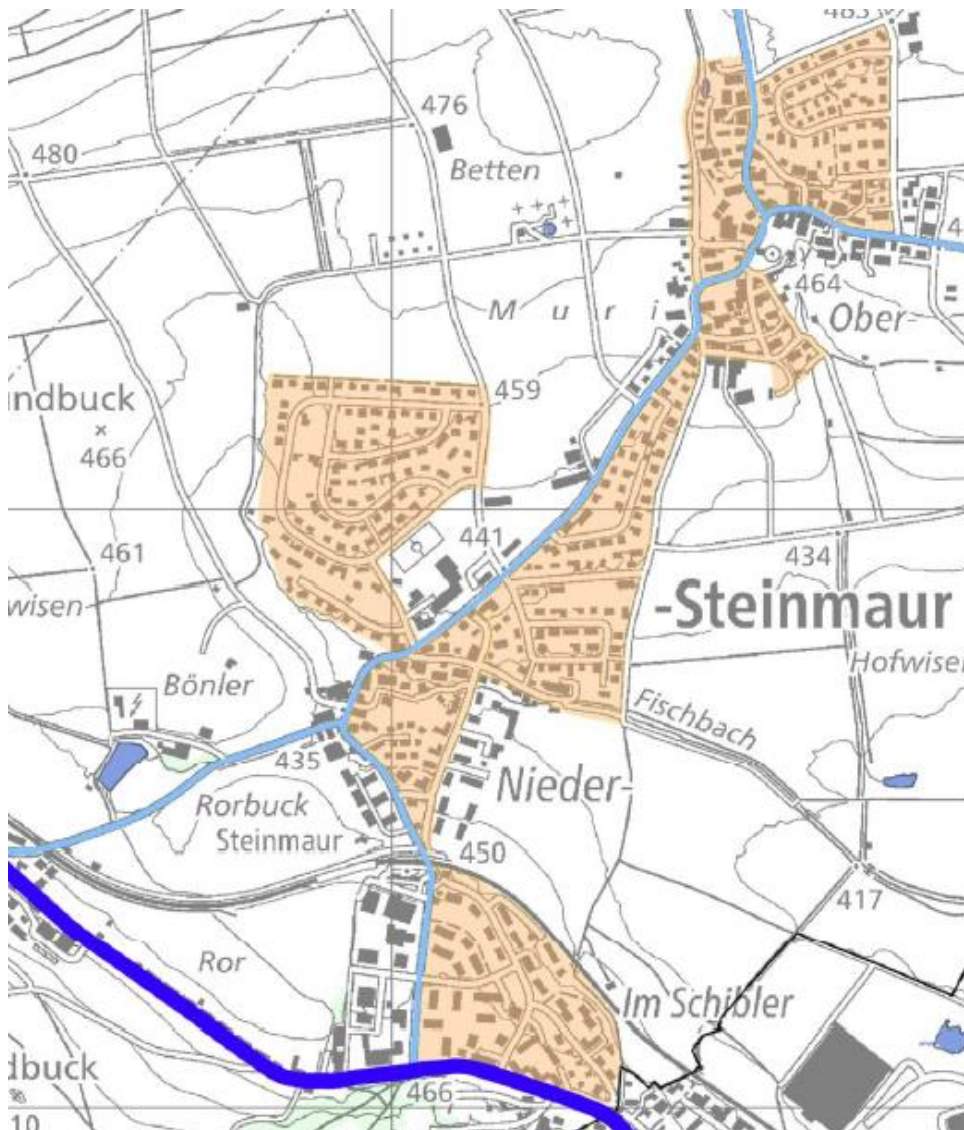




Beleuchtender Bericht der Gemeinde Steinmaur zur Abstimmungsvorlage vom 9. Juni 2024

Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren
im Gemeindegebiet Steinmaur



Inhaltsverzeichnis

1. Antrag	3
2. Das Wichtigste in Kürze	4
3. Ausgangslage	5
Rechtliche Grundlagen	5
4. Grundsätze	6
Vorteile und Ziele von Tempo 30	6
Mögliche Auswirkungen von Tempo 30	7
Nachteile	7
Öffentlicher Verkehr	7
Unterschied T30 Strecke und T30 Zone	8
Gebiete für Tempo-30-Zonen	8
5. Geschwindigkeitsmessungen	9
6. Massnahmen	10
Signalisationen und Markierungen	10
Eingangstor	10
Tafel mit Stele	11
Markierungen am Boden	11
Messungen	12
Übersicht aller kommunalen Strassen, an denen Tempo-30 NICHT eingeführt wird	15
Übersicht aller kommunalen Strassen, an denen Tempo-30 eingeführt werden könnte	16
7. Kosten	17
Folgekosten	18
8. Planungsverlauf	18
Konzept Tempo-30-Zonen	18
9. Umsetzung	18
10. Abschied der Rechnungsprüfungskommission Steinmaur	19
11. Antrag und Abstimmungsempfehlung Gemeinderat Steinmaur	19

1. Antrag

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Gemeinderat unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Antrag zur Abstimmung:

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie der Einführung der Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren mit einem Kostendach von CHF 100'000.00 (inkl. MWST) zustimmen?

Bei einer Annahme der Vorlage wird der Gemeinderat ermächtigt, ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten.

Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und Ihre Stimme über die Annahme oder Ablehnung des Antrages auf dem Stimmzettel mit **JA** oder **NEIN** abzugeben.

2. Das Wichtigste in Kürze

In den letzten Jahren erhielt der Gemeinderat vermehrt Anfragen und Anliegen aus der Bevölkerung zum Thema Temporeduktion.

Aufgrund von Lärmschutzsanierungen hat der Kanton Zürich entschieden, die Einführung von Tempo 30 auf Abschnitten der Kantonsstrassen in Steinmaur weiterzuverfolgen.

Infolge der Anfragen aus der Bevölkerung und der Weiterverfolgung der Einführung von Tempo 30 durch den Kanton Zürich auf Abschnitten der Kantonsstrassen in Steinmaur, unterbreitet der Gemeinderat dem Souverän die mögliche Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren.

In Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich wurde die Verkehrssituation gesamtheitlich betrachtet. Insgesamt können fünf Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren umgesetzt werden:

Quartier Chrebsbach
Quartier Breite
Quartier Tollacher
Quartier Gässli
Quartier Schibler

Das Kostendach zur Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren beläuft sich insgesamt auf CHF 100'000.00 (inkl. MWST).

Bei einer Annahme der Vorlage kann die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren gleichzeitig oder in den einzelnen Quartieren gestaffelt umgesetzt werden. Dies bedingt jedoch eine Verfügung durch die Kantonspolizei Zürich und der öffentlichen Auflage mit entsprechender Rechtsmittelbelehrung.

Bei einer Ablehnung der Vorlage wird Tempo 30 in den aufgeführten Wohnquartieren nicht umgesetzt. Die Einführung von Tempo 30 auf Abschnitten der Kantonsstrassen ist nicht Teil dieser Abstimmung und wird, unabhängig vom Resultat der vorliegenden kommunalen Abstimmung, durch den Kanton Zürich weiterverfolgt.

Der Gemeinderat empfiehlt die Annahme der Vorlage.

Aus Sicht der Rechnungsprüfungskommission ist das Geschäft finanziell angemessen.

3. Ausgangslage

Temporeduktionen sind ein häufig diskutiertes Thema. In den letzten Jahren sind beim Gemeinderat vermehrt Anfragen und Anliegen aus der Bevölkerung zu Tempo 30 in den Wohnquartieren eingegangen. Wegen der Weiterverfolgung für die Einführung von Tempo 30 auf Abschnitten der Kantonsstrassen durch den Kanton Zürich ist es aus Sicht des Gemeinderates sinnvoll, die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren Chrebsbach, Breite, Tolacher, Gässli und Schibler zu prüfen und dem Souverän zur Abstimmung zu unterbreiten. Es ist dem Gemeinderat ein Anliegen, die Grundhaltung der Stimmberechtigten zum Thema Tempo 30, welches von grossem öffentlichem Interesse ist, zu erfahren.

Für die Ausarbeitung des Projekts entschied sich der Gemeinderat für die folgenden Grundlagen:

- Unfallstatistik Kantonspolizei Zürich
- Verkehrsmessungen Oktober 2022 – Januar 2023
- Projekt Lärmschutzsanierung des Kanton Zürichs

Rechtliche Grundlagen

Die wichtigsten Rechtsgrundlagen betreffend Tempo-30-Zonen sind:

- Signalisationsverordnung (SSV)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Verordnung über Tempo-30-Zonen

Einführung Tempo-30-Zonen

Seit dem 1. Januar 2023 gilt die Anpassung der Verordnung über Tempo-30-Zonen der UVEK, wonach auf die Erstellung eines Gutachtens verzichtet werden kann. Für die Beurteilung können dadurch auch andere Beweggründe, wie z.B. Lebensqualität oder Sicherheit aufgeführt werden.

Damit die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich den Antrag der Gemeinde Steinmaur prüfen und verfügen kann, (bei einer Annahme der Vorlage durch die Stimmberechtigten) sind folgende Grundlagen zu erbringen:

- Geschwindigkeitsmessungen und Angaben des V85%-Wert
- Erforderliche Massnahmen um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Voraussetzungen

Tempo-30-Zonen können nur auf Strassen eingeführt werden, welche "nicht verkehrorientiert" ausgerichtet und innerorts sind.

4. Grundsätze

In Art. 108 Abs. 1 der SSV ist beschrieben, dass zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zum Schutz bestimmter Strassenbenützer, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs die Behörde Temporeduktionen vornehmen kann.

Jede Abweichung von «generell 50» muss begründet werden. Auf den Hauptstrassen begründet der Kanton eine Temporeduktion primär mit Lärmbelastungen. Der Bundesrat beschloss am 24. August 2022, dass ab dem 1. Januar 2023 die Behörden keine Gutachten mehr erstellen müssen, um auf «nicht verkehrorientierten Strassen» Tempo-30-Zonen anzuordnen. Ab dem 1. Januar 2023 gilt zusätzlich auch die Erhöhung der Lebensqualität als Begründung für eine Temporeduktion. Wie bisher gilt weiterhin, dass jede Abweichung von «generell 50» begründet werden muss. Insbesondere muss sichergestellt sein, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet werden. Die «nicht verkehrorientierten Strassen» sind mit den siedlungsorientierten Strassen gemäss Strassenklassierung im Verkehrsrichtplan gleich zu setzen.

Vorteile und Ziele von Tempo 30

Bei der Einführung von T30 (Tempo 30) geht es primär um die Sicherstellung einer siedlungsverträglichen Mobilität. Die angepasste Geschwindigkeit führt zu einer höheren Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Mit der Einführung von T30 Zonen kann auch die gewünschte Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden, die sich auf den Quartierstrassen die Fläche mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, verbessert werden. Die Anzahl und Schwere von Unfällen kann abnehmen, die Schulwege sind weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer. In Tempo-30-Zonen haben Fahrzeuglenkende gegenüber Fussgängerinnen und Fussgänger weiterhin Vortritt, so gelten diese Strassen wie bisher, nicht als Spielstrasse.

In Tempo-30-Zonen gilt generell Rechtsvortritt. Darüber hinaus sind viele Strassen in Steinmaur nicht auf T50 (Tempo 50) ausgelegt, weil sie zu unübersichtlich sind. Dieser Diskrepanz zwischen signalisierter und der real fahrbaren Geschwindigkeit kann mit der Einführung von T30 ebenfalls entgegengewirkt werden.

Nebst dem Fussverkehr profitiert auch der Veloverkehr von einer tieferen Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs. Durch die Annäherung der Durchschnittsgeschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden steigt das Sicherheitsgefühl deutlich an.

