



## ANTRAG

des Stadtrates vom 13. Juni 2024



### GR Geschäfts-Nr. 39/2024

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

**Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" – Zustimmung zur Tempo 30 Zone "Gfenn"**

---

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 13. Juni 2024, gestützt auf Art. 26, Abs. 1, Ziff. 4, der Gemeindeordnung vom 26. September 2021

b e s c h l i e s s t :

1. Dem Vorhaben Tempo 30 Zone "Gfenn" wird zugestimmt.
  2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.
-



## WEISUNG

### Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage .....	2
2	Zielsetzung.....	2
3	Analyse .....	3
4	Hinweis zu Finanzplan und Budget .....	7
5	Dringlichkeit .....	7
6	Begründung der beantragten Lösung.....	8
7	Investitionskosten .....	8
8	Jährlich wiederkehrende Kosten .....	8
9	Antrag .....	8
	Aktenverzeichnis .....	10

---

#### 1 Ausgangslage

Am 19. Januar 2024 überreichten Jakob Eggenberger (Erstunterzeichnender), Werner Meyer (Präsident Quartierverein Gfenn), Marc Blindenbacher und Martina Mollet mit zahlreichen weiteren Personen dem Stadtpräsidenten André Ingold die Petition mit dem Titel "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" zuhanden des Stadtrates. Die Bittschrift wurde von 221 Personen unterzeichnet. Der Stadtrat hat gemäss Art. 16 der Kantonsverfassung innert 6 Monaten, also bis spätestens 19. Juli 2024, dazu Stellung zu nehmen.

Die Unterzeichnenden fordern den Stadtrat Dübendorf auf, den aus ihrer Sicht unhaltbaren Zustand möglichst schnell zu beheben. Ein Fachgutachten soll Aufschluss darüber geben, wie die gefährliche Parkplatzanordnung einer verkehrstechnisch und städtebaulich optimalen Lösung zugeführt werden kann.

#### 2 Zielsetzung

Die Petition weist folgenden Wortlaut auf:

*"Petition an den Stadtrat Dübendorf*

*Titel:* Mehr Sicherheit für unsere Kinder/ Tempo 30 im Quartier Gfenn

*Antrag:* Der Stadtrat realisiert im Gfenn so rasch wie möglich flächendeckend Tempo 30 gemäss Konzeptbericht vom 16. April 2020.



*Begründung:* Auf der Alten Landstrasse fehlt durchgehend ein Trottoir. Die Gfennstrasse hat nur einseitig durchgehend ein Trottoir. Viele Kinder müssen die Gfennstrasse auf Ihrem Schulweg deshalb zwei Mal überqueren. Es gibt etliche neuralgische Stellen im Quartier. Durch die Einführung von Tempo 30 wird die Sicherheit unserer Kinder und Anwohner erhöht, der Verkehrslärm reduziert und die Umweltbelastung reduziert."

In der Petition wird die Einrichtung einer Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn gefordert. In der Stadt Dübendorf wurde am 13. Juni 2021 ein einmaliger Kredit für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo 30 Zonen auf Quartierschliessungsstrassen durch die Stimmbevölkerung abgelehnt. Am 18. Juni 2023 wurde zudem die Volksinitiative «Mitbestimmen bei Temporeduktionen» durch die Stimmbevölkerung der Stadt Dübendorf angenommen. Darin wird gefordert, dass die Entscheidungskompetenz über Temporeduktionen und somit zur Umsetzung von Tempo 30 Zonen neu beim Gemeinderat anstatt dem Stadtrat liegen soll. Eine konkrete Umsetzung der Volksinitiative ist aktuell in Erarbeitung.

Der Entscheid über die Einrichtung einer Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn wäre grundsätzlich im Sinne der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 durch den Gemeinderat zu treffen, die entsprechende Umsetzungsvorlage liegt aber noch nicht vor. In Voranwendung dieser künftigen, noch in Erarbeitung begriffenen, neuen Regelung kann das Geschäft der Einführung der Tempo 30 Zone "Gfenn" dem Gemeinderat dennoch bereits vorgelegt werden.

