



Stadt Dübendorf Tempo-30-Konzept

Konzeptbericht

30. Oktober 2019



Auftraggeber:

Stadt Dübendorf

Projektleitung:

 Marco Strebel
 Philippe Hechenberger
 Stefanie Pfändler

Projektverfasser:

 SNZ Ingenieure und Planer AG
 Dörflistrasse 112
 CH-8050 Zürich
 Telefon +41 44 318 78 78
 info@snz.ch
 www.snz.ch

Projektleitung:

 Roman Bühler
 Simon Peier

Mitarbeit:

Koreferat:

Roman Bühler

Projektdaten:

Auftragsnummer:

SNZ#5160

Ablagepfad:

R32\5160 Konzeptbericht Tempo-30-Konzept

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	19.09.2019	SNZ/rb, Pe	Entwurf
2	18.10.2019	SNZ/rb, Pe	Bereinigter Entwurf nach Sitzung mit VA vom 24.09.19
3	30.10.2019	SNZ/rb, Pe	Bereinigung nach Rückmeldung vom 24.10.19

Inhalt

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage / Auftrag	7
1.2	Grundlagen	9
2	Ziele von Tempo 30	10
3	Rechtsgrundlage	11
4	Gebietseinteilung	12
5	Vorgehen	13
6	Gebiet A - Gockhausen	16
6.1	Bestandesaufnahme	16
6.1.1	Strassennetz	16
6.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	17
6.1.3	Schulwegnetz	17
6.1.4	Velonetz	17
6.2	Situationsanalyse	18
6.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	18
6.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	18
7	Gebiet B – Stettbach	23
7.1	Bestandesaufnahme	23
7.1.1	Strassennetz	23
7.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	24
7.1.3	Schulwegnetz	24
7.1.4	Velonetz	25
7.2	Situationsanalyse	26
7.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	26
7.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	26
8	Gebiet C – Hochbord	29
8.1	Bestandesaufnahme	29
8.1.1	Strassennetz	29
8.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	30
8.1.3	Schulwegnetz	30
8.1.4	Velonetz	32

8.2	Situationsanalyse	33
8.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	33
8.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	34
9	Gebiet D – Süd	36
9.1	Bestandesaufnahme	36
9.1.1	Strassennetz	36
9.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	37
9.1.3	Schulwegnetz	37
9.1.4	Velonetz	39
9.2	Situationsanalyse	39
9.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	39
9.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	40
10	Gebiet E – Nord	50
10.1	Bestandesaufnahme	50
10.1.1	Strassennetz	50
10.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	51
10.1.3	Schulwegnetz	51
10.1.4	Velonetz	52
10.2	Situationsanalyse	53
10.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	53
10.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	53
11	Gebiet F – Sonnenberg	60
11.1	Bestandesaufnahme	60
11.1.1	Strassennetz	60
11.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	61
11.1.3	Schulwegnetz	61
11.1.4	Velonetz	63
11.2	Situationsanalyse	64
11.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	64
11.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	64
12	Gebiet G – Gfenn	70
12.1	Bestandesaufnahme	70
12.1.1	Strassennetz	70

12.1.2	Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz	70
12.1.3	Schulwegnetz	71
12.1.4	Velonetz	72
12.2	Situationsanalyse	73
12.2.1	Problem- und Gefahrenstellen	73
12.2.2	Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt	73
13	Zoneneinteilung	75
14	Vorgesehene Massnahmen	76
14.1	Eingangstore	76
14.2	Flankierende / verkehrsberuhigende Massnahmen	77
15	Kosten	80
16	Umsetzungszeitplan	84
Abbildungsverzeichnis		85
Tabellenverzeichnis		86

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage / Auftrag

Anfang Mai 2019 ging eine Motion der Fraktion BDP/CVP/EVP bei der Stadt Dübendorf ein. In dieser wird der Stadtrat aufgefordert, Bericht und Antrag für die generelle Einführung von Tempo 30 auf Quartierserschliessungsstrasse zu erstellen. Sammelstrassen und übrige Gemeindestrassen gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan sind von dieser Motion nicht betroffen.

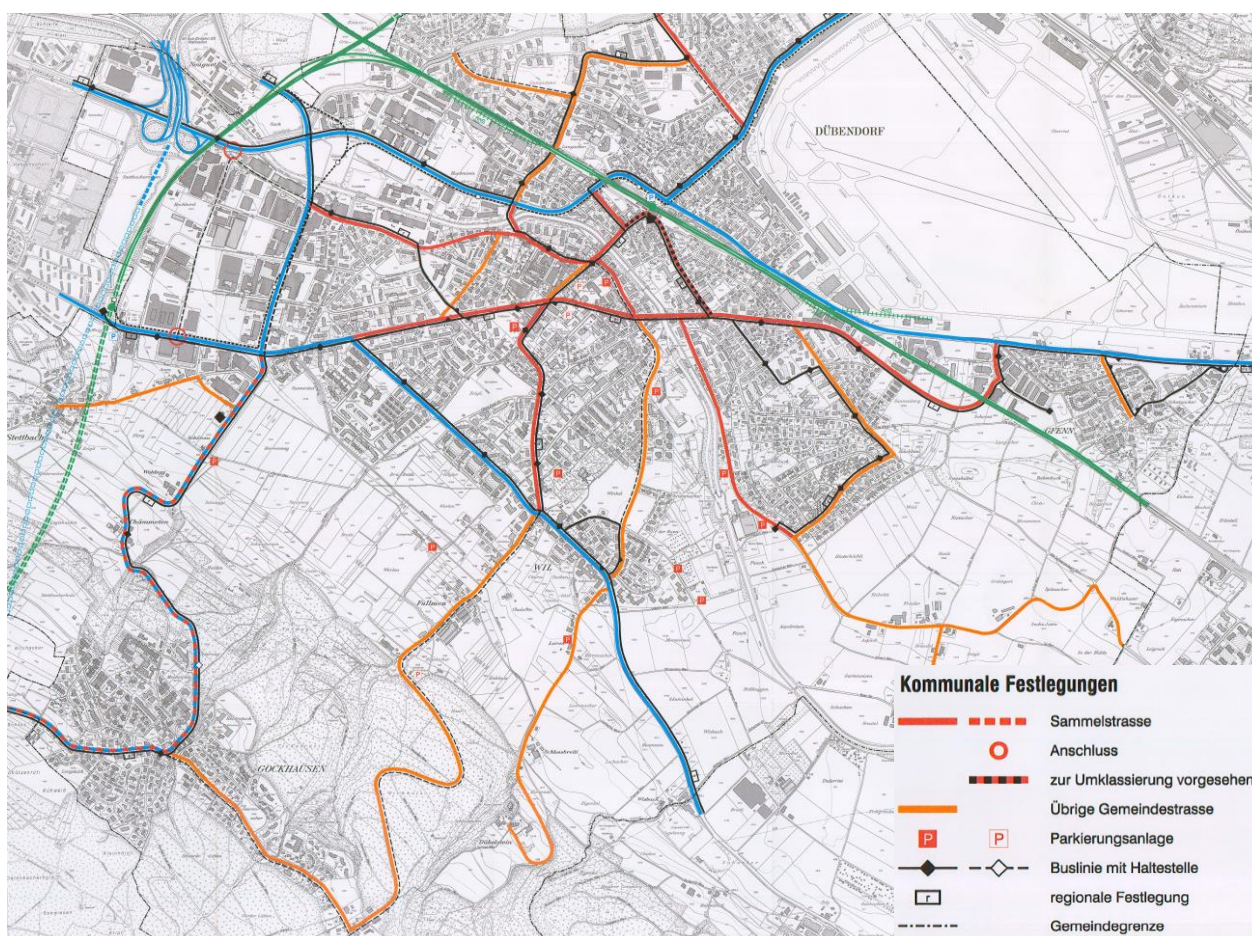


Abbildung 1: Ausschnitt aus kommunalem Verkehrsrichtplan (Stand 2007)

Das Tempo-30-Konzept soll aufzeigen, wie Tempo-30 quartierweise in Dübendorf umgesetzt werden kann, welche Gebiete in eine Tempo-30-Zone zu integrieren sind und welche Massnahmen umgesetzt werden könnten.

Zielsetzung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Sicherung der Schulwege, die Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität sowie ein einheitliches Erscheinungsbild in der ganzen Stadt Dübendorf ohne dabei den Verkehrsfluss in den verschiedenen Quartieren zu beeinträchtigen (flüssiges Rollen mit Tempo-30). Das Konzept soll zweckmässige Varianten sowie einfache bauliche Massnahmen umfassen und der Stadt Dübendorf Flexibilität bei der Einführung lassen.

Die Konzept-Dokumentation wird eine Voruntersuchung mit Grobkostenschätzung beinhalten. Diese dient als Übersicht über das gesamte Stadtgebiet von Dübendorf. Zu einem

späteren Zeitpunkt sind dann für die einzelnen Zonen Kurzgutachten und Massnahmenpläne zu erstellen (nicht Bestandteil dieses Auftrages).

Im Rahmen der Voruntersuchung (Tempo-30-Konzept) wurden die rot gestrichelten Gebiete geprüft. Die sich daraus ergebenden Zonenabgrenzungen sind in den erarbeiteten Analyseplänen zu finden.

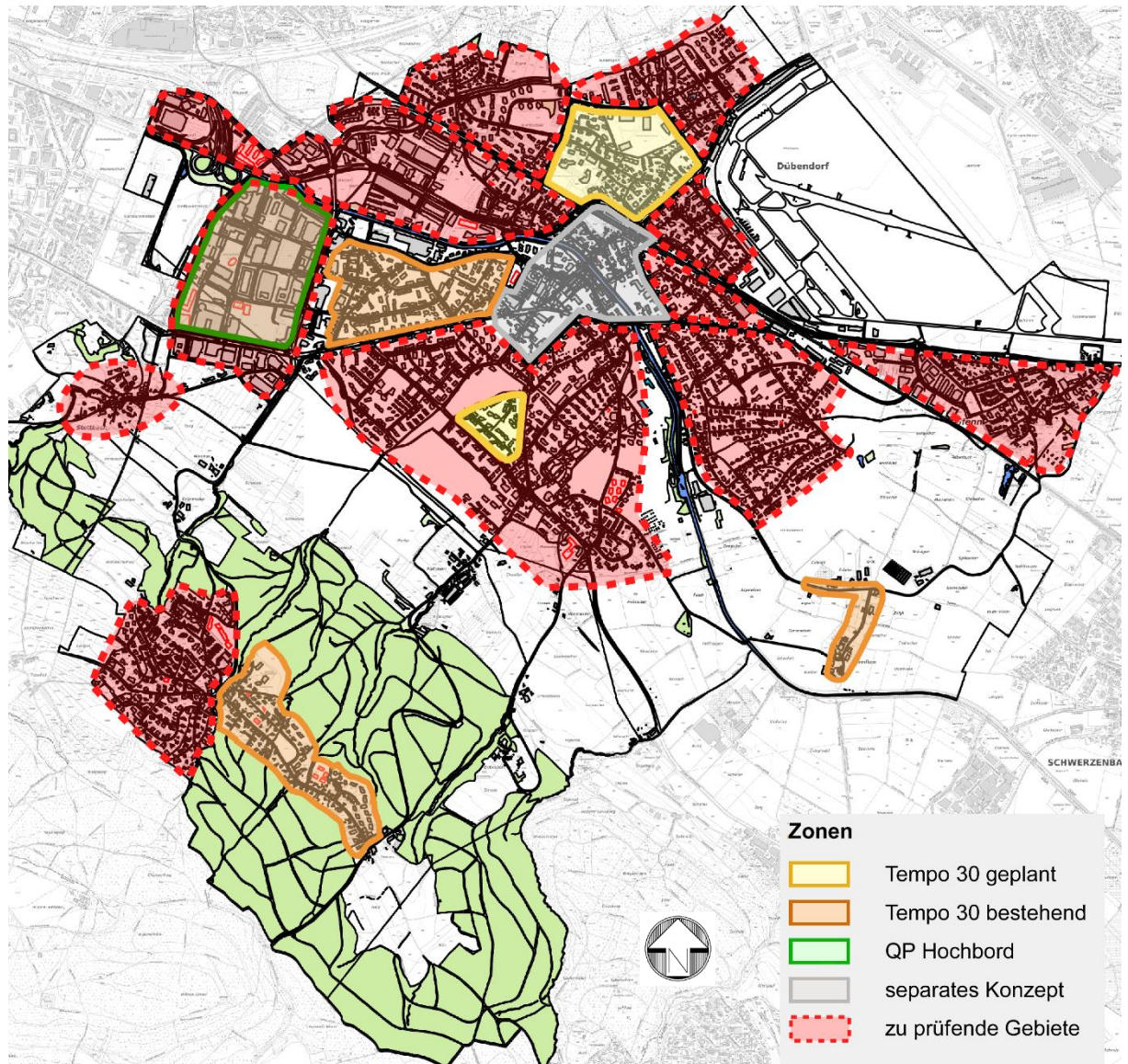


Abbildung 2: Übersicht prüfende Gebiete (rot)

1.2 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen liegen für die Erarbeitung vor:

- «Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten», März 2013
- Realisierung Massnahmen Sonnenbergquartier
- geoWEB Stadt Dübendorf
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf, Schlussbericht, März 2015
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf, Statusberichte 2015 – 2017
- Verkehrskonzept Stadtzentrum (Büro IBV Hüsler, 13.03.2019)
- Umsetzungsbericht Verkehrsberuhigung (SNZ #5143, Stand 08.07.19)
- T-30 Stägenbuck (SNZ #5088, Stand 16.07.19)

2 Ziele von Tempo 30

Mit der Anordnung von Tempo 30 sollen

- die Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduktionen und vor allem auch die Unfallschwere verbessert werden (insbesondere auf den wichtigen Schulwegen),
- die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Lärm- und Abgasreduktionen sowie eine grössere Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs (homogener Verkehrsfluss mit verestigter Geschwindigkeit) erhöht werden,
- die Koexistenz und die gegenseitige Rücksichtnahme auf dem Gemeindestrassennetz verbessert werden und
- die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr („Schleichverkehr“) entlastet werden

Zur Verdeutlichung des Sicherheitsaspekts gibt die nachstehende Abbildung 3 den Anhalteweg für die Geschwindigkeiten von 30 km/h bzw. 50 km/h wieder. Sie zeigt auf, dass

- unter den gleichen physikalischen Annahmen der Anhalteweg bei Tempo 30 nur etwa halb so lang ist wie bei Tempo 50,
- der Reaktionsweg (Weiterfahrt ca. 1 Sekunde mit unveränderter Geschwindigkeit) bei allen Tempi länger ist als der effektive (physische) Bremsweg,
- ein Fahrzeug mit Tempo 50 an jenem Ort, wo ein Fahrzeug mit Tempo 30 bereits stillsteht (d.h. nach 13.0 m), noch ungebremst fährt.