Mögliche Auswirkungen von Tempo 30

Auswirkungen auf Blaulichtorganisationen:

Die baulichen Massnahmen, bzw. die Markierung von Parkplätzen wurde so geplant, dass die Befahrbarkeit für alle Motorfahrzeuge gewährleistet werden kann. Die Massnahmen sollen auch auf die Blaulichtorganisationen möglichst wenig negative Auswirkungen haben. Dies wurde bei der Planung berücksichtigt.

Trotzdem muss bei Tempo 30 unweigerlich mit einer Verlängerung der Einsatzzeiten der Blaulichtorganisationen gerechnet werden. Insbesondere betrifft dies die Anfahrtszeit der Einsatzkräfte zu den Depots. Die effektive Reisezeitverlängerung dürfte aber deutlich geringer sein als die in der Theorie errechneten wenigen Sekunden pro 100 Meter. Zudem sind die Distanzen der Fahrten zu betrachten, die durch die geplanten Zonen erfolgen. Die Distanzen innerhalb der Quartiere sind kurz.

Weitere Auswirkungen:

Da es sich bei den geplanten Tempo-30-Zonen um Wohnquartiere mit Anwohnerverkehr handelt, wird keine allfällige Verkehrsverlagerung auf übergeordnete Strassen stattfinden. Der Durchgangsverkehr wird primär auf den kantonalen Hauptstrassen abgewickelt. Es dürfte auch keinen Schleichverkehr durch die Quartiere geben.

Es ist schwierig nachvollziehbar, wenn auf Teilen der kantonalen Hauptstrassen eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h gilt und sobald in ein Wohnquartier gefahren wird, eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt ist.

Nachteile

In den Wohnquartieren fahren die allermeisten Anwohner mit angepasster Geschwindigkeit, und zwar im eigenen Interesse. Die real gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sind heute schon tief, wie die Tempomessungen zeigen. Das Tempo auf den Strassen wird mit dieser Vorlage also kaum sinken. In den Wohnquartieren von Steinmaur handelt sich dabei nicht um sogenannten Durchgangsverkehr. Ortsunkundige Fahrzeuglenker, wie beispielsweise Besucher oder Lieferanten würden das Tempo reduzieren, da die Quartierstrassen in Steinmaur oft unübersichtlich sind. Bei einer Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren müssten auch die entsprechenden Kontrollen durch die Kantonspolizei durchgeführt werden.

Öffentlicher Verkehr

Busse des öffentlichen Verkehrs fahren ausschliesslich auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz. Buslinien werden durch die geplanten Tempo-30-Zonen der Gemeinde nicht tangiert.

Unterschied T30 Strecke und T30 Zone

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird von Tempo 30 gesprochen. Damit ist die signalisierte Geschwindigkeit von 30km/h gemeint. Dabei wird zwischen Strecken und Zonen-Signalisationen unterschieden. Tempo-30-Zonen (ugs. 30er Zonen) gelten generell zwischen dem Schild, das zu Beginn der Zone steht und endet mit deren Aufhebung. Tempo 30 Strecken dagegen gelten immer nur von Verzweigung zu Verzweigung und müssen dann wiederum neu signalisiert werden. In den Zonen gilt generell Rechtsvortritt. Auf einer Tempo 30 Strecke hingegen kann den zuführenden Strassen der Vortritt entzogen werden. Damit haben die Benutzer auf der Tempo 30 Strecke Vortritt. In den Zonen gibt es überdies in der Regel keine Fussgängerstreifen, Fussgänger dürfen die Strasse überall überqueren. Fahrzeuge haben trotzdem Vortritt gegenüber von Fussgängern.

Gebiete für Tempo-30-Zonen

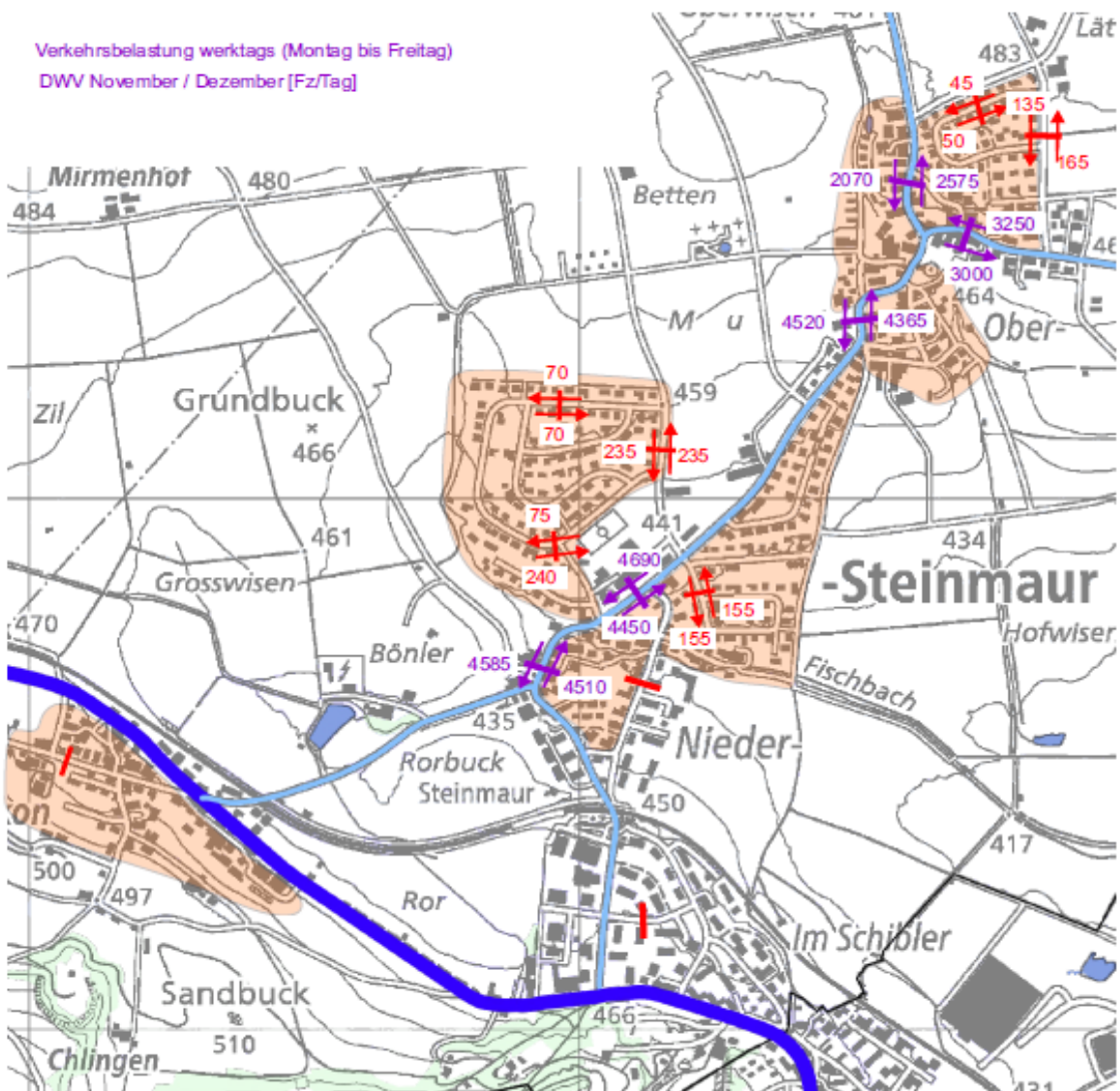
Auf der nachstehenden Karte sind alle Gebiete eingetragen, in denen eine Temporeduktion auf siedlungsorientierten Strassen sinnvoll und möglich wäre. Nach neuestem Beschluss des Bundesrates, wären für die Einführung von Tempo 30 in den ausgewiesenen Quartieren keine Verkehrsmessungen mehr nötig, da diese als siedlungsorientiert und somit «nicht verkehrsorientiert» gelten. Der Gemeinderat hat im Frühjahr 2023 trotzdem Messungen der gefahrenen Geschwindigkeit in den Quartieren durchgeführt.



