweltbelastung

Die Lärm-Immissionsgrenzwerte werden beim betrachtenden Strassenabschnitte bei mehreren Gebäuden überschritten. Es liegt somit eine übermässige Umweltbelastung vor. Im Folgenden sind somit die Auswirkungen einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Dabei steht eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Vordergrund.

Kommentar:

Das Gutachten kommt im Punkt Gefahren, Schutzbedürfnisse, Umweltbelastung klar zum Schluss, dass die Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) eine unterstützende Wirkung für den Langsamverkehr haben kann. Die Begründung des Verkehrsablaufs ist nicht nachvollziehbar, weil kein Wort zum Ablauf der Testphase vorhanden ist.

In 5.3 Weitere Auswirkungen heisst es ausserdem; «Es sind keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des MIV durch die Signalisation der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (keine baulichen Massnahmen, keine Veränderung der Vortrittsverhältnisse) zu erwarten.»

Das Fazit lautet ausserdem: «Insgesamt sind durch die vorgeschlagenen Massnahmen keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die angestrebten Ziele bezüglich der Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (siehe Kapitel 3) erreicht werden.»

In 6. Schlussfolgerung wird die Erforderlichkeit, Eignung, Zumutbarkeit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich gegeben. Die Beurteilung einer tiefen signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist klar zweck- und verhältnismässig. Das Gutachten kommt zum Schluss:

«Eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt der Neuen Dorfstrasse wird somit empfohlen.»

2.14. Seite 38 (7. Massnahmen)

Signalisation / Markierung

Für die Umsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Signalisations- und Markierungsmassnahmen nötig. Es wird davon ausgegangen, dass der Abschnitt der Neuen Dorfstrasse mit den geplanten Tempo-30-Zonen 3 und 5 (nördlich und südlich des Abschnittes) zusammengeführt wird. 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.

Kommentar:

Es gibt auch genügend Schweizer Beispiele wie die Gemeinde Köniz² mit ihrer übergreifenden Tempo30-Zone. Als IG wollen wir kein Täfelwald in Langnau wegen einer Tempo30-Strecke. Mit einer Tempo30-Zone bleibt die Neue Dorfstrasse vortrittsberechtigt und die Fussgängerstreifen können ebenfalls belassen werden. «Die Kosten für die Umsetzung der Signalisations- und Markierungsmassnahmen gemäss Plan-Nr. 5402-007 werden auf Fr. 10'000.-- (+/- 30%) geschätzt.»

² <https://www.koeniz.ch/wohnen/verkehr/verkehrsprojekte/tempo-30-im-zentrum-koeniz.page/215> resp. https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/19056/220322_Koeniz_Innerorts_Interview_Fritz_Kobi_Tempo-30_Koeniz-Zentrum_Wakker-Preis.pdf?fp=3

3. Geschwindigkeitskonzept in den Quartieren und auf der Neuen Dorfstrasse (Gemeindeversammlung vom 8. Juni 2023)

Quelle:

https://www.langnauamalbis.ch/docn/4323980/5_Geschwindigkeitskonzept_fur_Tempo_30_Quartiere_und_Neue_Dorfstrasse.pdf

3.1. Seite 2 (Das Wichtigste in Kürze)

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 im Siedlungsgebiet mit der Erstellung von verkehrstechnischen Gutachten prüfen lassen.

Die Gemeindeversammlung vom 10. Dezember 2020 hat den Gemeinderat beauftragt, die Einführung von Tempo 40 zu prüfen. Die Abklärungen zeigen, dass eine Zonensignalisation auf Tempo 40 km/h oder deren flächendeckende Anordnung von der Kantonspolizei Zürich nicht bewilligt würde. Für das Gemeindegebiet wurden zusammen mit dem Verkehrsplaner und der Kantonspolizei Zürich fünf Tempo-30-Zonen festgelegt. Die Detailpläne und die jeweiligen verkehrstechnischen Gutachten sind online unter www.langnauamalbis.ch einsehbar.

Die Reduktion des Tempos in den Quartieren 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»³ die Geschwindigkeit, die durch 85 Prozent der Fahrzeuge nicht überschritten wird³ von maximal 40 Stundenkilometern ermittelt worden ist, sind gemäss Praxis der Kantonspolizei keine baulichen Vorkehrungen notwendig. Bei einem höheren Wert sind solche vorzusehen.

Das Tempo auf der Neuen Dorfstrasse (Durchgangsstrasse) soll auf 50 km/h belassen werden. Damit es an der Versammlung zu einer Abstimmung kommt, stellt der Gemeinderat diesem Hauptantrag einen Variantenantrag mit Tempo 30 km/h gegenüber.

Die Einführung von Tempo 30 km/h in allen beantragten Zonen löst ein Massnahmenpaket im Umfang von Fr. 291'000 aus. Bei Annahme des Variantenantrages (Tempo-30-Strecke Neue Dorfstrasse) beträgt das Massnahmenpaket Fr. 301'000.-.

Kommentar:

Der GR schreibt in der Textmitte «Die Reduktion des Tempos in den Quartieren hat mehrere Wirkungen: Die Verkehrssicherheit wird erhöht, Gefahrenstellen werden entschärft und Schulwege besser gesichert. Die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität lässt sich generell steigern.» Das sind alles positive Effekte für die Verbesserung wohnende und sich aufhaltende Bevölkerung. Anschliessend kommt die Aussage «Das Tempo auf der Neuen Dorfstrasse (Durchgangsstrasse) soll auf 50 km/h belassen

werden.» ohne jegliche Begründungen. Man hätte hier in der Zusammenfassung wenigstens nochmals die Pro- und Kontra-Argumente auf einer Vergleichstabelle setzen können und diese entsprechend gewichten. Jetzt erscheint die Aussage einfach als unbegründeter Haltungsfakt des GR.