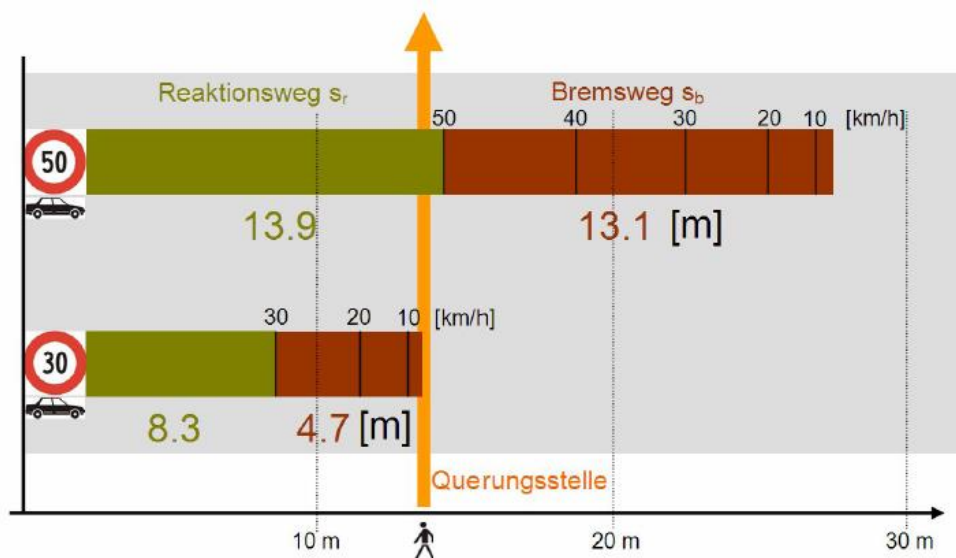


Abbildung 3: Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) bei 30 bzw. 50 km/h

3 Rechtsgrundlage

Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

Der Inhalt und Umfang des dazu erforderlichen Gutachtens richtet sich nach der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 28. September 2001 und der angepassten Signalisations- und Verkehrsregelnverordnung.

Für die Beurteilung der Zweckmässigkeit, respektive der Machbarkeit einer Tempo-30-Zone sind in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die dazu erforderlichen Arbeitsschritte aufgeführt. Sie beinhalten:

- Die Umschreibung der Ziele, welche mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen
- Ein Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen
- Eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite, sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung
- Angaben zum Geschwindigkeitsniveau V50 und V85
- Angaben zur angestrebten Wohn- und Verkehrsqualität
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Neben den siedlungsorientierten Strassen¹ ist auch der Einbezug von verkehrsorientierten Strassen² in Tempo 30-Zonen grundsätzlich möglich, dies namentlich in Ortskernen oder Altstadtgebieten.

Die Erfahrungen in anderen Gemeinden zeigen, dass die Akzeptanz von Tempo 30 steigt, je mehr Zonen in einer Gemeinde / Stadt umgesetzt sind d.h. je flächendeckender die Anordnung erfolgt.

Ferner hat sich gezeigt, dass der Einbezug von Strassen mit Verbindungsfunktion in Tempo-30-Zonen sehr umfangreiche und aufwändige Massnahmen erforderlich macht, um dort das erlaubte Geschwindigkeitsniveau durchzusetzen.

¹ „Siedlungsorientierte Strassen sind aus der Sicht des Motorfahrzeugverkehrs untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen; neben fahren, anhalten, wenden und Güterumschlag sind auch soziale Aspekte (z.B. Raum für Begegnungen) zu berücksichtigen.“ (Quelle: VSS SN 640 210ff)

² „Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet.“ (Quelle: VSS SN 640 210 ff)

4 Gebietseinteilung

Zur besseren Übersicht und Bearbeitbarkeit wurde nachstehende Gebietseinteilung vorgenommen (siehe Abbildung 4). Dabei wurden bereits mögliche Zonenabgrenzungen mitberücksichtigt. Die Bestandesaufnahme sowie die Situationsanalyse ist nach der neuen Gebietseinteilung strukturiert. Auch die in der Beilage enthaltenen Analysepläne entsprechen dieser Gebietsaufteilung.

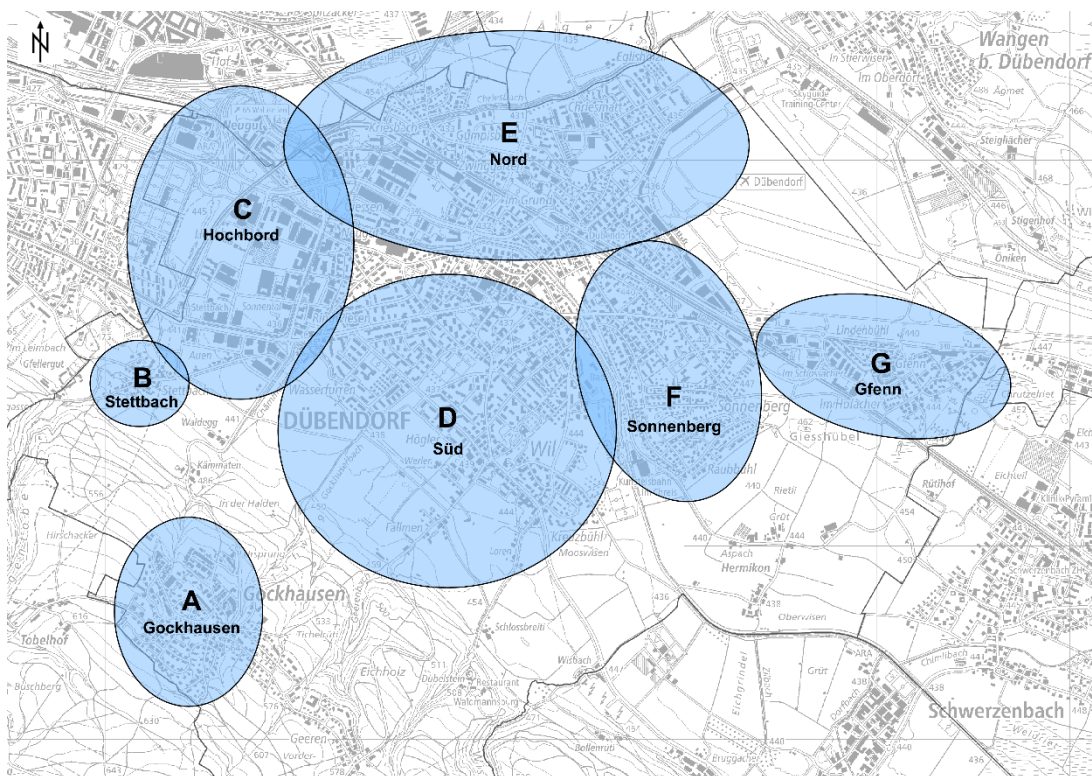


Abbildung 4: Gebietseinteilung (Quelle Plangrundlage: GIS-Browser Kanton Zürich)

Die nachstehende Tabelle zeigt die Gebietsbezeichnung, die Kapitel-Nr. im Bericht sowie die Plan-Nr. des dazugehörigen Analyseplanes auf.

Gebiet	Kapitel im Bericht	Analyseplan-Nr.
Gebiet A – Gockhausen	Kapitel 6	5160-001
Gebiet B – Stettbach	Kapitel 7	5160-002
Gebiet C – Hochbord	Kapitel 8	5160-003
Gebiet D – Süd	Kapitel 9	5160-004
Gebiet E – Nord	Kapitel 10	5160-005
Gebiet F – Sonnenberg	Kapitel 11	5160-006
Gebiet G – Gfenn	Kapitel 12	5160-007

Tabelle 1: Übersicht Gebiete / Kapitel / Analyseplan

5 Vorgehen

Für die Gebiete A bis G wurden jeweils eine Bestandesaufnahme und eine Situationsanalyse mit folgenden Inhalten erarbeitet:

Bestandesaufnahme / Grundlagenaufbereitung

- Darstellung Strassennetz (u. a. Nationalstrassen, Staatsstrassen, Gemeindestrassen, Privatstrassen)

Hinweis Privatstrassen:

Der Einbezug von Privatstrassen in eine T-30-Zone kann nur mit dem Einverständnis des Eigentümers erfolgen. Dies ist zu einem späteren Zeitpunkt (Erarbeitung T-30-Gutachten) mit dem Grundeigentümer zu klären.

- Erfassen der Zufahrtsbeschränkungen innerhalb der Betrachtungsgebiete
Die Erfassung der Zufahrtsbeschränkung beschränkt sich auf die wesentlichsten Verbote innerhalb des Betrachtungsperimeters. Die unzähligen Fahrverbote (z. B. bei Übergängen vom Siedlungsgebiet in die Landwirtschaftszonen, teilw. mit Zubringerdienst), sowie Signalisationen bei Privatstrassen (privatrechtliche Fahrverbote etc.) wurden nicht erfasst. Diese sind im Rahmen der T-30-Gutachten im Detail aufzunehmen.
- Aufzeigen des Unfallgeschehens im untergeordneten Strassennetz
Die Unfälle wurden in 3 Kategorien eingeteilt (MIV Unfälle, Unfälle mit Velobeteiligung sowie Unfälle mit Fussgängerbeteiligung). Zudem wird dargestellt ob es sich um einen Unfall mit Sachschaden oder Verletzten handelt.
- Abbildung Schulwegnetz (Fuss- und Velowege)
Die Analyse des Schulwegnetz (Fuss- und Velowege) erfolgt anhand der Daten aus dem geoWeb der Stadt Dübendorf.
- Abbildung Velonetz
Die Abbildungen des Velonetzes stammen aus dem Velonetzplan des Langsamverkehrskonzeptes (LVK, Januar 2019)
- Fussverkehr
In diesem Bericht (Stufe Konzeptbericht) werden auf Darstellungen zum Thema Fussverkehr verzichtet. Die Gebiete, welche für den Fussverkehr jedoch von besonderer Bedeutung sind (z. B. zentrumsnahe Lagen) sind im Bedeutungsplan abgebildet. Dieser wurde im Rahmen des Langsamverkehrskonzeptes erarbeitet (Januar 2019).

Situationsanalyse

Problem- und Gefahrenstellen

Aufgrund von Inputs der Stadt Dübendorf sowie anhand einer Begehung wurden folgende Problem- / Gefahrenstellen benannt:

- Streckenabschnitte, welche für die Einführung von Tempo 30 voraussichtlich ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau aufweisen
- Allgemeine Gefahrenstellen (z.B. eingeschränkte Sicht im Kreuzungsbereich, eingeschränkte Sicht bei Fussgängerquerungsstellen, gefährliche Fussgängerquerungen wie diagonales Queren, etc.)

Es handelt sich dabei um eine Grobbeurteilung (keine abschliessende Beurteilung). Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Tempo-30-Gutachten für die einzelnen Zonen (gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen) erfolgt hingegen eine detaillierte Analyse der Problem- / Gefahrenstellen.

Übersicht im Analyseplan

Die Erkenntnisse aus der Bestandesaufnahme und der Situationsanalyse wurden im jeweiligen Analyseplan je Gebiet abgebildet. Dazu gehören die polizeilich registrierten Unfälle, die Geschwindigkeitsmessstellen, allgemeine geschwindigkeitssensible Bereiche (Schulen, Kindergärten sowie öffentliche Bauten), die Buslinien sowie Fussgängerstreifen. Der Analyseplan konzentriert sich primär (Ausnahme Buslinien) auf das untergeordnete Strassenetz (innerhalb des Betrachtungsperimeters).

Zonenabgrenzung

Im Rahmen der Situationsanalyse wurde zudem die Eignung der Quartiere als Tempo-30-Zonen geprüft sowie die entsprechenden Zonenabgrenzungen vorgenommen. Dies ist insbesondere abhängig von den Nutzungen innerhalb der Quartiere, der Funktion der einzelnen Strassenzüge sowie anhand des Verkehrsaufkommens (DTV). Wie bereits einführend erwähnt, ist aufgrund der Motion die generelle Einführung von Tempo-30 auf den im kommunalen Richtplan festgelegten übrigen Gemeinde- und Sammelstrassen nicht angedacht, wodurch bereits eine gewisse Zonenabgrenzung entsteht. Dennoch wurde ausnahmsweise die Integration einiger Abschnitte von gewissen übrigen Gemeindestrassen im Zusammenhang mit der Situationsanalyse als zweckmässig erachtet und in die Zonen integriert. Es handelt sich um nachfolgende Strassenzüge:

- Oberdorfstrasse (örtlich)
- Gumpisbühlstrasse
- Gfennstrasse
- Stettbachstrasse (örtlich)

Weitere Strassenabschnitte, welche zu den «übrigen Strassen» gehören und grundsätzlich als zweckmässig für die Integration in die Tempo-30-Zone eingestuft werden, sind:

- Raubbühlstrasse / Alte Schwerzenbachstrasse / Sonnenbergstrasse
- Oberdorfstrasse (gesamter Abschnitt)

In der Erarbeitung der T-30-Gutachten soll daher die genaue Zonenabgrenzung nochmals geprüft werden.

Übersichtsplan T-30 best. / geplant / zu prüfen

In einem Übersichtsplan wurden die bestehenden, geplanten und zu prüfenden T-30-Zonen abgebildet. Im Weiteren sind die Sammelstrassen und übrigen Gemeindestrassen (gemäss kommunalen Richtplan Verkehr vom 4. Juni 2007) ersichtlich. Der Übersichtsplan ist im Anhang 1 zu finden.

Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

In diesem Arbeitsschritt wurde der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt. Dabei werden sämtliche kommunale Strassen aufgeführt und die wichtigsten Merkmale des Strassenzuges vermerkt (u. a. best. Trottoir, Längsparkfelder etc.). Private Erschliessungstrassen werden nur erwähnt, wenn ein Handlungsbedarf erforderlich ist. Die Strassen werden in folgende Kategorien eingeteilt:

- Kein Handlungsbedarf
- Geringer Handlungsbedarf (vorwiegend Markierung)
- Mittlerer Handlungsbedarf (einfache bauliche Massnahmen)
- Erhöhter Handlungsbedarf (aufwändige bauliche Massnahmen)

Die Resultate dieser Arbeitsschritte sind in den Kapiteln 6 (Gebiet A) bis 12 (Gebiet G) aufgeführt.

6 Gebiet A - Gockhausen

6.1 Bestandesaufnahme

6.1.1 Strassennetz

Das Untersuchungsgebiet «Gockhausen» wird durch eine kantonale Nebenstrasse (Tobelhofstrasse) des Typs regionale Verbindungsstrasse (RVS) durchtrennt. Diese ist jedoch zur Umklassierung in eine kommunale Strasse vorgesehen. Das Strassennetz besteht jedoch vorwiegend aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet «Gockhausen» vereinzelte private Strassen. Im östlichen Bereich von Gockhausen (insb. Obere Geerenstrasse) besteht bereits heute eine zusammenhängende Tempo-30-Zone.

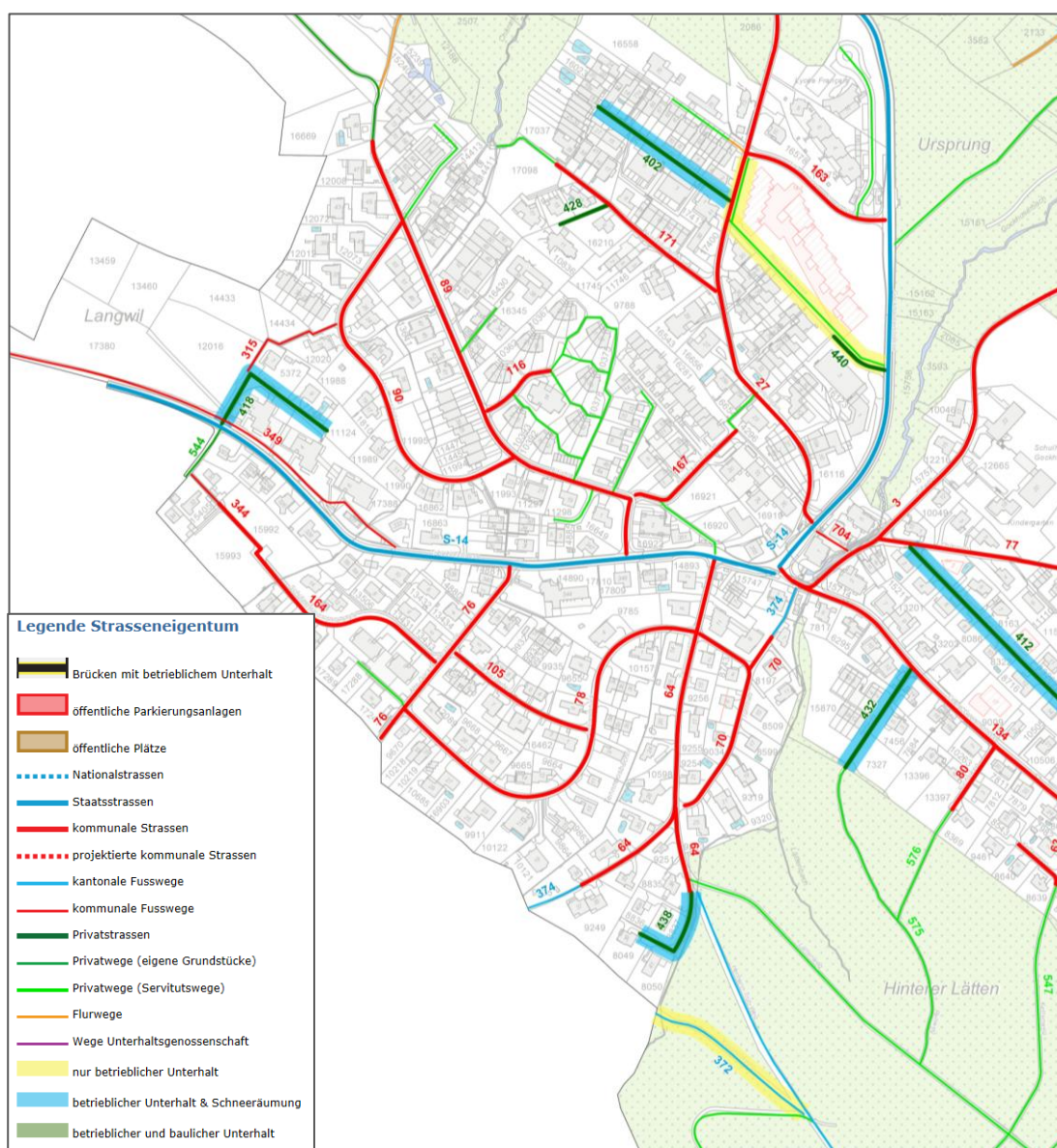


Abbildung 5: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Gockhausen (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

6.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz im Untersuchungsgebiet «Gockhausen» ereigneten sich in den letzten 5 Jahren insgesamt 6 Unfälle (sämtliche polizeilich registrierten Unfälle). Es handelt sich dabei um Schleuder- oder Selbstunfälle sowie um Parkierunfälle (ausschliesslich Sachschäden). In die Unfälle waren keine Fussgänger und Velofahrer verwickelt. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-001).

6.1.3 Schulwegnetz

Die Analyse des Schulwegnetzes (Fuss- und Velowege) erfolgt anhand der Daten aus dem geoWeb der Stadt Dübendorf. Im Untersuchungsgebiet «Gockhausen» sind trotz eines naheliegenden Schulhauses und Kindergartens keine Wegbeziehungen eingezeichnet. Es ist jedoch mit einem erhöhten Aufkommen von Schul- und Kindergarten auf dem umliegenden Strassennetz zu rechnen.

6.1.4 Velonetz



Abbildung 6: Velonetz, Gockhausen (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

6.2 Situationsanalyse

6.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind sämtliche erkannten Strassenzüge mit Problemabschnitten im Gebiet A «Gockhausen» ersichtlich.

Abschnitte mit zu hohen Geschwindigkeiten		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Rütistrasse	v85 = 38 km/h resp. 43 km/h (Messung, April 2019)
Allgemeine Gefahrenstellen		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Meisenrain	Enger unübersichtlicher Strassenabschnitt (Hauptquartierschliessung mit Fussgängerführung im Fahrbahnbereich (Aargauer-Trottoir), bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Vertikalversätze)

Tabelle 2: Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet A «Gockhausen»

Die oben beschriebenen Problemabschnitte sind im Analyseplan «Gebiet A – Gockhausen» (Plan Nr. 5160-001) verortet.

6.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Gockhausen» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 1 – «Gockhausen Nord» (nördlich Tobelhofstrasse)


Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Im Langwil (Privatstrasse) Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Längsparkfeld im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	Im Leisibühl Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurvige Linienführung (MIV)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Rütistrasse</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr gerade Linienführung (MIV) ▪ Relativ hohe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 38$ km/h resp. 43 km/h) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>In Grosswiesen</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Spirackerstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Meisenrain Nord</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aargauer-Trottoir / Trottoir vorhanden ▪
	<p>Meisenrain Süd</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertikalversätze ▪ Aargauer-Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Nussbaumstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	<p>Ursprungstrasse</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ breite Fahrbahn ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang

Zone 2 – «Gockhausen Süd» (südlich Tobelhofstrasse)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Schützenrütistrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	<p>Alte Gockhauserstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ steiles Gefälle ▪ Benötigt Zoneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Im Langstück</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im nördlichen Bereich relativ steiles Gefälle
	<p>Im Obstgarten</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	
	<p>Tennmoosstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ steiles Gefälle ▪ Benötigt Zoneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Tennried</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Örtlich relativ steiles Gefälle

7 Gebiet B – Stettbach

7.1 Bestandaufnahme

7.1.1 Strassennetz

Das Strassennetz im Untersuchungsgebiet «Stettbach» besteht vorwiegend aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Weiter befinden sich im Untersuchungsgebiet vereinzelte private Strassen / Wege, welche einzelne Parzellen erschliessen. Speziell ist zudem, dass sich beim östlichen Eingangsbereich des Siedlungsgebietes (Stettbachstrasse) ein Verbot für Motorwagen und Motorräder (Ausnahme Zubringerdienst sowie land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet) befindet.

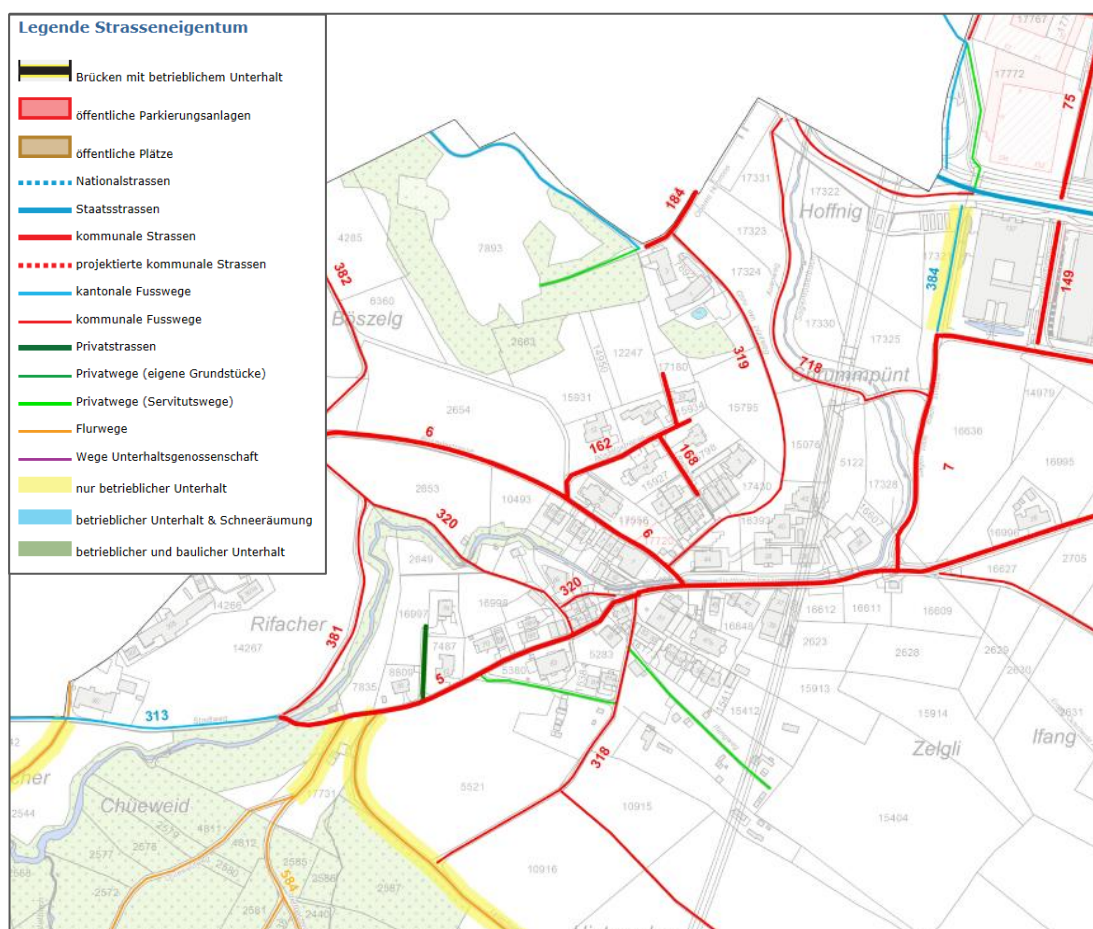


Abbildung 7: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

7.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz im Untersuchungsgebiet «Stettbach» ereigneten sich in den letzten 5 Jahren insgesamt 2 Unfälle (sämtliche polizeiliche registrierten Unfälle). Es handelt sich dabei um Schleuder oder Selbstunfälle (ein Unfall mit Sachschaden und ein Unfall mit Verletzten). Bei dem Verletzten handelt es sich um einen Velofahrer. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-002).