Die Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" hat am 19. Januar 2024 den Antrag zur Einführung vom Tempo 30 im Quartier "Gfenn" gestellt. Sie besagt, dass das Fehlen eines durchgängigen Trottoirs sowie diverse unübersichtliche und unsichere Stellen eine Gefahr für Kinder auf dem Schulweg darstellt. Die Forderung nach der Einführung von Tempo 30 wird mit einer Erhöhung der Sicherheit für Kinder und Fussgänger sowie einer Reduktion von Verkehrslärm und Umweltbelastungen begründet. Die Petition haben 221 Personen unterschrieben.

Am 22. Januar 2024 ist zusätzlich bei der Stadt Dübendorf eine Anfrage von einer Anwohnerin zu einer Verkehrsberuhigung auf der Alten Landstrasse eingegangen. Da sich die Themen mit denen der Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" überschneiden, wurden beide Anfragen gemeinsam bearbeitet.

Die Verkehrskommission (VKO) der Stadt Dübendorf hat in ihrer Sitzung vom 30. Januar 2024 die Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" behandelt und die Erstellung eines Berichtes zu möglichen Massnahmen im Quartier "Gfenn" beschlossen.

### 3 Analyse

#### Strassen

Die Strassen im Quartier "Gfenn" sind durchwegs siedlungsorientiert. Die Alte Landstrasse und Gfennstrasse bilden die Hauptschliessungsstränge des Quartiers, sind als Sammelstrassen klassifiziert und haben einen Anschluss an die verkehrsorientierte Überlandstrasse. Auf ihnen verkehrt zudem der Bus der Linie "756", welcher im Uhrzeigersinn an den drei Haltestellen "Heidenrietstrasse", "Gfenn" und "Lindenbühl" hält. Auf der Alten Landstrasse ist von der Überlandstrasse bis zur Einmündung Klosterstrasse grösstenteils kein Fussgängerschutz vorhanden. Bei einigen Querungsstellen sind keine guten Sichtverhältnisse gegeben. Die Alte Landstrasse stellt eine wichtige Schulwegverbindung dar. Die Bushaltestelle "Heidenrietstrasse" ist nur über die Fahrbahn erreichbar. Die Gfennstrasse verfügt im Abschnitt von der Überlandstrasse bis zur Alten Landstrasse über ein einsei-



tiges Trottoir und ist in diesem Teil übersichtlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu Fuss Gehende.

#### Bus

Da die Buslinie "756" der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) durch das Quartier führt, wäre sie von allfälligen Massnahmen direkt betroffen. Eine Berechnung der Verlustzeiten hat ergeben, dass eine mögliche Einführung von Tempo 30, die Fahrzeit nur minimal erhöhen würde (ca. 3 Sekunden). Die Verlustzeiten haben gemäss VBG, Leiter Angebot, deshalb keine Auswirkungen auf die Betriebsstabilität. Andere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (wie z.B. seitliche Einengungen oder Vertikalversätze) wurden mit der VBG nicht besprochen – die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität wäre deshalb mit der VBG zu klären, sollten andere Massnahmen anstelle einer Temporeduktion auf 30 km/h weiterverfolgt werden.

#### Verkehrsmessungen

Aktuelle Messungen aus dem Frühjahr 2024 zeigen, dass die Tempolimits von 50 km/h bis auf wenige Ausnahmen eingehalten wird. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge liegt mit 30 bis 34 km/h deutlich unter der Tempolimit. Auch Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2023 zeigen ähnliche Werte – die Tempolimit von 50 km/h wird eingehalten.