3.2. Ab Seite 4 (Beleuchtender Bericht)

A. Ausgangslage

In Langnau am Albis gilt aktuell generell Tempo 50 km/h. Einzige Ausnahmen bilden die Tempo30-Zone Mülihalden 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 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%.

Kommentar:

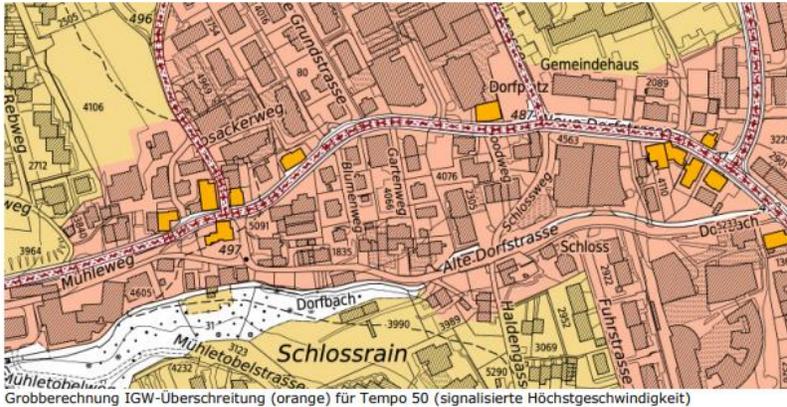
Man hätte statt auf die reinen historischen Abstimmungsfakten auch anders die Ausgangslage beschreiben können wie z.B.

Entlang der Dorfstrasse und auf dem Dorfplatz begegnen sich seit vielen Jahren Schülerinnen, Fussgänger, Kunden des Dorfgewerbes und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf der Höflistrasse und der Neuen Dorfstrasse. Dies führte schon früher zu Konfliktsituationen, weshalb die Verkehrssicherheit am Dorfplatz durch eine Begegnungszone gewährleistet werden sollte. An der Gemeindeversammlung vom 11. Juni 2009 wurde dem Antrag, dem neuen Projekt für den Ausbau des Raumes zwischen der Dorfzentrumsüberbauung und dem Gemeindehaus, verbunden mit der Schaffung einer gestalteten Begegnungszone auf der Höflistrasse (Abschnitt Neue Dorfstrasse bis und mit Widmerstrasse) zugestimmt. Die anschliessende Umsetzung erfolgte im Jahr 2010. Der neue Langnauer Dorfplatz als Ort des Sich-Begegnens ist entstanden. Leider lösten sich die Konfliktsituationen nicht wie erhofft.

Oder man hätte beide Perspektiven einnehmen können.

3.3. Seite 9 (D. Lärmbelastungskataster/Lärmsanierungsprojekt)

überschritten sind und ob sich eine Massnahmenpflicht ergibt. Die nachstehende Abbildung zeigt die Grobberechnung der IGW-Überschreitungen für T50.



Die Lärmübersicht des Ingenieurbüros Andreas Suter bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Berichtes. Er zeigt, dass mit der Einführung von Tempo 30 auf dem Gemeindegebiet Langnau am Albis voraussichtlich keine Lärm-Immissionsgrenzwerte überschritten würden.

Kommentar:

Zu dieser Karte gibt es viele Fragen wie was die Choroplethen-Darstellung (gelb und rot transparent) bedeutet oder zu welchem Zeitpunkt dieser Zustand gilt. Was heisst Grobberechnung? Wie kamen diesen Daten zustande? Warum werden die drei Karten für T50, T40 und T30 nicht nebeneinander aufgestellt, damit dem Lesenden die Vergleichbarkeit erleichtert wird?

Seite 9, unten:

Die Neue Dorfstrasse ist gemäss der Unfallstatistik der Kantonspolizei kein Unfallschwerpunkt. Ansonsten hätte die Gemeinde auf Anordnung der Kantonspolizei längst geeignete Massnahmen treffen müssen.

Kommentar:

Bei einem Unfallschwerpunkt ist das Ziel der Bestimmung von „lokalen Häufungen von Unfällen“ gem. Astra³. Damit kann die Neue Dorfstrasse de facto nie zu einem Unfallschwerpunkt werden. Damit es einen Unfallschwerpunkt ergibt, braucht es mindestens fünf Unfälle mit leichtem Personenschaden oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden.

³ [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassenverkehrllgemein/issisibe/Bericht_Ermittlung_Grenzwerte_BSM%20\(deutsch\).pdf.download.pdf/Bericht_Ermittlung_Grenzwerte_BSM%20\(deutsch\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassenverkehrllgemein/issisibe/Bericht_Ermittlung_Grenzwerte_BSM%20(deutsch).pdf.download.pdf/Bericht_Ermittlung_Grenzwerte_BSM%20(deutsch).pdf)

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. Gestützt auf Art. 15 Ziff. 4 der Gemeindeordnung vom 9. Februar 2020 liegt die kreditrechtliche Beschlusskompetenz bei einmaligen Ausgaben bis zum Betrag von Fr. 39000'000 bei der Gemeindeversammlung.

Kommentar:

Gemäss Erfahrungsberichten rund um Tempo30 habe die Kantonspolizei lediglich einen Beratungseinfluss auf Gemeindestrassen. Der GR kann sich bei dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestrassen theoretisch durchsetzen.