7.1.3 Schulwegnetz

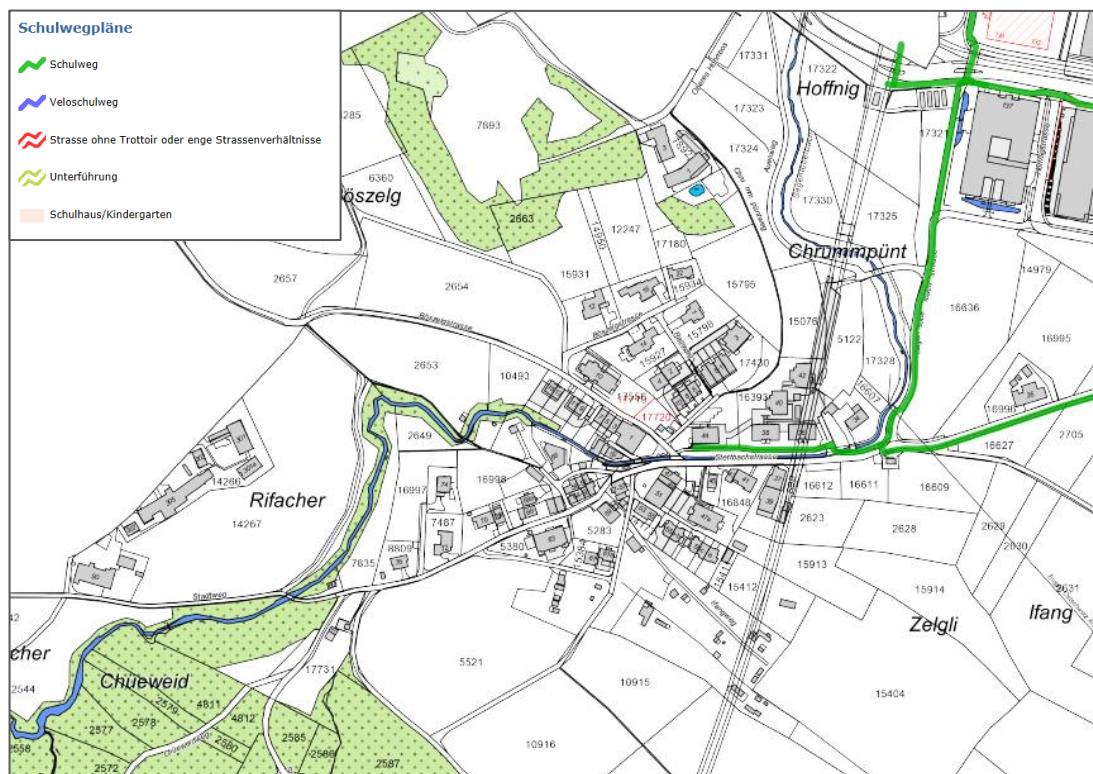


Abbildung 8: Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

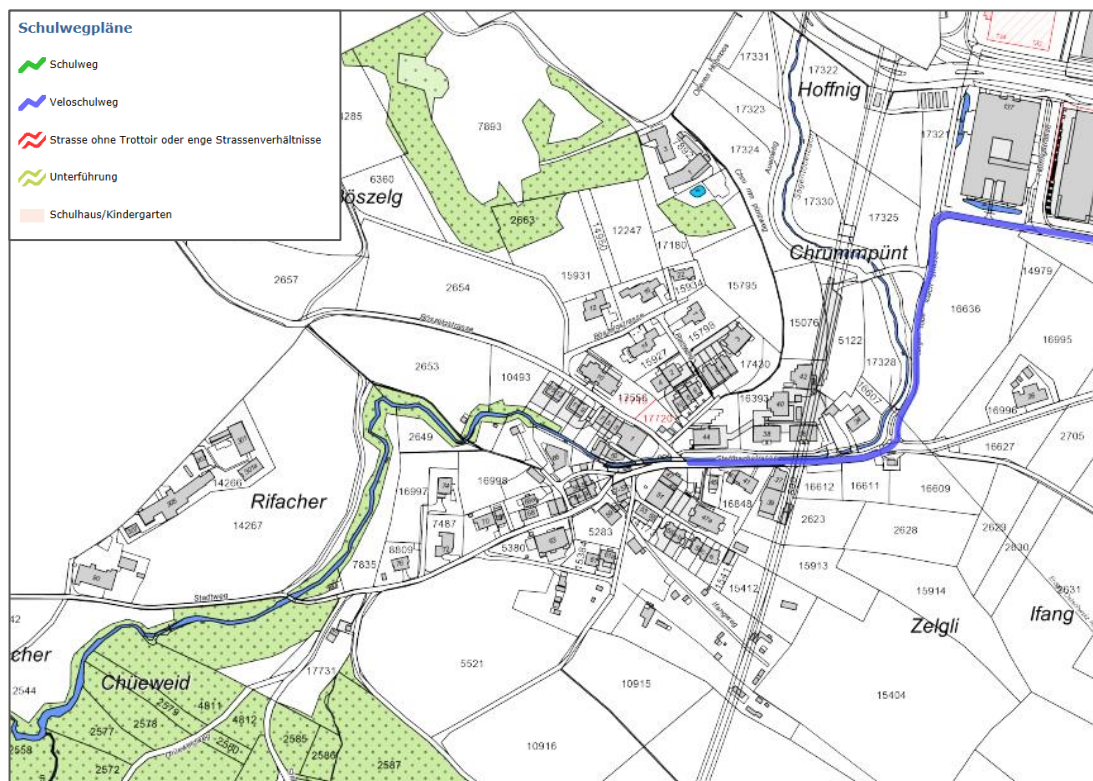


Abbildung 9: Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

7.1.4 Velonetz

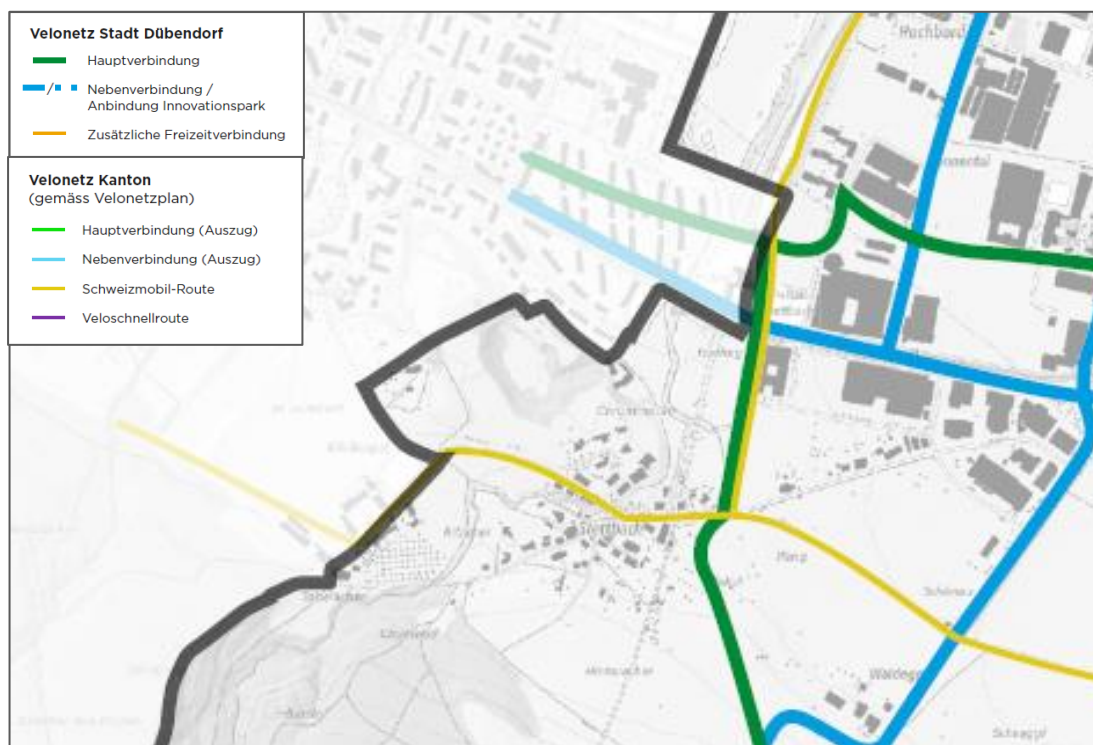


Abbildung 10: Velonetz, Stettbach (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

7.2 Situationsanalyse

7.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind sämtliche erkannten Strassenzüge mit Problemabschnitten im Gebiet B «Stettbach» ersichtlich.

Abschnitte mit zu hohen Geschwindigkeiten		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Stettbachstrasse Ost	Geradegezogener Strassenabschnitt mit einseitiger Bebauung (keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden)
Allgemeine Gefahrenstellen		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Knoten Stettbach- / Böszelgstrasse	Unübersichtlicher Knoten insb. für Radverkehr aus Böszelgstrasse (geringe Sichtweiten)

Tabelle 3: Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet B «Stettbach»

Die oben beschriebenen Problemabschnitte sind im Analyseplan «Gebiet B – Stettbach» (Plan Nr. 5160-002) verortet.

7.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Stettbach» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 3 – «Stettbach»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Stettbachstrasse West Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn (örtlich) ▪ Benötigt ev. Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Stettbachstrasse Ost</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr gerade Linienführung (MIV) ▪ Separate Fussgängerinfrastruktur (Parallelweg) ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Erschliessung Stettbachstrasse Nr. 52, 54, 56, 66</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr schmale Fahrbahn
	<p>Erschliessung Stettbachstrasse Nr. 61, 61a</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr schmale Fahrbahn ▪ Benötigt ev. Zoneneingang
	<p>Böszelgstrasse Süd</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Böszelgstrasse Nord</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	<p>Chrumpüntweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	<p>Rainweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse

8 Gebiet C – Hochbord

8.1 Bestandaufnahme

8.1.1 Strassennetz

Das Strassennetz im Gebiet «Hochbord» besteht vorwiegend aus kommunalen Strassen. Aufgrund des hohen Anteils an Gewerbebetrieben und Einkaufsmöglichkeiten weisen die Strassen einen eher verkehrsorientierten Charakter auf. Die Strassen sind für den Einkaufsverkehr sowie die Anlieferungen mit Lastwagen ausgelegt. Im Bereich des Zwickyareal (nördlicher Bereich des Untersuchungsperimeters) besteht ein Privatweg.

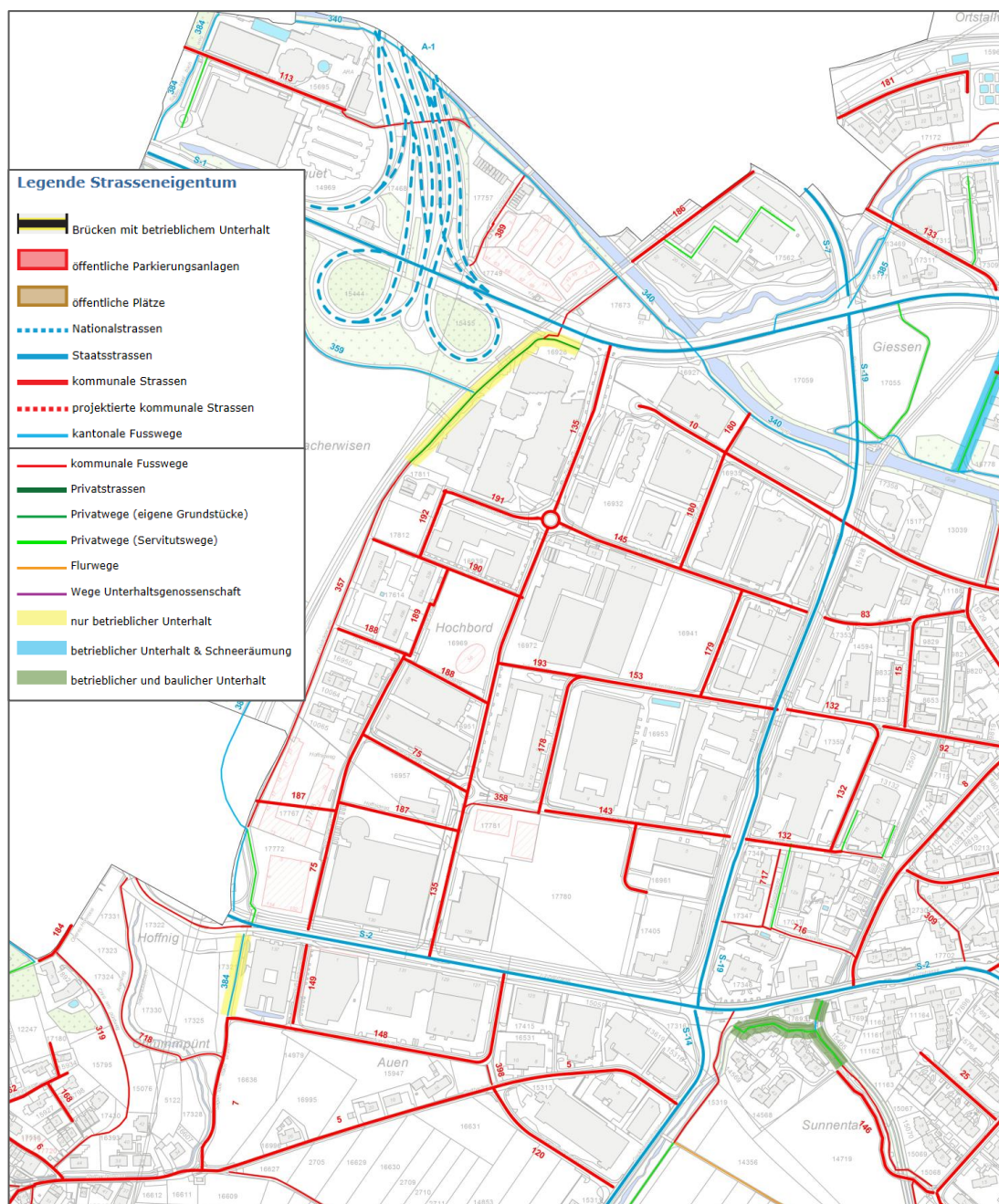


Abbildung 11: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

8.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz wurden in den 5 betrachteten Jahren 56 Unfälle von der Kantonspolizei registriert. Bei den Unfällen handelt es sich vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle (Parkierunfälle) mit Sachschaden. Bei einem Unfall handelt es sich um einen Fussgängerunfall mit Verletzten bei drei weiteren Unfällen waren Radfahrende beteiligt. Einen Unfallschwerpunkt oder eine Unfallanhäufung konnte nicht festgestellt werden. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-003).