#### Schwachstellen

Im Quartier Gfenn bestehen diverse Sicherheitsdefizite. Insbesondere der fehlende Fussgängerschutz in Kombination mit einer (für ein Quartier eher hohen) Tempolimit von 50 km/h ist ein Problem. Die beiden Sammelstrassen Gfenn- und Alte Landstrasse, auf welchen auch eine Buslinie verkehrt und die einen wichtigen Schulweg darstellen, zeigen entsprechenden Handlungsbedarf. Dies wird unterstrichen mit den laufenden Anfragen und der vorliegenden Petition seitens der Bevölkerung / Anwohnenden im Quartier Gfenn.

#### Mögliche Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden geprüft:

##### *Durchgängiges Trottoir entlang der Alten Landstrasse*

Eine Variante für den Bau von einem Trottoir entlang der Alten Landstrasse wurde im Jahr 2022 geprüft. Die Variante sah vor, ein Trottoir auf der nördlichen Strassenseite von der Kreuzung Gfennstrasse / Alte Landstrasse bis zur Kreuzung Alte Landstrasse / Im Schatzacker zu erstellen. Diese Massnahme ist teuer, baulich aufwändig und setzt ein längeres Verfahren voraus (da viel Landerwerb nötig). Zudem müssten einige Elemente der Stromversorgung versetzt und vereinzelt öffentliche Parkfelder aufgehoben werden. Dafür wird der Fussgängerschutz markant erhöht – insbesondere Schulkinder müssen nicht bei einer Tempolimit von 50 km/h und einer Buslinie mitten auf der Alten Landstrasse laufen. Zudem könnte im selben Zug auch die Bushaltestelle "Gfenn" besser in den Strassenzug integriert und auf die Anforderungen der Behindertengerechtigkeit angepasst werden. Um den für diese Variante nötigen Landerwerb einzuschränken, wurde auch eine Einbahnverkehrsregelung im Quartier diskutiert. Mit dem Einbahnregime wäre vermutlich der Bau eines durchgängigen Trottoirs ohne Landerwerb möglich. Jedoch ist diese Massnahme für den motorisierten Verkehr und besonders für Anwohnende ungünstig, da ein grösserer Umweg gefahren oder auf weitere Nebenstrassen ausgewichen werden müsste.

##### *Tempo 30 im Quartier Gfenn*

Seit dem 1. Januar 2023 kann auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG für die Einführung einer Tempo 30 Zone verzichtet werden. Mittels eines Tempo 30 Konzepts kann bei der Kantonspolizei (KAPO) der Antrag für die Einführung einer Tempo 30 Zone gestellt werden. Mit der Einführung einer Tempo 30 Zone im ganzen Quartier Gfenn könnten die Tempi der motorisierten



Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt werden. Dadurch wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gefördert. Es passieren weniger Unfälle und die potenziellen Unfallfolgen sind meistens wesentlich weniger schwer. Für Kinder wird der Schulweg sicherer, da das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen oder Knotenpunkten deutlich einfacher ist, als wenn 50 km/h gefahren werden darf. Neben der Förderung der Verkehrssicherheit sorgen Tempo 30 Zonen auch für eine Reduktion der Umweltbelastung wie Strassenlärm oder Abgase, da lärmintensive Beschleunigungen wesentlich weniger häufig vorkommen ("Verstetigung des Verkehrs"). Der durchschnittliche Schallpegel wird in Tempo 30 Zonen um rund 3 dB(A) reduziert. Dadurch wird der Strassenraum auch attraktiver für die Anwohner. Bei der Einführung einer Tempo 30 Zone müssten im Quartier Gfenn lediglich Eingangstore installiert und die Markierungen "Zone 30" und "30" auf den Strassen markiert werden. Die Einführung / Umsetzung einer Tempo 30 Zone wäre somit verhältnismässig günstig und sehr schnell umsetzbar und würde auch alle Seitenstrasse umfassen und somit die gesamte Schulwegsicherheit verbessern. Gemäss einer ersten groben Kostenschätzung, welche auf bisherigen Erfahrungswerten bei der Einführung von Tempo 30 Zonen beruht, ergeben sich Kosten in der Höhe von rund Fr. 20'000.00. Die Kostenschätzung beinhaltet Signalisationen (Haupt- und Nebenzonentore) und Bodenmarkierungen ("Tempo 30" und "30") im gesamten Quartier Gfenn.