Karte der möglichen Quartiere mit Tempo 30-Zonen (orange Flächen), eigene Darstellung

5. Geschwindigkeitsmessungen

Der Gemeinderat hat in allen Quartieren in Steinmaur und Sünikon im Frühjahr 2023 Tempomessungen in Auftrag gegeben und ein Gutachten erstellen lassen. Die Messstandorte sind auf dem nachfolgenden Plan vermerkt:



Bei den Geschwindigkeitsmessungen ist der Wert «V85» von Bedeutung. Dieser beschreibt, dass 85% aller Fahrzeuge langsamer als die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren sind. Die restlichen 15% sind schneller gefahren. Diese werden analog zu statistischen Auswertungen auf Grund der Streuung nicht berücksichtigt.

Anhand der Auswertungen ergeben sich zusammengefasst folgende Fakten:

- Tempo 50 wird eingehalten;
- V85 liegt im Schnitt bei 38 km/h;
- In einzelnen Quartierstrassen wurde eine Geschwindigkeit «V85» von über 40 km/h aufgezeichnet;
- In den Quartieren wurde hauptsächlich Anwohnerverkehr festgestellt.

Bei Einführung von Tempo oder Zone 30 würde nach einem Jahr eine Erfolgskontrolle durch Geschwindigkeitsmessungen erfolgen. Würde der Wert von $V85 \leq 40$ km/h festgestellt, wären keine baulichen Massnahmen nötig.

6. Massnahmen

Signalisationen und Markierungen

Die Messungen zeigten auf, dass bei einigen Quartieren einzelne verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig würden. Diese Massnahmen könnten vorerst mit markierten Parkfeldern umgesetzt werden. Damit kein Fahrzeug zwischen markierten Parkfeldern parkiert werden könnte, muss der Abstand, gemäss SVV, zwischen den markierten Parkfeldern max. 30 Meter betragen. In den betroffenen Quartieren kann diese Regel aus baulichen Gründen (Abzweigungen, Einfahrten, Garagenplätze) nicht eingehalten werden. Aus diesem Grund müsste jeweils ein beidseitiges Parkverbot (mit dem Verweis: "ausgenommen markierte Parkfelder") verfügt werden.

Ansonsten sind der Anfang und das Ende der Zonen mittels Eingangstor und Stelen zu signalisieren. Zusätzlich werden die Zonen mit einer Bodenmarkierung verdeutlicht. Unübersichtliche Rechtsvortritte können zudem durch eine Markierung von Mittellinien im Knotenbereich verdeutlicht werden. Fussgängerstreifen müssen keine entfernt werden, da keine in den geplanten Zonen vorhanden sind.

Eingangstor

Bei den Eingängen in die Zonen ab der Kantonsstrasse verdeutlicht ein Torelement die Änderung der Höchstgeschwindigkeit. Das Element wird in den Strassenraum gestellt, um die Durchfahrtsbreite zu reduzieren. Dies führt zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit. Die minimal erforderliche Breite gemäss Normen darf dabei nicht unterschritten werden, um die Befahrbarkeit mit LKWs und Landwirtschaftsfahrzeuge weiterhin sicherzustellen.



Referenzbild: Eingangstor, Quelle: eigene Aufnahme

Tafel mit Stele

Auf Landwirtschaftswegen werden an den Ausgängen Tafeln mit Stelen aufgestellt, um den Ein- und Ausgang der Zone zu signalisieren. Diese Tafeln werden am Strassenrand aufgestellt.