8.1.3 Schulwegnetz

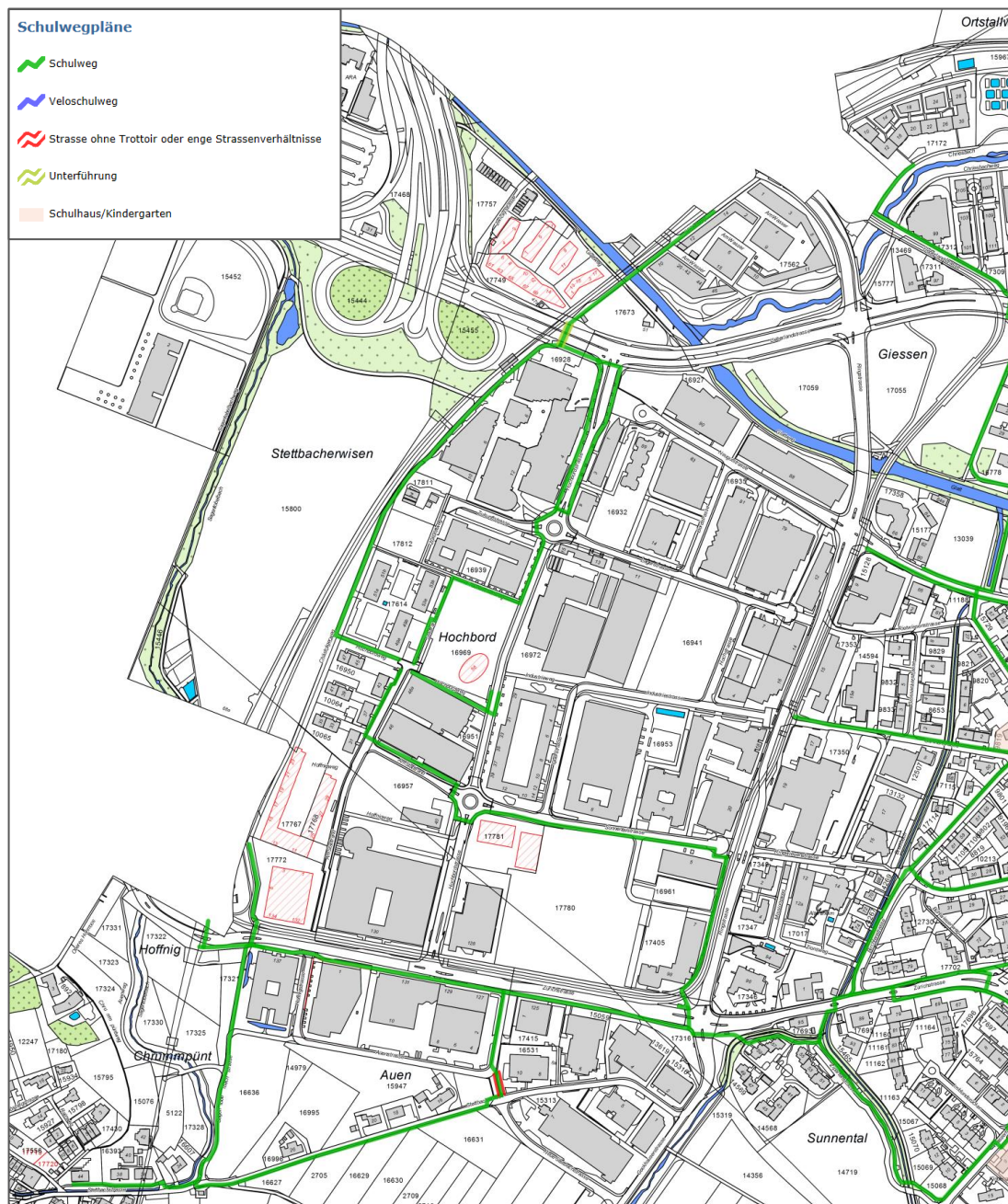


Abbildung 12: Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

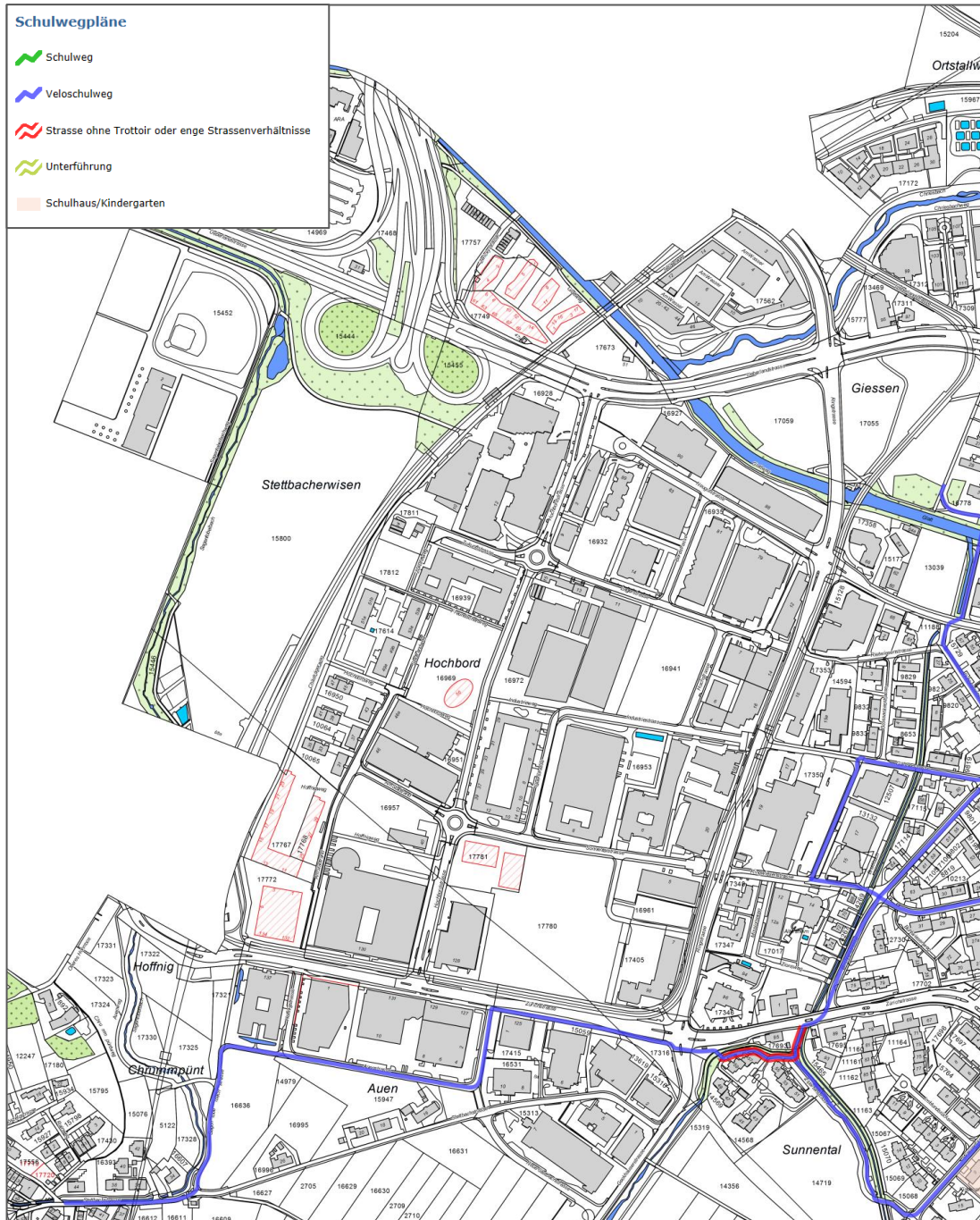


Abbildung 13: Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

8.1.4 Velonetz

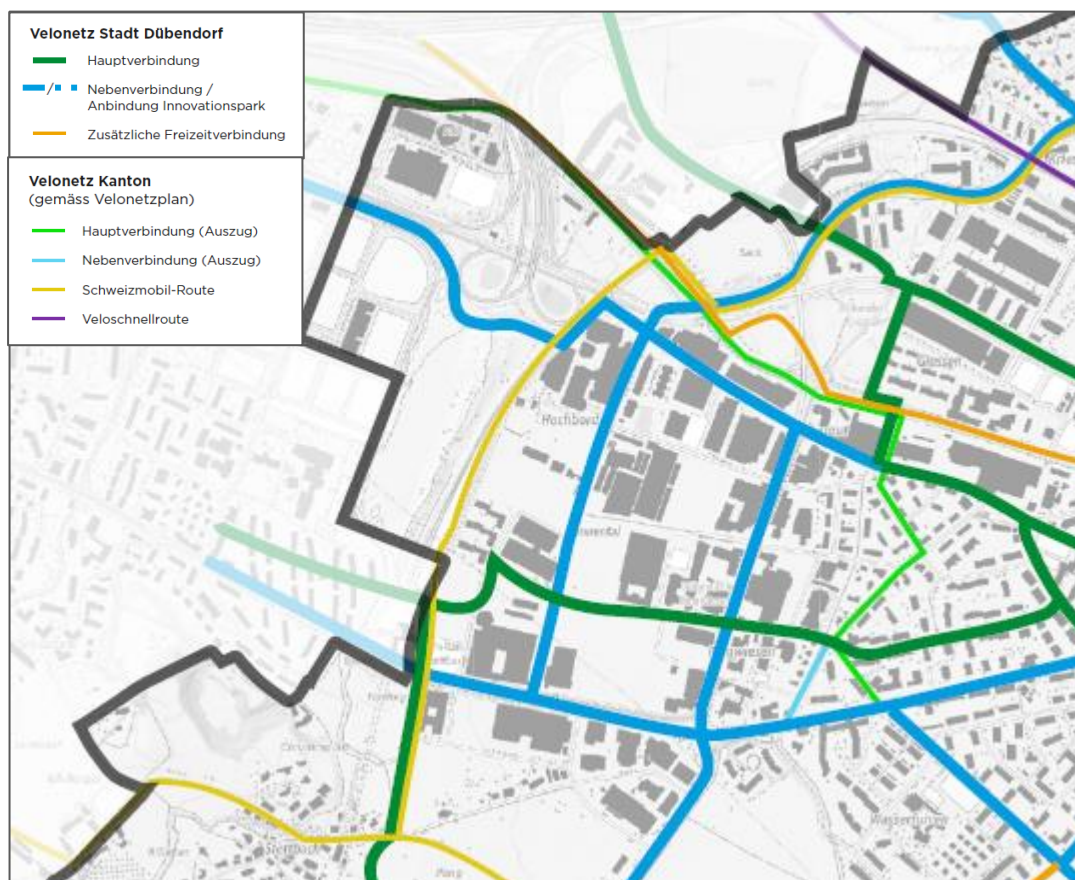


Abbildung 14: Velonetz, Hochbord (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

8.2 Situationsanalyse

Die Zweckmässigkeit einer Tempo-30-Zone ist unter anderem stark abhängig von den Nutzungen auf den umliegenden Parzellen. Da sich das eigentliche Gebiet «Hochbord» (siehe mittlerer Betrachtungsperimeter im Plan Nr. 5160-003) im Umbruch befindet, ist für eine abschliessende Beurteilung (genaue Zonenabgrenzung) die Gebietsentwicklung in den kommenden Jahren abzuwarten.

Im Gebiet nördlich der Überlandstrasse, teilweise auf dem Gemeindegebiet Wallisellen (Zwickyareal), ist in den letzten Jahren sehr viel Wohnraum entstanden. Entsprechend eignen sich die verschiedenen Feinerschliessungsstrassen zur Integration in eine Tempo-30-Zone. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wallisellen soll die Einführung von Tempo-30 in diesem Gebiet geprüft werden.

Aufgrund der ausschliesslich gewerblichen und industriellen Nutzungen im Gebiet südlich der Zürichstrasse wird die Einführung einer Tempo-30-Zone in diesem Bereich nicht empfohlen. Weiter wird auch das Gebiet rund um die Abwasserreinigungsanlage (westlich vom Autobahnzubringer) als nicht zweckmässig eingestuft.

8.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

Aufgrund der Analyse und Begehung wurde für das Gebiet rund um das Zwickyareal keine relevanten Problem- oder Gefahrenstellen erkannt.

8.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Hochbord» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5). Die Strassenzüge auf dem Gemeindegebiet Wallisellen wurden ebenfalls betrachtet.

Zone 4 – «Zwickyareal»



Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Seidenstrasse (teilweise Gemeinde Wallisellen und Privatstrasse)</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden ▪ Unabhängig vom restlichen Teil der Zone ▪ Benötigt separaten Zoneneingang
	<p>Zwickystrasse (teilweise Gemeinde Wallisellen)</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Örtlich relativ breite Fahrbahn ▪ Stichstrasse ▪ Fussgängerinfrastruktur örtlich vorhanden ▪ Neubau Strassenabschnitt im Zusammenhang mit Entwicklung Neugut ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Zwirnerstrasse (Gemeinde Wallisellen)</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo 20 signalisiert (Ist-Zustand) ▪ Längs-, Schräg- und Senkrecht-parkfelder (ausserhalb Fahrbahn-bereich) ▪ Fussgängerinfrastruktur vorhanden
	<p>Seidenweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Längsparkfelder (ausserhalb Fahrbahnbereich) ▪ Fussgängerinfrastruktur vorhanden

9 Gebiet D – Süd

9.1 Bestandaufnahme

9.1.1 Strassennetz

Das Untersuchungsgebiet «Süd» wird durch eine kantonale Nebenstrasse (Höglerstrasse) des Typs regionale Verbindungsstrasse (RVS) und durch eine kommunale Sammelstrasse (Wilstrasse) durchtrennt. Das Strassennetz besteht jedoch vorwiegend aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet «Süd» vereinzelte private Strassen / Wege, Flurwege sowie ein kantonaler Fussweg. Weiter ist die Planung einer Tempo-30-Zone im Bereich der Oberen Zelglistrasse, im Langacker und Bungertweg bereits weit fortgeschritten (Ausführungsplanung).