#### *Tempo 30 im Quartier Gfenn (ohne Gfennstrasse)*

Als Alternative zur flächendeckenden Einführung der Tempo 30 Zone wurde auch eine Variante geprüft, welche die Gfennstrasse ausklammert. Die Gfennstrasse weist auf der nördlichen Strassenseite ein Trottoir mit einer Breite von 2.0 bis 3.0 m auf. Somit ist die Sicherheit für den Fussverkehr in Längsrichtung gewährleistet. Jedoch bestehen für das Queren der Gfennstrasse keine Querungshilfen – dies ist insbesondere für Schulkinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Personen relevant. Aus verkehrstechnischer Sicht macht eine Ausklammerung der Gfennstrasse aus der Tempo 30 Zone wenig Sinn, da damit kein Mehrwert geschaffen wird. Wie im vorgängigen Abschnitt "Tempo 30 im Quartier Gfenn" erwähnt, kann eine flächendeckende Tempo 30 Zone ohne nennenswerten Aufwand für das gesamte Quartier Gfenn eingeführt werden, hat kaum Auswirkungen auf die effektive Fahrzeit (auch für den Busverkehr), erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, reduziert die Lärmbelastung und Abgase und erhöht die Aufenthaltsqualität. Im Vergleich zu einer "flächendeckenden" Tempo 30 Zone im Gfenn benötigt es für den Ausschluss der Gfennstrasse auch zusätzliche Signalisationen. Es müssten zusätzlich drei Nebenzonentore und ein zusätzliches Hauptzonentor installiert werden. Auch sind zusätzliche Bodenmarkierungen nötig. Diese zusätzlichen Signalisationen haben Mehrkosten in der Höhe von rund Fr. 4'000.00 zur Folge, was Gesamtkosten in Höhe von Fr. 24'000.00 ergibt. Allfällige ergänzende bauliche Massnahmen würden die Kosten zusätzlich erhöhen (siehe nachfolgend unter "Punktuelle Massnahmen").

#### *Tempo 30 Strecke*

Neben der Tempo 30 Zone wurde auch eine Tempo 30 Strecke als Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft. Obwohl in beiden Fällen eine Tempolimit von 30 km/h gilt, unterscheidet sich eine Tempo 30 Strecke von einer Tempo 30 Zone. In einer Tempo 30 Zone gilt generell Rechtsvortritt, Fussgängerstreifen sind nur in Ausnahmefällen erlaubt und die Strasse darf von den zu Fuss Gehenden überall gequert werden (wobei der motorisierte Verkehr Vortritt hat). Auf einer Tempo 30 Strecke hingegen kann dem (in die Tempo 30 Strecke) zuführenden Verkehr der Vortritt entzogen werden und Fussgängerstreifen dürfen bestehen bleiben (und müssen demzufolge auch benützt werden). Tempo 30 Strecken werden hauptsächlich zur Minimierung von Lärmemissionen erstellt. Durch die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit reduziert sich der Lärm des motorisierten Verkehrs. Tempo 30 Strecken werden auf einzelnen Strassenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen und meist bei bevorzugten Abschnitten ohne Rechtsvortritt angebracht. Für eine flächige Geschwindigkeitsreduktionen sind Tempo 30 Strecken ungeeignet. Die Einführung von Tempo 30 Strecken könnten folglich nur auf der Gfenn- und der Alten Landstrasse eingeführt werden (müsste mit der Kantonspolizei noch genauer abgeklärt werden). Es ist für das Quartier Gfenn nicht sinnvoll, dass