Referenzbild: Tafel mit Stele, Quelle: luzernerzeitung.ch

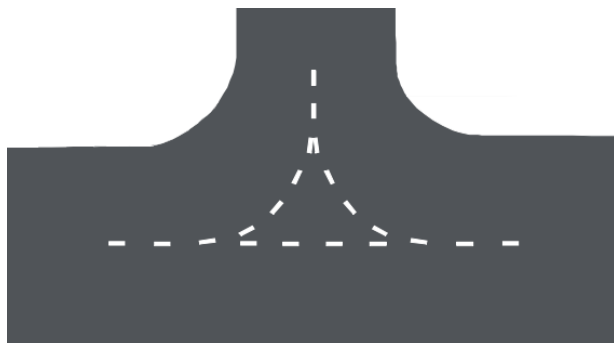
Markierungen am Boden

Zur Verdeutlichung des Zonencharakters und der geltenden Höchstgeschwindigkeit werden zusätzlich Markierungen auf der Strasse in regelmässigen Abständen angebracht. Dies hilft der Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes. Sie bestehen entweder aus einem weissen Schriftzug «ZONE 30» (beim Zoneneingang) oder lediglich aus der weissen Ziffer «30». Für die Umsetzung ist die VSS Norm 640 851 massgeblich.



Referenzbild: Bodenmarkierung, Quelle: verkehrsclub.ch

In T30 Zonen sind alle Knoten mittels Rechtsvortritt geregelt. Verdeutlicht werden kann dieser Rechtsvortritt durch die Markierung von Mittellinien im Knotenbereich. In der Gemeinde sind alle betroffenen Knoten nicht als Rechtsvortritt signalisiert. Falls sich ein Bedarf ergeben würde, können diese immer noch mittels Markierung verdeutlicht werden.



Referenzbild: Markierung Rechtsvortritt, Quelle: Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK, 2021

Beim Zoneneingang müssen die Signalisationen jeweils gestellt werden. (Es sind max. 3 Tafeln erlaubt).

- Strassensignal 2.59.1 "Zoneneingang 30"
- Strassensignal 2.50 (Parkverbot) "beidseitig, Ausgenommen Markierte Parkfelder"