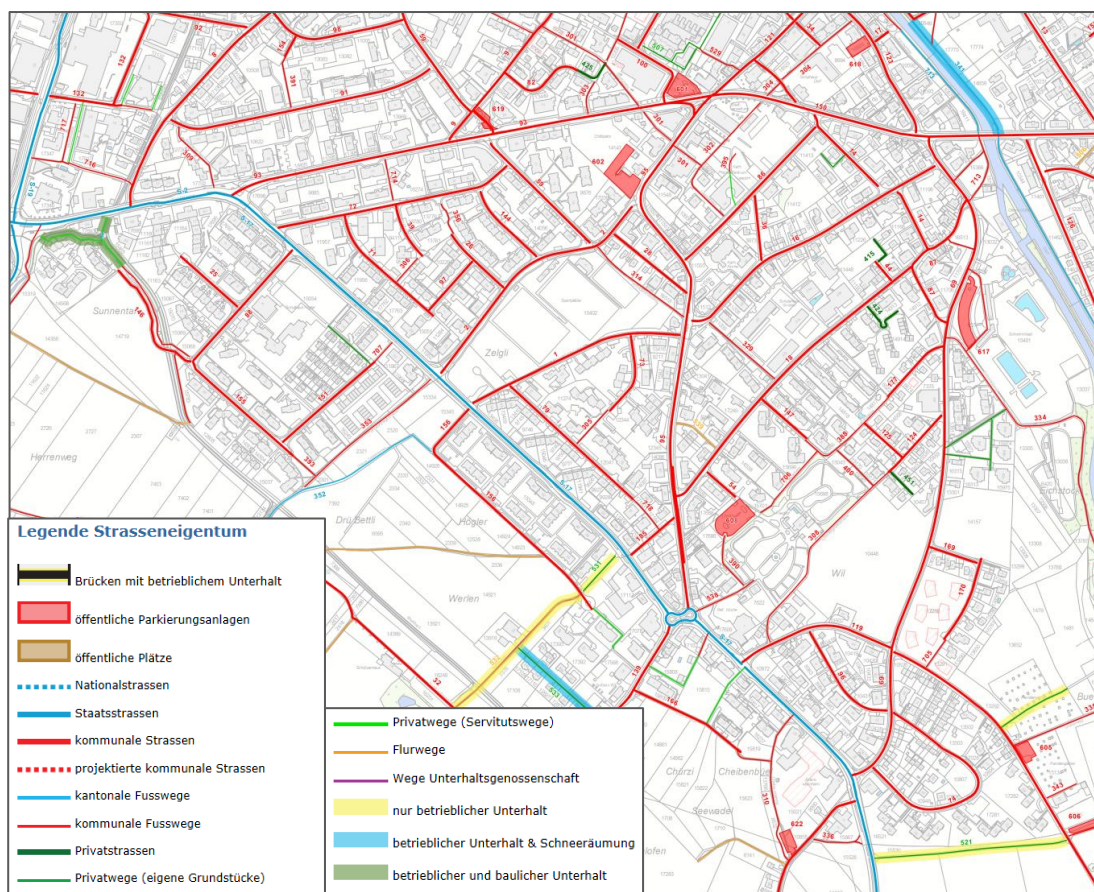


Abbildung 15: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Süd (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

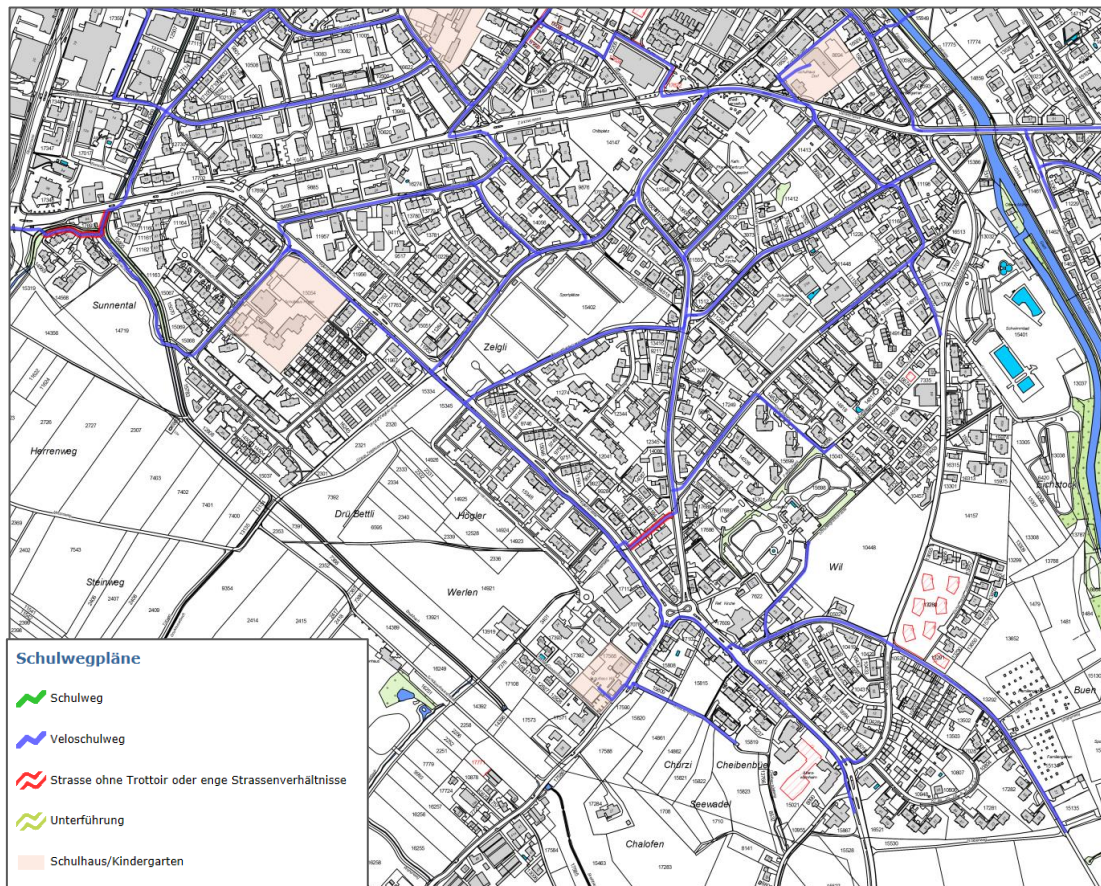


Abbildung 17: Übersicht Schulwegnetz –Velowege, Süd (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

9.1.4 Velonetz



Abbildung 18: Velonetz, Süd (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

9.2 Situationsanalyse

9.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind sämtliche erkannten Strassenzüge mit Problemabschnitten im Gebiet D «Süd» ersichtlich.

Abschnitte mit zu hohen Geschwindigkeiten		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Wasserfurrenstrasse	v85 = 43 km/h (Messung, Juli 2019)
2	Untere Zelglistrasse (Ost)	v85 = 42 km/h resp. 48 km/h (Messung, Oktober 2018)
3	Leepüntstrasse	V85 = 44 km/h resp. 46 km/h (Messung, Mai 2016)
4	Oberdorfstrasse Süd	Relativ breite Fahrbahn trotz seitlicher Einengungen (keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden)

Tabelle 4: Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet D «Süd»

Die oben beschriebenen Problemabschnitte sind im Analyseplan «Gebiet D – Süd» (siehe Plan Nr. 5160-004) verortet.

9.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Süd» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 5 – «Högler» (westlich Höglerstrasse)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Wasserfurrenstrasse</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 43$ km/h) ▪ Seitliche Einengungen ▪ Vertikalversatz ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Im Hundsrücken</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeuge im Strassenraum (keine Parkfelder) ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Zipartenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurviger Streckenverlauf ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Vertikalversätze ▪ Stichstrasse ▪ Separate Gehweginfrastruktur (Parallelweg)
	<p>Breitbachstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ breite Fahrbahn ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Hurdackerstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ breite Fahrbahn ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Ahornstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seitliche Einengungen ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Erschliessung Untere Geerenstrasse Nr. 18, 20, 20a bis c, 22, 24, 24a bis c sowie Werlenweg 30</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Erschliessung Untere Geerenstrasse Nr. 36a, 38a, 38b, 40</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Chürzistrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneingang

Zone 6 – «Zelgli» (zwischen Högler- und Wilstrasse)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Neuweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begegnungszone (örtlich) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Senkrechtparkfelder im Strassenraum (ca. 60°) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Fussgängerstreifen ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Amselweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Finkenweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Private Längsparkfelder (ausserhalb des Strassenraums)
	<p>Meisenweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse (nicht gesamter Abschnitt) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Zeisigweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Lerchenweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ tiefe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 35 \text{ km/h}$ resp. 37 km/h) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden (örtlich Pfosten)
	<p>Kirchbachstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Fussgängerstreifen ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Untere Zelglistrasse (Abschnitt Högler- bis Wilstrasse)</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ hohe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 42$ km/h resp. 48 km/h) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum (örtlich) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Separate Gehweginfrastruktur (Parallelweg) ▪ Fussgängerstreifen ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Gartenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Werlenweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Unabhängig vom restlichen Teil der Zone ▪ Benötigt separaten Zoneneingang (Erschliessung über Wilstrasse)

Zone 7 – «Wil» (östlich Wilstrasse)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Leepüntstrasse Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ hohe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 44 \text{ km/h}$ resp. 46 km/h) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum (örtlich, versetzt) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Fussgängerstreifen ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneingang
	Storchengasse kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmäler Strassenquerschnitt ▪ Seitliche Einengung
	Schulhausstrasse Nord Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden
	Schulhausstrasse Süd Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden
	Neuhausstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ tiefe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 39 \text{ km/h}$) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang





Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Grünzenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ tiefe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 38 \text{ km/h}$ resp. 39 km/h) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Fussgängerstreifen ▪ Seitliche Einengung bei Fussgängerstreifen ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Im Baumgarten</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Letzter Bereich privat
	<p>Alte Oberdorfstrasse Ost</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnregime ▪ Veloverkehr im Gegenverkehr gestattet (separate Infrastruktur) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Alte Oberdorfstrasse Süd</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Langhagweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Friedhofweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse (Zufahrt zum Friedhofparkplatz) ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Im Türli</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Eichstockweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Fahrzeuge im Strassenraum (keine Parkfelder) ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Beatenweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Schönengrundstrasse Nordost</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Schönengrundstrasse Südwest</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse ▪ Zufahrt Friedhof / Werkhof
	<p>Chrummacherstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Eichstockstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Trottoir vorhanden
	<p>Oberdorfstrasse Süd</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Seitliche Einengungen ▪ Fussgängerstreifen ▪ Trottoir vorhanden ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Buenstrasse West</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ breite Fahrbahn ▪ Trottoir vorhanden ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Buenstrasse Ost</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seitliche Einengungen ▪ Trottoir vorhanden (örtlich Aargauer Trottoir) ▪ Längsparkfelder zwischen Trottoir und Parzellengrenze (nicht auf Fahrbahn) ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Kreuzbühlstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Separate Gehweginfrastruktur (Parallelweg) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum
	<p>Im Winkel</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnregime ▪ Relativ schmale Fahrbahn

10 Gebiet E – Nord

10.1 Bestandaufnahme

10.1.1 Strassennetz

Das Untersuchungsgebiet «Nord» wird durch die Bahntrasse sowie durch die Wangenstrasse (kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS)) durchtrennt. Eine weitere kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS, Überlandstrasse) verläuft entlang des südlichen Randes des Untersuchungsperimeters. Das Strassennetz besteht jedoch hauptsächlich aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet «Nord» vereinzelte private Strassen / Wege sowie Flurwege. Rund um das Gebiet «Stägenbuck» ist die Einführung einer Tempo-30-Zone bis Ende 2019 vorgesehen. Im privaten Empa-Areal ist bereits heute flächendeckend Tempo-30 signalisiert.

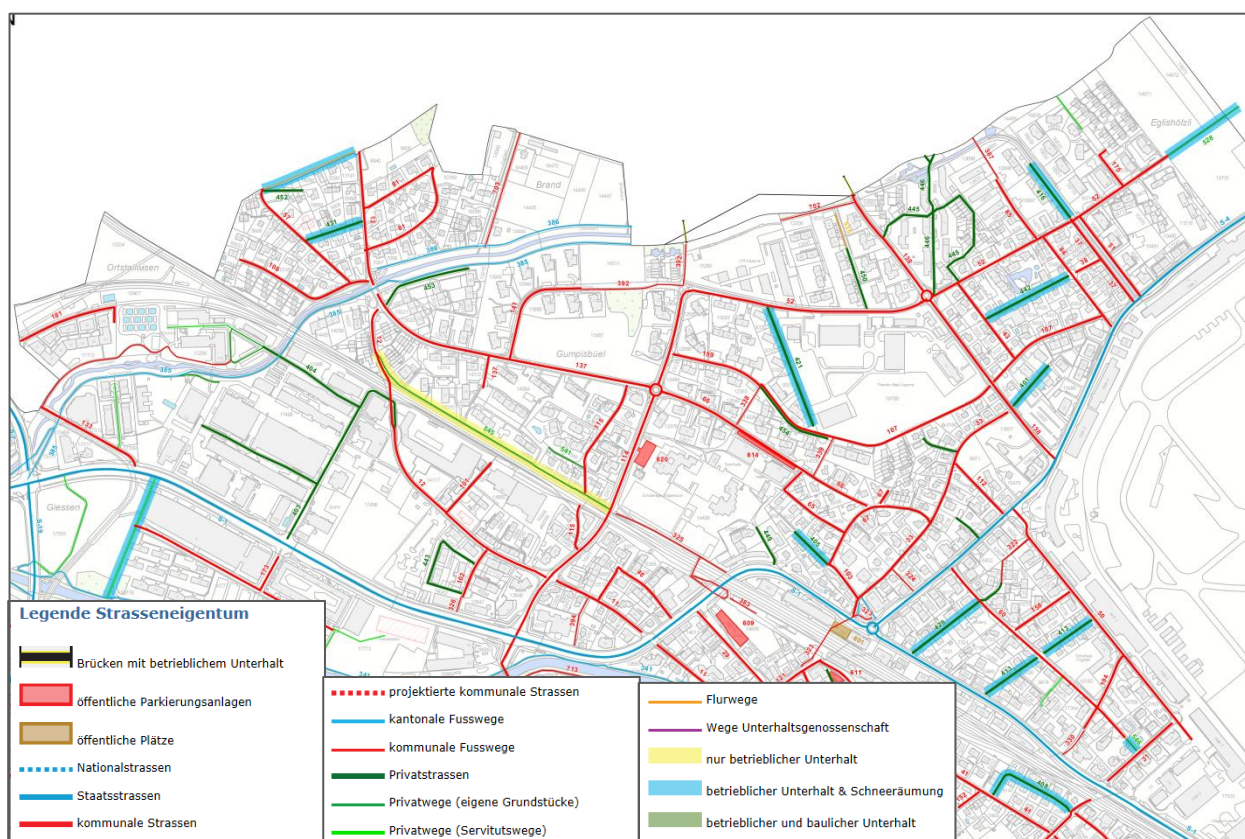


Abbildung 19: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

10.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz im Betrachtungsperimeter des Gebiets «Nord» wurden in den 5 betrachteten Jahren ca. 64 Unfälle von der Kantonspolizei registriert. Bei den Unfällen handelt es sich vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle, Auffahrunfälle, Frontalkollisionen sowie Parkierunfälle mit Sachschaden. Bei rund 9 Unfällen waren zu Fuss Gehende oder Velofahrende involviert. Bei diesen Unfällen ergaben sich Verletzte. Einen Unfallschwerpunkt oder eine Unfallanhäufung konnte nicht festgestellt werden. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-005).