auf den (gegenüber den Quartierstrassen übergeordneten) Sammelstrassen Tempo 30 gilt, und die zuführenden Strassen mit Tempo 50 signalisiert sind. Dies würde zudem bedeuten, dass unzählige Signalisationen notwendig wären, damit das Verkehrsregime für alle Verkehrsteilnehmenden verständlich ist. Ausserdem verfolgen Tempo 30 Strecken wie erwähnt primär das Ziel, die Lärmbelastung zu reduzieren, und dieses Problem steht im Quartier Gfenn nach aktuellem Kenntnisstand nicht im Vordergrund. Die Kosten für eine Umsetzung von Tempo 30 Strecken im Gfenn lassen sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschätzen. Es ist nicht klar, (ob überhaupt und falls ja) wie viele Strassen / Strassenabschnitte als Tempo 30 Strecke ausgestaltet werden dürfen und demzufolge wie viele Signalisationen effektiv benötigt würden.

#### *Punktuelle Massnahmen*

Es gilt zu berücksichtigen, dass im Quartier Gfenn über den gesamten Abschnitt der Sammelstrassen Sicherheitsdefizite bestehen. Punktuelle Massnahmen sind in der Regel ein Provisorium, um einem einzelnen, örtlich begrenztem Defizit entgegenzuwirken. Auf markierten Sperrflächen dürfen sich zu Fuss Gehende frei bewegen, wobei die Fläche auch vom motorisierten Verkehr (situativ) befahren werden darf. Die zu Fuss Gehenden haben jedoch Vortritt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine markierte Sperrfläche wird häufig an Örtlichkeiten verwendet, bei welchen aufgrund eines zu geringen Platzangebots keine "definitive" Lösung (z.B. Trottoir) realisierbar ist. Punktuell ist eine markierte Sperrfläche eine sinnvolle Massnahme. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass damit (ausser der Farbe) kein baulicher Schutz gewährleistet wird und das subjektive Sicherheitsgefühl von zu Fuss Gehenden tief ist (insbesondere bei Tempo 50). Aufgrund der vorherrschenden begrenzten Strassenbreite können auch keine regelmässigen Poller am Rand der Sperrfläche aufgestellt werden, um mindestens einen geringen baulichen Schutz zu bieten. Sofern diese Massnahme weiterverfolgt werden soll, wird empfohlen, diese nur im Ausnahmefall bzw. nur in sehr begrenzter Länge umzusetzen. Situativ kann diese Massnahme eine adäquate Lösung darstellen – im Quartier Gfenn mit mehr oder weniger flächendeckenden Defiziten auf den Sammelstrassen ist eine durchgehend markierte Sperrfläche aber keine geeignete Lösung.