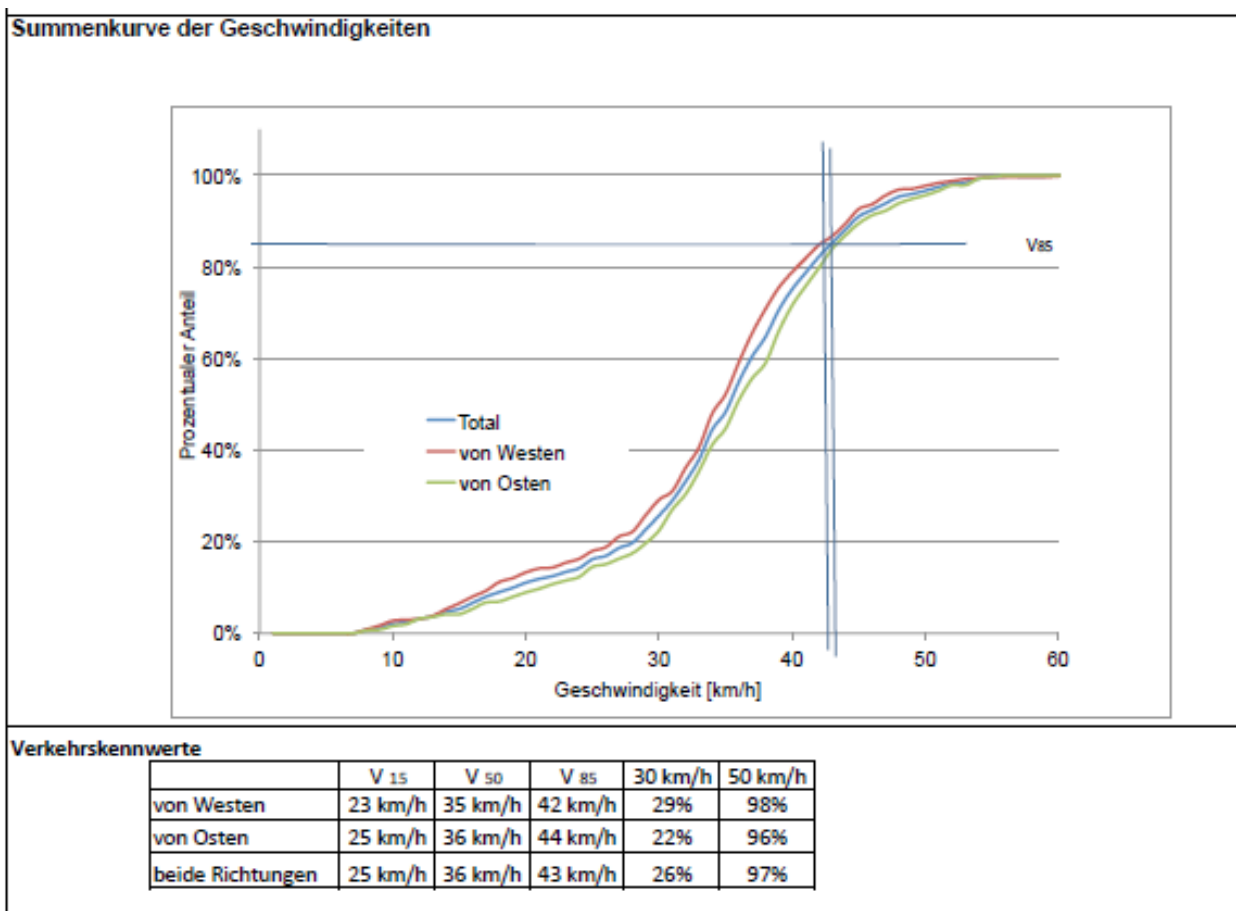
Messungen

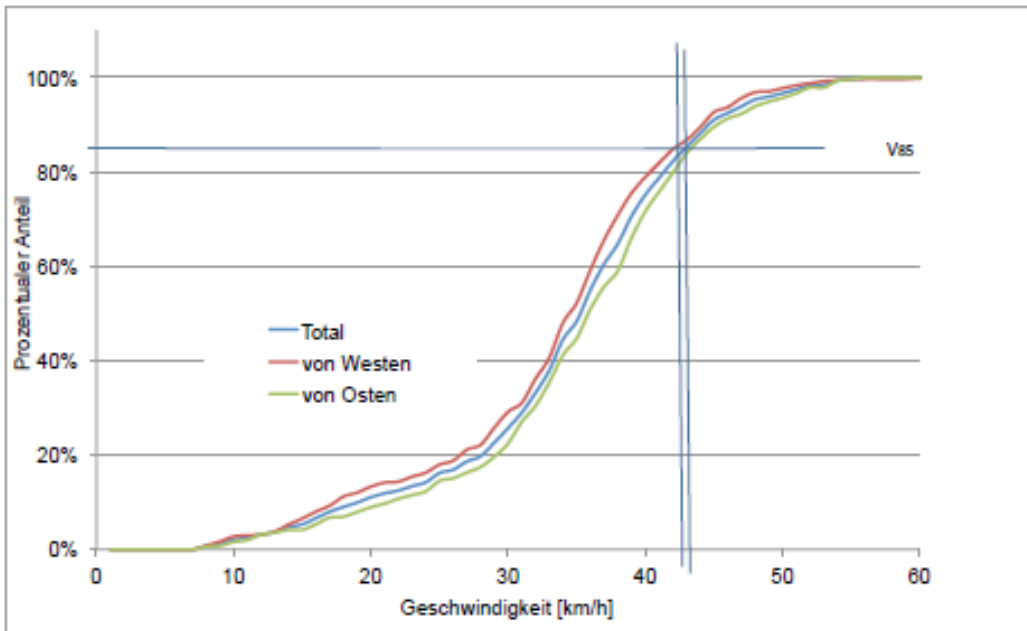
Die Situationsanalyse der verschiedenen Gebiete ergab, dass in den folgenden Quartieren Tempo 30 eingeführt werden könnte.

In folgenden Quartieren wurde $V_{85} \geq 41$ km/h gemessen:

Quartierstrassen Chrebsbachstrasse und Im Gibel:

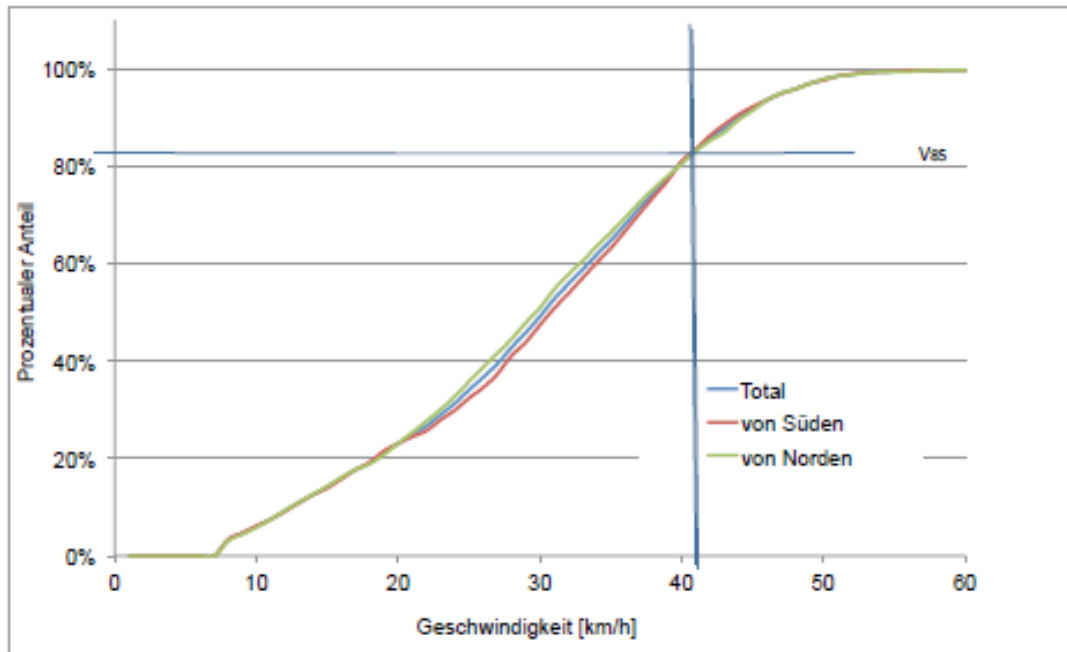
Chrebsbachstrasse Nord / Im Gibel



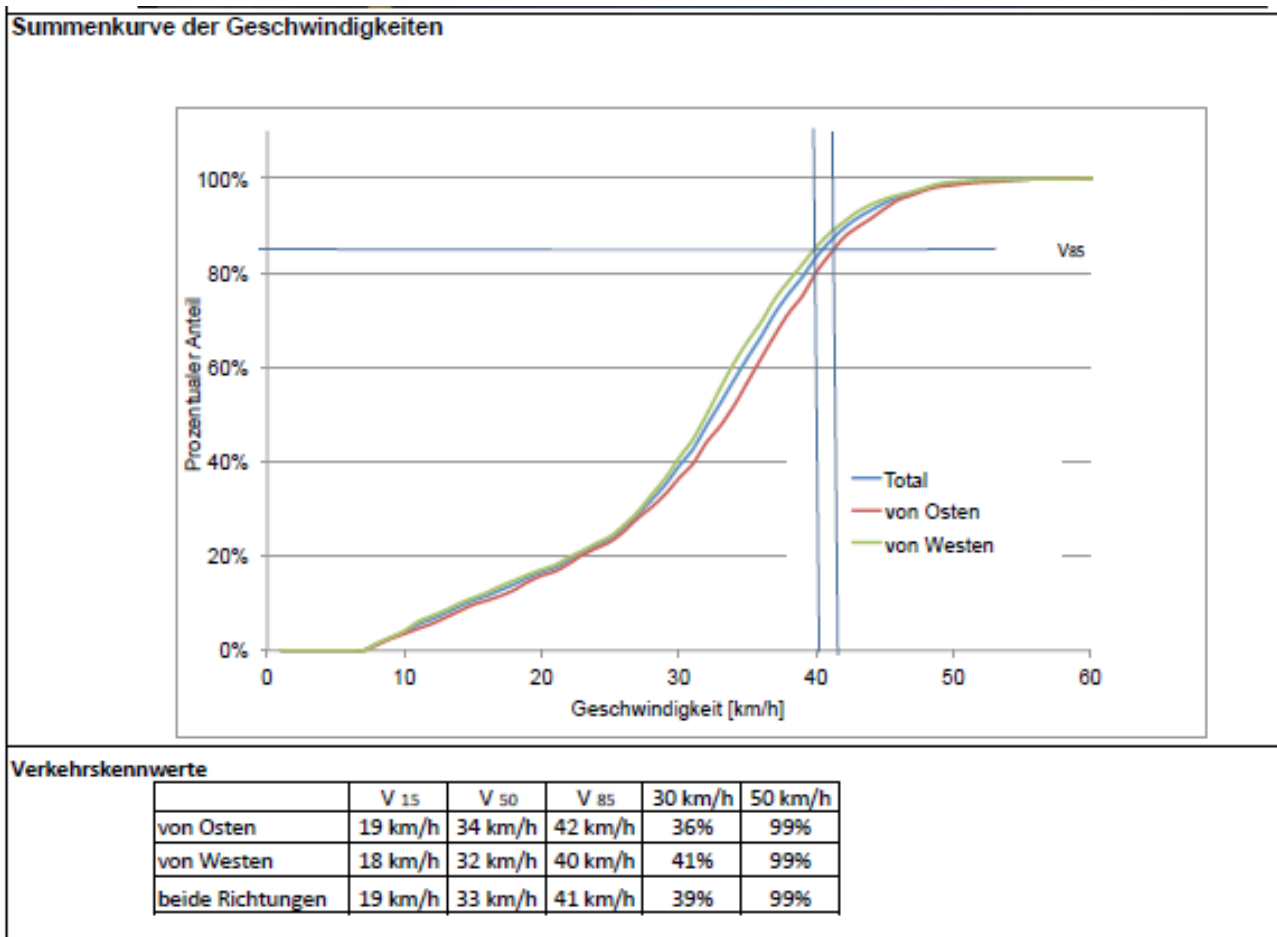
Chrebsbachstrasse Süd
Summenkurve der Geschwindigkeiten

Verkehrskennwerte

	V ₁₅	V ₅₀	V ₈₅	30 km/h	50 km/h
von Westen	23 km/h	35 km/h	42 km/h	29%	98%
von Osten	25 km/h	36 km/h	44 km/h	22%	96%
beide Richtungen	25 km/h	36 km/h	43 km/h	26%	97%

Im Chrebsbach/Im Gibel - Quartier könnten einzelne Parkplätze realisiert werden.

Quartierstrasse Im Gässli:
Summenkurve der Geschwindigkeiten

Verkehrskennwerte

	V 15	V 50	V 85	30 km/h	50 km/h
von Süden	42 km/h	31 km/h	42 km/h	47%	98%
von Norden	16 km/h	30 km/h	42 km/h	51%	98%
beide Richtungen	16 km/h	31 km/h	42 km/h	49%	98%

Quartierstrasse Frobergstrasse / Lägerstrasse / Im Schibler:

Übersicht aller kommunalen Strassen, an denen Tempo-30 NICHT eingeführt wird

In der nachfolgenden Übersicht sind alle kommunalen Strassen aufgeführt, die künftig **nicht** einer T30 Zone zugeordnet werden.

Strasse	Kat.-Nr.	Begründung
Neubrunnenstrasse	288	Sackgasse V85 >25 km/h
Regensbergerstrasse	1599	V85 >25 km/h
Lindenstrasse	345, 347, 336	V85 >25 km/h
Hohlgasse	469	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
Im Bungert	309	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
Im Rain	1546	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg

Strasse	Kat.-Nr.	Begründung
Spitzstrasse	290	Keine Erschliessungsfunktion, endet auf Landwirtschaftsweg
Gewerbestrasse	1501, 2037	Erschliesst 2 Wohneinheiten
Rorstrasse	2059, 2097	Liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets
Bahnhofstrasse	242	Erschliesst 2 Wohneinheiten, endet auf Landwirtschaftsweg
Seewisstrasse	226	ausserhalb des Siedlungsgebiets
Neeracherstrasse	528	Hauptverbindung zu Gemeinde Neerach
Leegerstrasse	1462	Erschliesst weniger als 5 Wohneinheiten / Sackgasse
Heugasse	1959	Fahrverbot / Zubringer Landwirtschaft
Grebweg (ab Chrebsbachstrasse)	1230	Liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets
Chratzgasse	1709	Erschliesst wenige Wohneinheiten / Sackgasse
Am Dorfbach	1667	Erschliesst wenige Wohneinheiten / Sackgasse

Übersicht aller kommunalen Strassen, an denen Tempo-30 eingeführt werden könnte

Strasse	Kat.-Nr.	Quartier
Schopfstrasse	584	Breite
In der Breite	542	Breite
Im Steinacher	585	Breite
Obergasse	1457	Breite
Schulwiesstrasse	1947	Breite
Bettenstrasse	687	Breite
Tobelstrasse	1534	Tollacher
Brunnengasse	702	Tollacher
Gotthardstrasse	1958	Tollacher
Römerstrasse	1985	Tollacher
Im Muriacher	660	Tollacher
Im oberen Tollacher	674	Tollacher
Im Eichli	1033	Tollacher
Im unteren Tollacher	780	Tollacher
Ringstrasse	2095	Tollacher
Grebweg (bis Ende Chrebsbachstrasse)	2093	Chrebsbach
Chrebsbachstrasse	811 + 857	Chrebsbach
Im Gibel	810	Chrebsbach
Im Chaltacher	809	Chrebsbach
Im Buck	2082	Chrebsbach

Strasse	Kat.-Nr.	Quartier
Im Chefibach	876	Chrebsbach
Im Gässli	1770 + 2090 + 1768	Gässli
Fischbachstrasse	775 + 2123	Gässli
Sägestrasse	1778 + 1762	Gässli
Im Winkel	954	Gässli
Lägerstrasse	2011	Schibler
Wagenhalde	171	Schibler
Frohbergstrasse	1576	Schibler
Im Schibler	188 + 2008	Schibler

7. Kosten

Für die Aufwendungen für die Einführung und Umsetzung der Tempo 30-Zonen wird mit einem Kostendach von CHF 100'000.00 (inkl. MWST) gerechnet. Grundlage zur Berechnung sind Kosten anhand anderorts realisierten Projekten in vergleichbarer Grösse.