10.1.3 Schulwegnetz

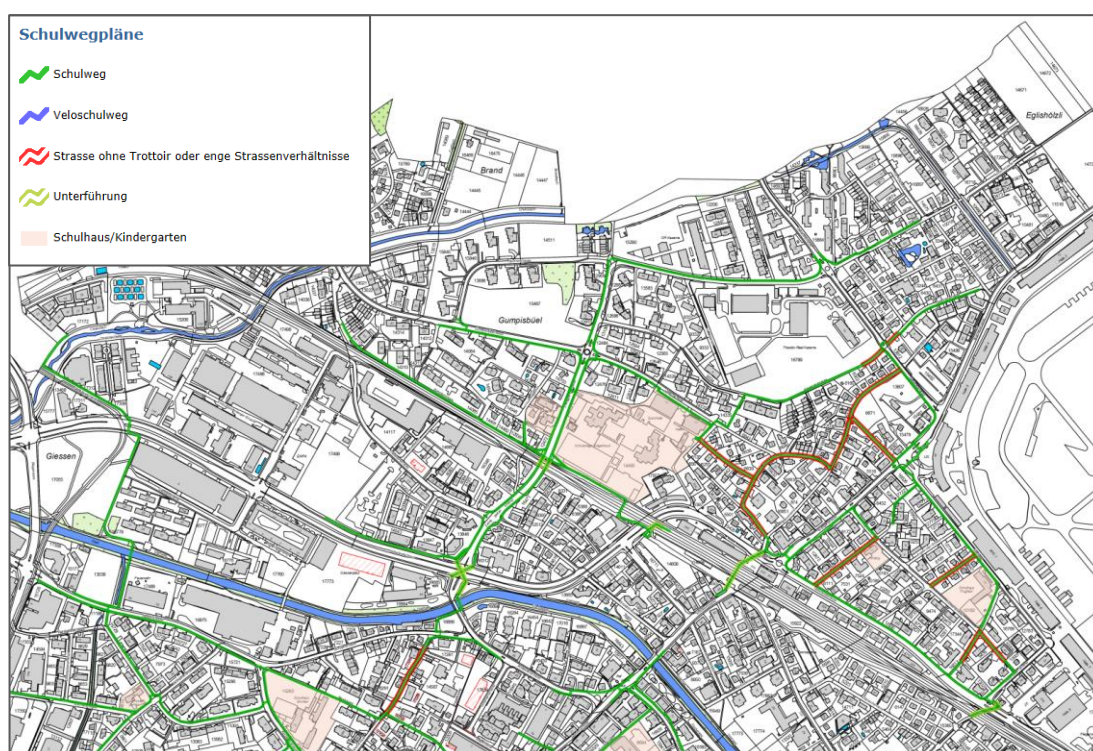


Abbildung 20: Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

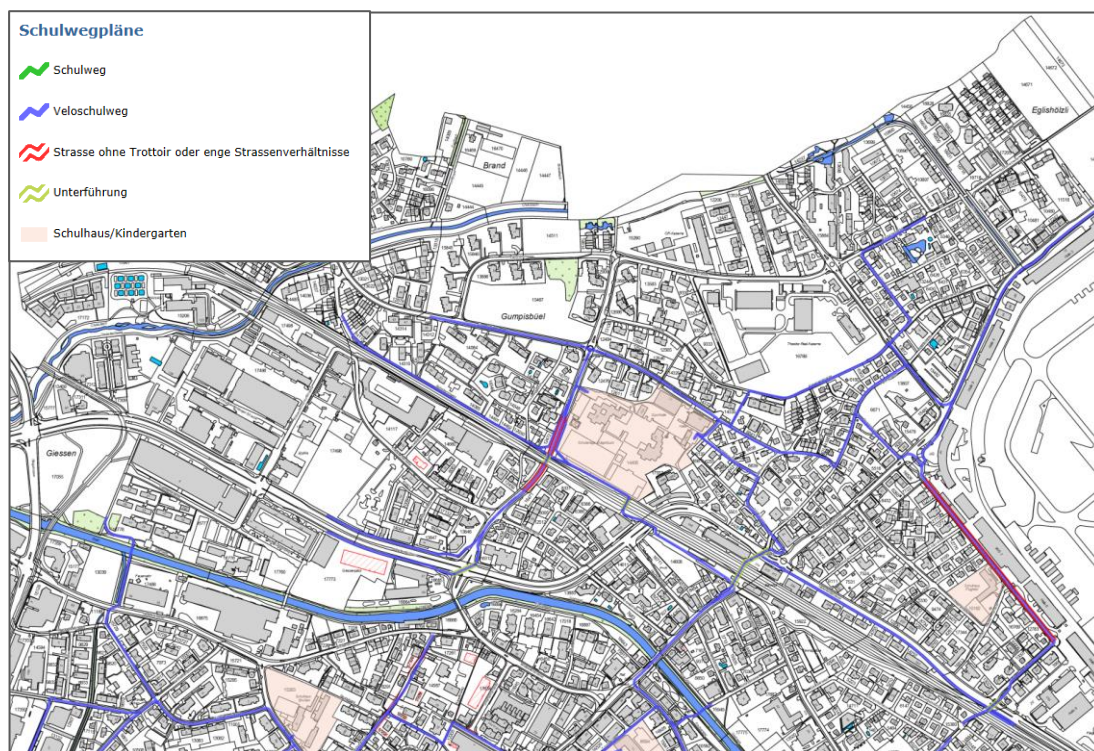


Abbildung 21: Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

10.1.4 Velonetz

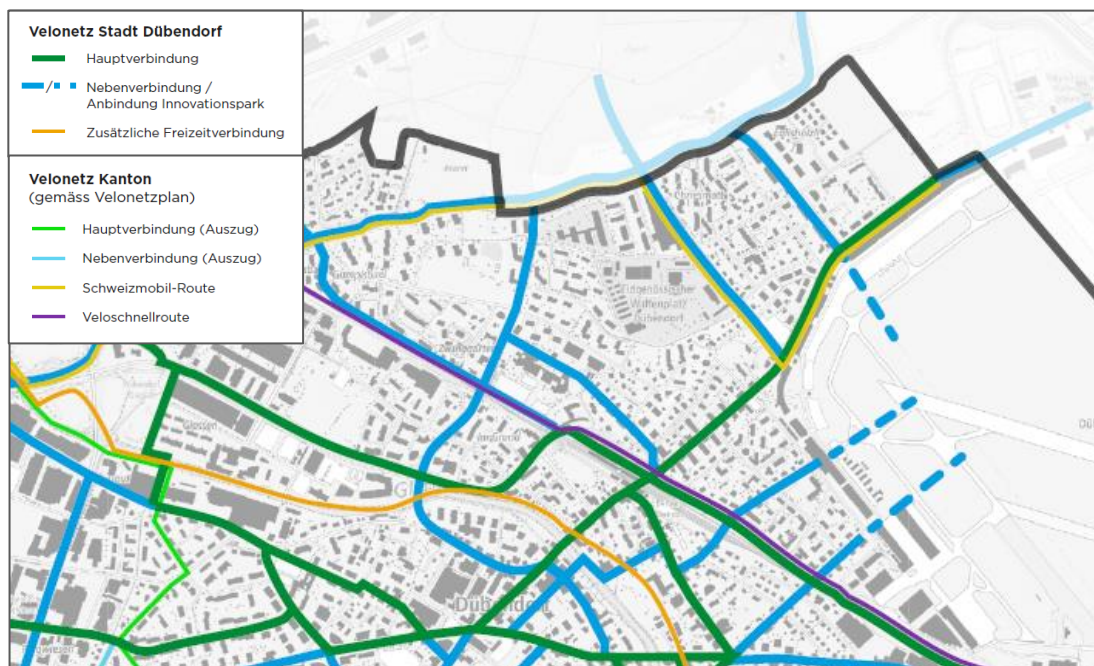


Abbildung 22: Velonetz, Nord (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

10.2 Situationsanalyse

10.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

In der nachfolgenden Tabelle 5 sind sämtliche erkannten Strassenzüge mit Problemabschnitten im Gebiet E «Nord» ersichtlich.

Abschnitte mit zu hohen Geschwindigkeiten		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Kiesbachstrasse	Relativ gerader Strassenverlauf (keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden)
2	Gumpisbuelstrasse	v85 = 45 km/h (Messung, April 2017)
3	Rechweg	Relativ gerader Strassenverlauf (keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden)

Tabelle 5: Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet E «Nord»

Die oben beschriebenen Problemabschnitte sind im Analyseplan «Gebiet E – Nord» (siehe Plan Nr. 5160-005) verortet.

10.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Nord» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 8 – «Gumpisbuel»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Gumpisbuelstrasse Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ breite Fahrbahn ▪ Gerade Linienführung ▪ Trottoir vorhanden ▪ Fussgängerstreifen vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang
	Im Zwinggarten Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Täschenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse ▪ Parkfelder im Strassenraum
	<p>Kriesbachstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Aargauer-Trottoir vorhanden ▪ Markierte Rechtsvortritte
	<p>Im Brand</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn
	<p>In der Fuchshütte</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild
	<p>Föhrlibuckstrasse / Rebackerweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Föhrlweg Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn

Zone 9 – «Zwinggarten Süd»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Kriesbachstrasse Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	In Huebwiesen Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	In Blatten Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse

Zone 10 «Im Grund»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Grundstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang
	Im Grund Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zonausgang

Zone 11 «Eglishölzli»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Kasernenstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneingang
	Platanenstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Benötigt Zoneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Chalet- / Weiherstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild
	<p>Rotbuchstrasse West</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Best. vertikale Versätze ▪ Best. seitliche Einengungen ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Chriesmattweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneneingang ab Dietlikonstrasse
	<p>Alpenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Stichstrasse, benötigt Zoneneingang ab Dietlikonstrasse
	<p>Im Trübacker</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Parkfelder im Strassenraum

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Birkenweg</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Parkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zoneingang ab Wangenstrasse
	<p>Bachstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Parkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zoneingang ab Wangenstrasse
	<p>Rotbuchstrasse Ost</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Gerade Linienführung, jedoch Sackgasse
	<p>Eglshölzliweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurze Stichstrasse

Zone 12 «Flugfeld»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Oskar Bider-Strasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang ▪ FGS vorhanden
	Rechweg Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Gerade Linienführung ▪ Einengung im Bereich der Schule ▪ Benötigt Zoneneingang
	Immenhauserstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Parkfelder im Strassenraum
	Kunklerstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Parkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zoneneingang
	Arnold-Islerstrasse / Hallenstrasse / Nelkenstrasse Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Kurze Strassenabschnitte

11 Gebiet F – Sonnenberg

11.1 Bestandesaufnahme

11.1.1 Strassennetz

Das Untersuchungsgebiet «Sonnenberg» wird durch die Usterstrasse (Sammelstrasse) durchtrennt. Das Strassennetz besteht jedoch vorwiegend aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet «Nord» vereinzelte private Strassen oder Wege.

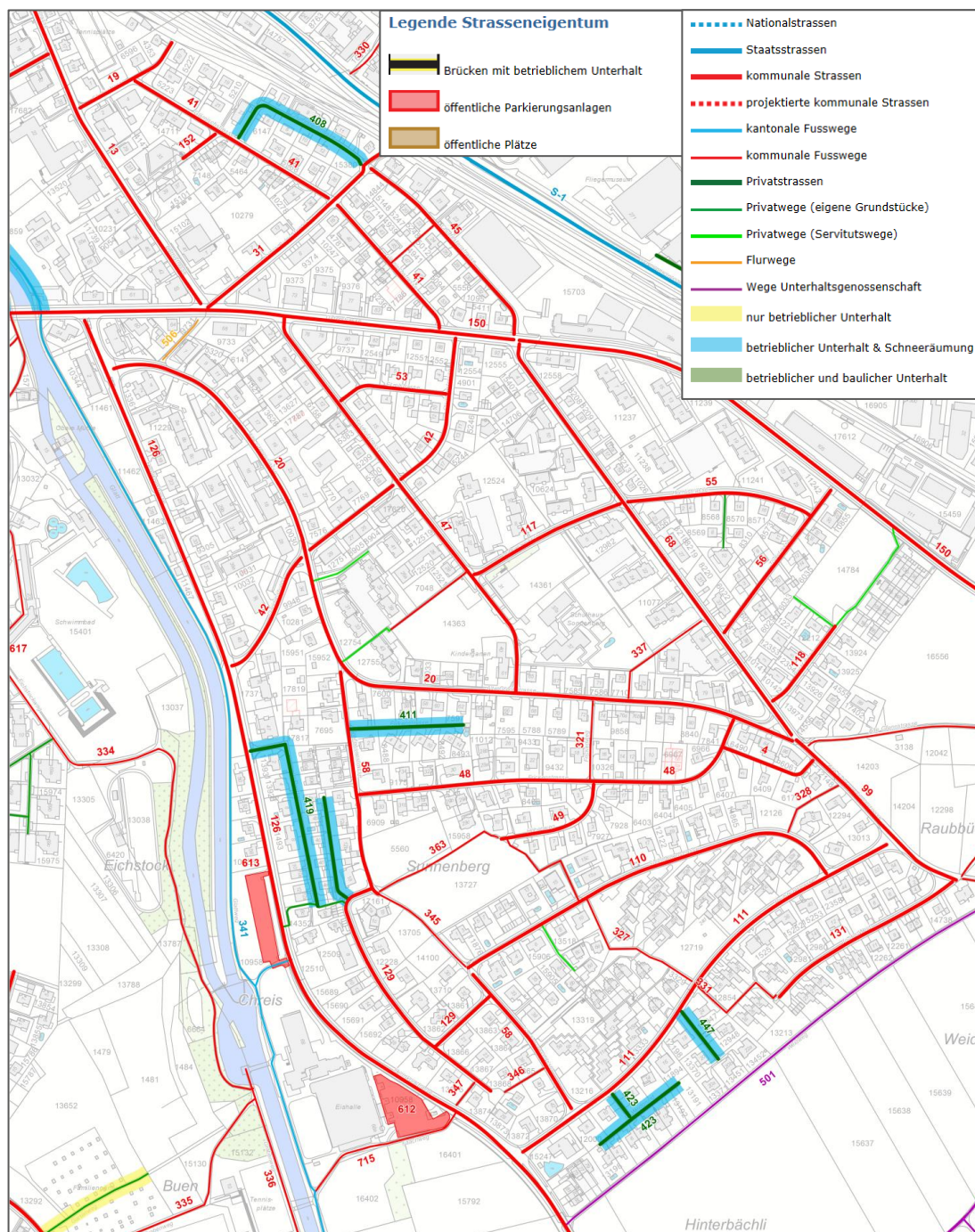


Abbildung 23: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

11.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz im Untersuchungsgebiet «Sonnenberg» ereigneten sich in den letzten 5 Jahren insgesamt 24 Unfälle (sämtliche polizeiliche registrierten Unfälle). Es handelt sich vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle sowie um Parkierunfälle (4 Unfälle mit Verletzten / Getöteten). In die Unfälle waren keine zu Fuss Gehende und Velofahrende verwickelt. Einen Unfallschwerpunkt oder eine Unfallanhäufung konnte nicht festgestellt werden. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-006).