Gestalterische Elemente wie Bäume oder Blumentröge haben das Ziel, den Strassenraum situativ einzuengen und damit eine punktuelle Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen. Zudem können sie den Strassenraum attraktiver gestalten und einen Beitrag fürs Klima leisten. Gestalterische Elemente sogen punktuell für eine reduzierte Geschwindigkeit und können die Sicherheit erhöhen, jedoch entstehen durch die Hindernisse und Einengungen viele Brems- und Beschleunigungsmanöver, was wiederum mehr Lärm verursacht. Zudem werden damit den Sicherheitsdefiziten nicht oder nur untergeordnet entgegengewirkt – zu Fuss Gehende müssen nach wie vor ohne effektiven Schutz und bei einer Tempolimit von 50 km/h auf der Strasse verkehren. Erfahrungen zeigen auch, dass Einengungen einer Strasse bei Tempo 50 vom motorisierten Verkehr als störend empfunden werden können und als Folge dessen unverhältnismässig stark zwischen den Elementen beschleunigt wird. Es ist fraglich, ob schlussendlich (selbst mit mehreren Elementen) eine gesamthafte Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten (und damit eine Erhöhung der Sicherheit) erreicht wird. Es gilt auch zu berücksichtigen, dass das Anbringen von mehreren Elementen unter Umständen auch eine Auswirkung auf den Busverkehr nach sich zieht. Für die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr sind ständige Brems- und Beschleunigungsmanöver unattraktiv, und ob die Betriebsstabilität nach der Umsetzung gewährleistet bleibt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Ebenfalls relevant ist der Fakt, dass eine klimaverträgliche bzw. begrünte Strassenraumgestaltung im Quartier Gfenn nicht als Sofortmassnahme umgesetzt werden kann, sondern ein grösseres Strassenbauprojekt notwendig wäre, damit einerseits eine Erhöhung der Sicherheit erreicht wird und andererseits der Strassenraum gesamthaft begrünt werden kann. Vereinzelte Grünelemente haben aufgrund der vorherrschenden Defizite nur geringen Einfluss auf die Sicherheit (und auf einen durchgehend begrüntem Strassenraum). In Kombination mit einer anderen Massnahme (z.B. Temporeduktion) wäre eine gestalterische Aufwertung bzw. Grünelemente als flankierende Massnahme hingegen denkbar. Analog der markierten Sperrfläche wird nicht empfohlen, gestalterische Elemente als eine gesamthafte Lö-



sung für das Quartier Gfenn weiterzuverfolgen, da ein grösseres (und kostenintensives) Strassenbauprojekt notwendig wäre um eine Erhöhung der Sicherheit (und einen wahrnehmbaren begrünten Strassenraum) zu erreichen. Situativ hingegen können gestalterische Elemente eine adäquate Lösung darstellen – insbesondere in Kombination mit einer anderen Massnahme. Bäume oder ähnliche bauliche Massnahmen sind jedoch mit höheren Kosten verbunden. Ein Baum innerhalb des Strassenraums inkl. einer Baumgrube und einer kleinen Wiese / Blumenbeet kostet rund Fr. 20'000.00. Ein Blumentopf inkl. Verkehrsberuhigungstrapez kostet rund Fr. 5'000.00.

#### *Fazit*

Eine flächendeckende Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn ist nicht nur kostengünstig und einfach umsetzbar, sondern erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden insgesamt am besten. Ausserdem profitiert das Quartier auch von einem verstetigten Verkehrsfluss, was weniger Lärm und Abgase zur Folge hat und damit das Quartier aufwertet. Auch bleibt mit der Tempo 30 Zone die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs gewährleistet und in den eher schmalen Strassenräumen kann die Verkehrssicherheit markant verbessert werden ohne Landerwerb und aufwändige bauliche Massnahmen. Es wird deshalb im Gutachten empfohlen, die flächige Umsetzung einer Tempo 30 Zone zu fördern (und nicht einzelne Strassen im Quartier auszuklammern oder nur punktuelle Verbesserungen an einzelnen Stellen anzubringen). Nach der Umsetzung gilt es zu überprüfen, ob die gefahrenen Geschwindigkeiten der Tempo 30 Zone entsprechen. Sollte nach der Umsetzung noch Bedarf nach weiteren (flankierenden) Massnahmen bestehen, kann die Tempo 30 Zone zu einem späteren Zeitpunkt immer noch mit punktuell ergänzt werden (z.B. mit gestalterischen Elementen oder einer Sperrfläche für zu Fuss Gehende).

Der Stadtrat erachtet die im Gutachten vorgenommene Analyse sowie den Beschrieb der untersuchten Massnahmen als schlüssig und teilt die Einschätzung, dass die Einführung einer flächendeckenden Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn das beste Verhältnis von Nutzen zu Kosten aufweist und daher weiterverfolgt werden sollte.