In den Kosten sind die Signalisationen mit Installationsarbeiten, Markierungsarbeiten, Planungsarbeiten sowie Unvorhergesehenes enthalten.

Nicht in den Kosten eingerechnet sind Aufwendungen für allfällige Einspracheverfahren. Das Bewilligungsverfahren unterliegt je nach Einsprachen, Projektschwankungen und die finanziellen Aufwendungen dafür sind schwierig zu quantifizieren.

Kostenzusammenstellung

1.	Signalisationen		in CHF	in CHF
1.1	Signale und Montage	ca.	48'000.00	48'000.00
2.	Markierungen			
2.1	Markierungen Zone 30, Parkplätze	ca.	22'000.00	22'000.00
	Total Baukosten			70'000.00
3.	Planung / Bauleitung	ca.	12'000.00	12'000.00
4.	Unvorhergesehenes	ca.	10'500.00	10'500.00
5.	MWST 8.1%	ca.		7'492.50
	Rundung			7.50
	Kostendach inkl. MWST		CHF	100'000.00

Folgekosten

Für die Bodenmarkierungen fallen Installationsarbeiten infolge der Abnutzung an. Die Lebensdauer von Bodenmarkierungen liegt bei 5-8 Jahren.

Allfällige weitere bauliche Massnahmen, bzw. Folgekosten, welche aufgrund der Nachkontrollen erstellt werden müssten, können zum heutigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

8. Planungsverlauf

Konzept Tempo-30-Zonen

Das Konzept kann entweder flächendeckend im ganzen Gemeindegebiet gleichzeitig eingeführt oder in den einzelnen Gebieten gestaffelt umgesetzt werden. Auf eine Priorisierung der Gebiete bei gestaffelter Einführung wird bewusst verzichtet, da es keine Unterschiede zwischen den Quartieren gibt.

Ober- und Niedersteinmaur:

In den Quartieren Chrebsbach, In der Breite, Tollacher, Im Gässli und Schibler könnte eine Zone 30 eingeführt werden. Anstelle von baulichen Massnahmen würden Parkplätze markiert werden. Ein beidseitiges Parkverbot würde eingeführt werden.

Sünikon:

Die Strassen im Quartier Sünikon sind mit 4.00 – 5.00 Meter schmal. Die Geschwindigkeitsmessungen haben ein V85 von 23 km/h ergeben. Eine Reduktion der Geschwindigkeit bietet sich daher nicht an. Aus diesen Gründen werden keine Parkplätze eingezeichnet.

9. Umsetzung

Bei Annahme der Vorlage

Das Projekt soll im Anschluss an die Genehmigung durch die Stimmberechtigten ausgearbeitet werden.

Vorprüfung Kantonspolizei Zürich

Die ausgearbeiteten Unterlagen werden der Kantonspolizei Zürich zur Vorprüfung eingereicht. Allfällige Projektänderungen werden anschliessend angepasst.

Verfügung Kantonspolizei Zürich

Die Tempo 30-Zonen werden auf Antrag der Gemeinde durch die Kantonspolizei Zürich respektive der Sicherheitsdirektion des Kanton Zürich (DS) verfügt.

Öffentliche Auflage

Der Massnahmenplan und der Planungsbericht werden während 30 Tagen mit entsprechender Rechtsmittelbelehrung öffentlich aufgelegt.

Festsetzung Gemeinderat

Die angepassten Unterlagen werden dem Gemeinderat zur Bewilligung und zur Antragstellung zuhanden der Kantonspolizei Zürich unterbreitet.

Publikation / Festsetzung

Die Signalisationsverfügung wird gleichzeitig mit dem Festsetzungsbeschluss des Gemeinderates publiziert. Gegen die Signalisationsverfügung kann bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich während 30 Tagen Rekurs erhoben werden.

Mit der Realisation der Massnahmen kann nach Vorliegen der Rechtskraftbescheinigung und Erledigung allfälliger Rekurse begonnen werden.

Bei Ablehnung der Vorlage

Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren im Gemeindegebiet Steinmaur wird nicht weiterverfolgt.

Unabhängig davon, wird die Einführung von Tempo 30 auf **Abschnitten der Kantonsstrassen** vom Kanton Zürich weiterverfolgt.

10. Abschied der Rechnungsprüfungskommission Steinmaur

Die RPK prüft den Finanzhaushalt und das Rechnungswesen nach finanzpolitischen Gesichtspunkten. Ein Punkt ist die finanzielle Angemessenheit. Hierbei werden das Haushaltsgleichgewicht, die Sparsamkeit und die Wirtschaftlichkeit geprüft.

Das Geschäft ist aus der Sicht der Rechnungsprüfungskommission finanziell angemessen.

Rechnungsprüfungskommission Steinmaur

Der Präsident

Der Aktuar

Armin Lehmann

Andreas Gentsch

11. Antrag und Abstimmungsempfehlung Gemeinderat Steinmaur

Mit dem Projekt "Einführung Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren" hat der Gemeinderat einen Vorschlag ausgearbeitet, wie Tempo 30 in einigen Wohnquartieren umgesetzt werden könnte und welche Gebiete in eine Tempo 30-Zone zu integrieren wären.

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten, dem vorliegenden Antrag zuzustimmen.

Namens des Gemeinderates Steinmaur

Der Präsident

Die Schreiberin

Andreas Schellenberg

Edith Lee