#### **4 Hinweis zu Finanzplan und Budget**

Bei der Realisierung der favorisierten Variante – der flächendeckenden Einführung einer Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn – ist mit Kosten in der Höhe von rund Fr. 20'000.00 zu rechnen. Die Kosten liegen in der Finanzkompetenz des Stadtrates und bedingen keinen Gemeinderatsbeschluss. Beim vorliegenden Gemeinderatsantrag handelt es sich nicht um einen Kreditantrag, sondern es soll der Gemeinderat – im Sinne einer Voranwendung der künftigen Regelung in der Gemeindeordnung – grundsätzlich zur Einführung einer Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn Stellung nehmen. In diesem Sinne hat der vorliegende Beschluss noch keine direkten Auswirkungen auf Finanzplan und Budget. Einen indirekten Einfluss hat der Beschluss aber in dem Sinne, dass bei einer Zustimmung des Gemeinderats zu diesem Antrag der Stadtrat beauftragt wird, ein entsprechendes Projekt zur Umsetzung zu starten und der Stadtrat demnach die entsprechenden Kosten für das Jahr 2025 oder 2026 budgetieren und die Mittel im Rahmen seiner Finanzkompetenz sprechen wird.

#### **5 Dringlichkeit**

Eine Dringlichkeit ergibt sich einerseits politisch aus der vorliegenden, von 221 Personen unterzeichneten Petition, welche innert Frist zu beantworten ist. Andererseits ergibt sich eine faktische Dringlichkeit aus den im Gutachten dargelegten, bestehenden Schwachstellen im Quartier Gfenn.



## 6 Begründung der beantragten Lösung

Die favorisierte Variante – die flächendeckende Einführung einer Tempo 30 Zone im Quartier Gfenn – weist das beste Verhältnis von Nutzen zu den Kosten aus. Mit Kosten in der Höhe von rund Fr. 20'000.00 kann in kurzer Zeit eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine gewisse Reduktion von Strassenlärm und Schadstoffemissionen erreicht werden.

## 7 Investitionskosten

Wie vorgängig erwähnt, hat der vorliegende Beschluss noch keine direkten Auswirkungen auf Finanzplan und Budget. Bei Zustimmung durch den Gemeinderat wird aber der Stadtrat ein Projekt auslösen und die erforderlichen, in der Kompetenz des Stadtrates liegenden Investitionskosten in seinem dannzumaligen Stadtratsbeschluss ausweisen.

## 8 Jährlich wiederkehrende Kosten

Es ist – abgesehen von den Abschreibungen – mit keinen relevanten jährlich wiederkehrenden Kosten zu rechnen. Bei Zustimmung durch den Gemeinderat wird aber der Stadtrat ein Projekt auslösen und die entsprechenden Folgekosten in seinem dannzumaligen Stadtratsbeschluss ausweisen.

## 9 Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Dem Vorhaben Tempo 30 Zone "Gfenn" wird zugestimmt.
2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.

Dübendorf, 13. Juni 2024

Stadtrat Dübendorf

  
André Ingold  
Stadtpräsident

  
Mathias Vogt  
Stadtschreiber

**GR Geschäfts-Nr. 39/2024**

---

**Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" – Zustimmung zur Tempo 30 Zone "Gfenn"**

---

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Paul Steiner  
Präsident

Friederike Häfeli  
Sekretärin

---

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

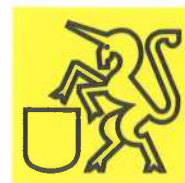
Patrick Schärli  
Präsident

Friederike Häfeli  
Sekretärin

---

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des  
Bezirksrates Uster  
vom



## Aktenverzeichnis

GR Geschäft-Nr. 39/2024

**Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" – Zustimmung zur Tempo 30 Zone "Gfenn"**

---

1. Weisung vom 13. Juni 2024
2. Stadtratsbeschluss Nr. 24-282 vom 13. Juni 2024
3. Bericht "Verkehrssicherheit Quartier Gfenn" vom 30. April 2024