11.1.3 Schulwegnetz

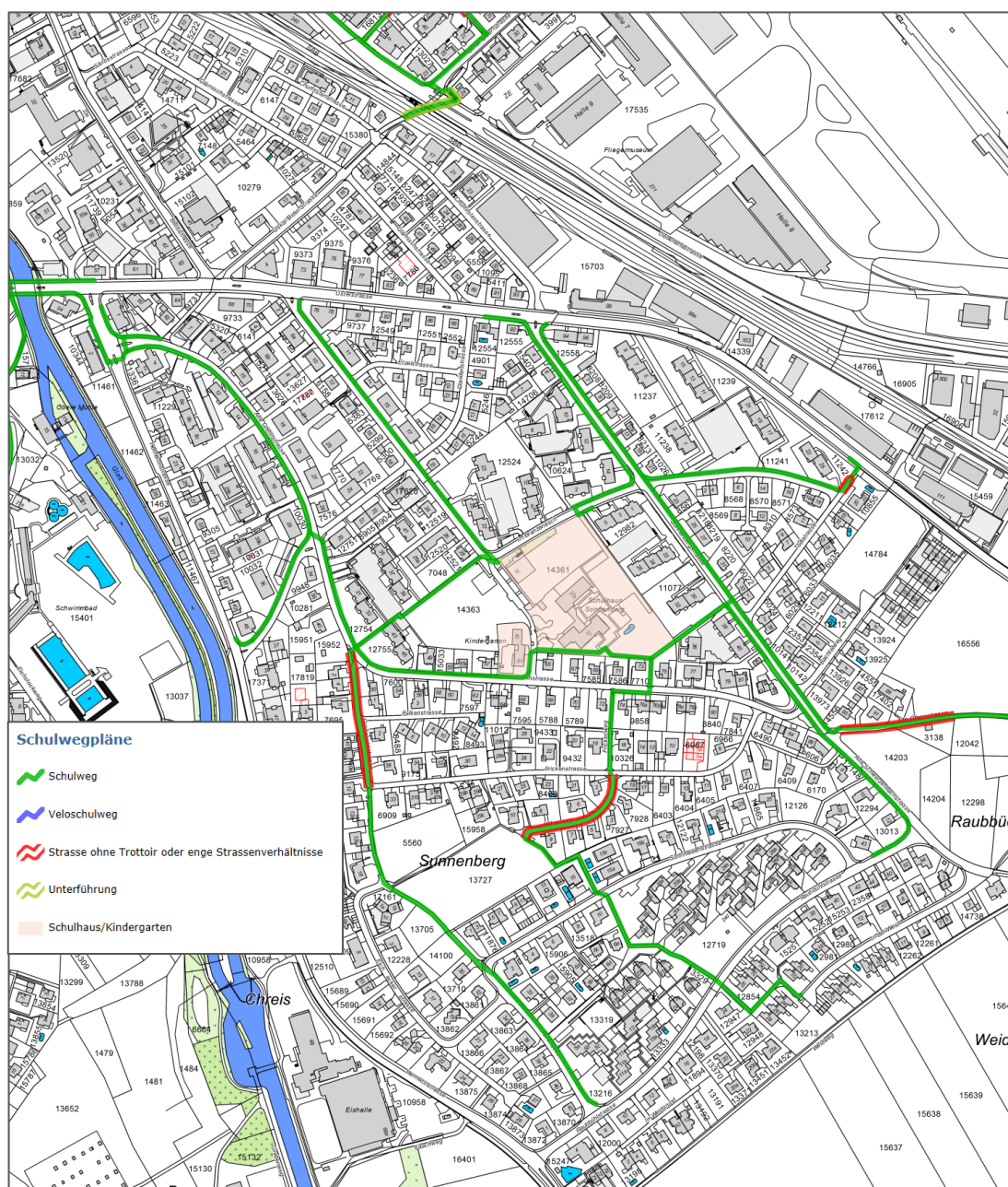


Abbildung 24: Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

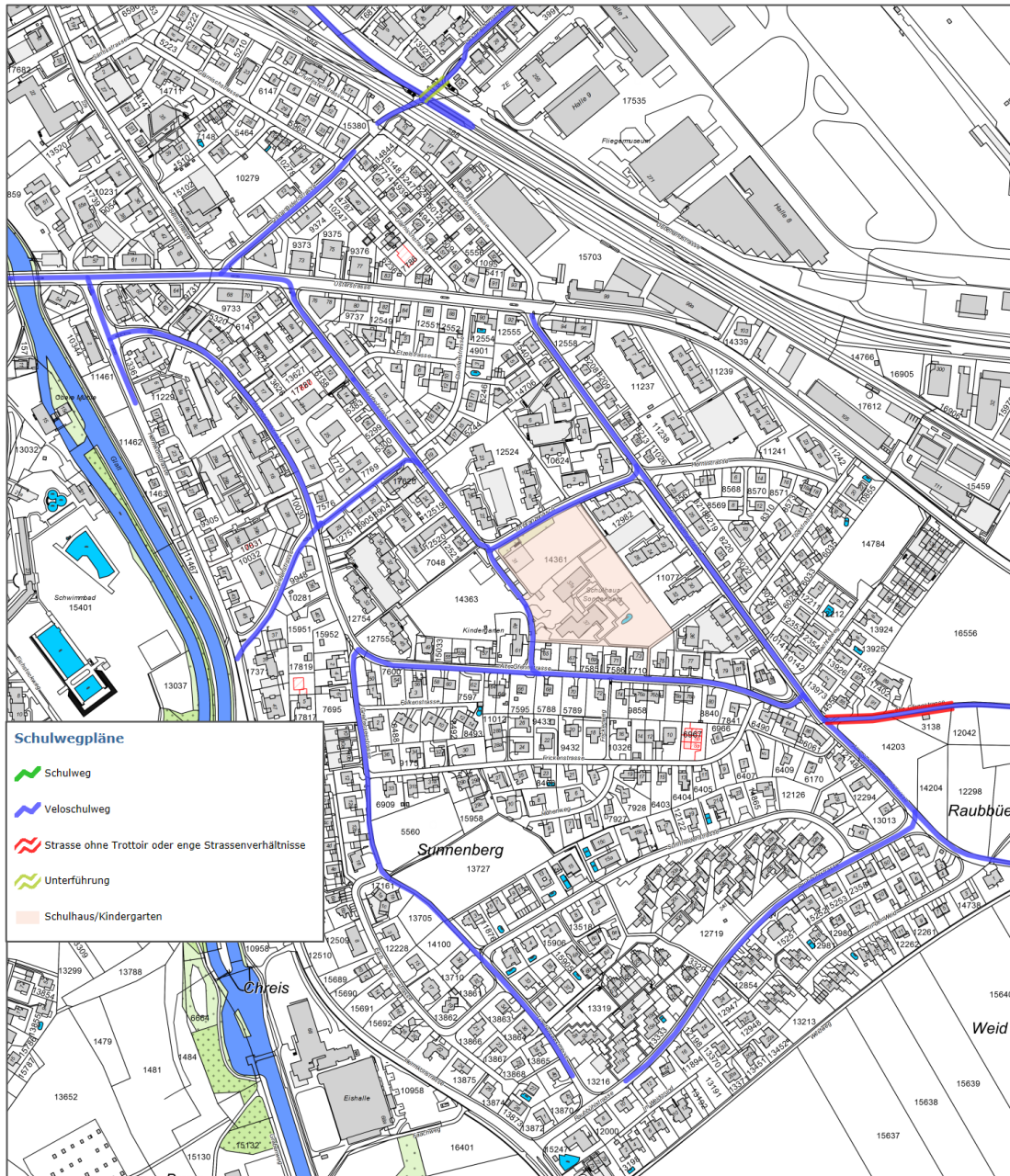


Abbildung 25: Übersicht Schulwegnetz – Velowegewege, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

11.1.4 Velonetz

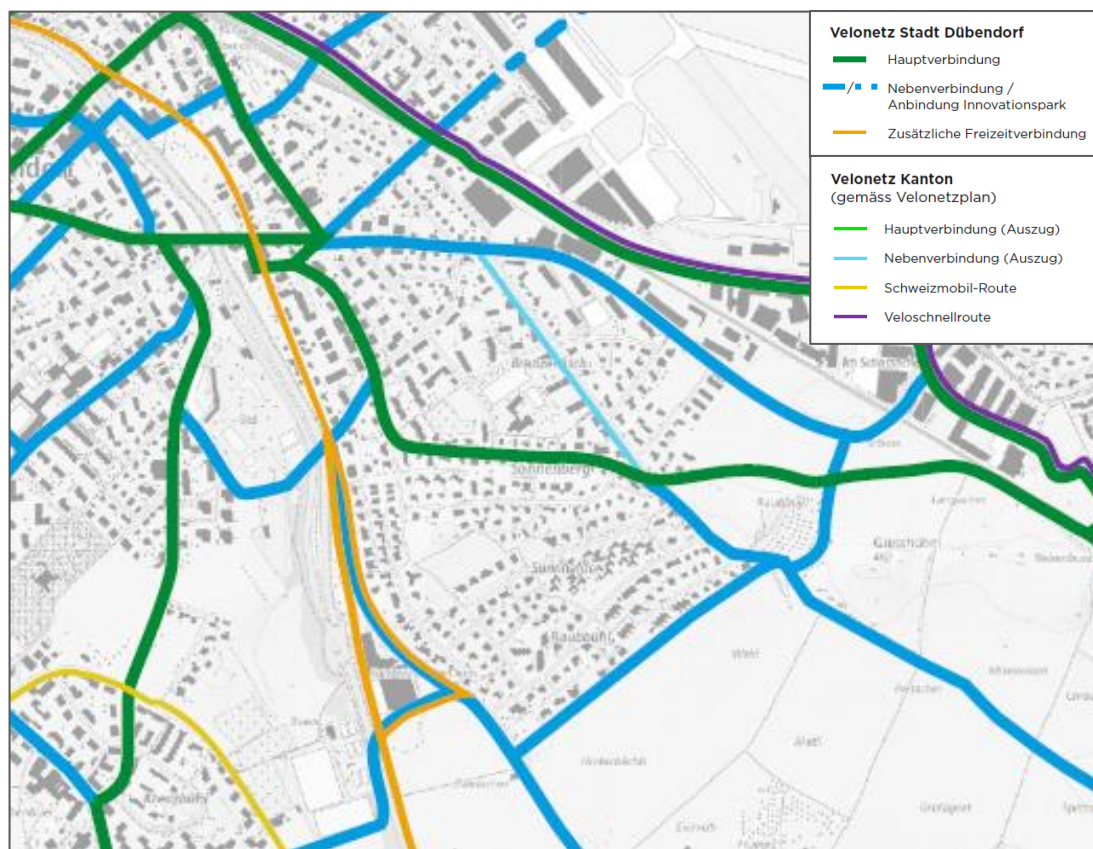


Abbildung 26: Velonetz, Sonnenberg (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)

11.2 Situationsanalyse

11.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

In der nachfolgenden Tabelle 6 sind sämtliche erkannten Strassenzüge mit Problemabschnitten im Gebiet F «Sonnenberg» ersichtlich.

Abschnitte mit zu hohen Geschwindigkeiten		
Nr.	Strassennamen	Bemerkung
1	Sonnenbergstrasse	V85 = 49 km/h resp. 50 km/h (Messung, Juli 2019)
2	Alte Gfennstrasse	V85 = 47 km/h (Messung, August 2016)
3	Sunnhaldenstrasse	Relativ gerader Strassenverlauf (keine Geschwindigkeitsmessungen vorhanden)
4	Raubbühlstrasse	V85 = 44 km/h resp. 47 km/h (Messung, Juli 2018)

Tabelle 6: Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet F «Sonnenberg»

Die oben beschriebenen Problemabschnitte sind im Analyseplan «Gebiet F – Sonnenberg» (siehe Plan Nr. 5160-006) verortet.

11.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Sonnenberg» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 13 – «Bahnhof Südost» (nördlich Usterstrasse)

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Säntisstrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmaler Fahrbahn ▪ (Stichstrasse) ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Trottoir vorhanden (örtlich) ▪ Benötigt Zoneingang
	Glärnischstrasse Nord Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn ▪ Längsparkfelder im Strassenraum (versetzt)





Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Glärnischstrasse Süd</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn ▪ Seitliche Einengungen ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Sonneggstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stichstrasse
	<p>Chrufirstenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ schmale Fahrbahn ▪ Vertikalversatz inkl. Schachbrettmuster (örtlich) ▪ Fahrzeuge im Strassenraum (keine Parkfelder) ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Oskar-Bider-Strasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum ▪ Vertikalversätze inkl. Schachbrettmuster (örtlich) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang

Zone 14 – «Sonnenberg Mitte» und Zone 15 «Sonnenberg Südost» (südlich Usterstrasse) Zoneneingänge erwähnen

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	Hörnlistrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Längsparkfelder im Strassenraum (versetzt) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang
	Tödistrasse Geringer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Benötigt Zoneneingang
	Bachtelweg Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Sackgasse ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Benötigt Zoneneingang
	In der Weid Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gerade Linienführung (MIV) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Benötigt Zoneneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Im Weidgrund</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Greifensee (Süd)</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Breite Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Eichackerstrasse</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Breite Fahrbahn
	<p>Sunnhaldestrasse</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trottoir vorhanden ▪ Breite Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Frickenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Höhenweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Stichstrasse
	<p>Greifenseestrasse (Nord)</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enges Erscheinungsbild
	<p>Alte Gfennstrasse (Abschnitt Südost)</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lange Gerade ▪ Teilw. Trottoir vorhanden ▪ Baul. Querungshilfen vorhanden ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Alte Gfennstrasse (Abschnitt Nord)</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ hohe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 47$ km/h) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Offenes Erscheinungsbild ▪ Benötigt Zoneingang

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Claridenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilw. Parkfelder vorhanden ▪ Schmale Fahrbahn ▪ In 3 Abschnitte gegliedert und daher wird das Geschwindigkeitsniveau als eher tief eingeschätzt ▪ Benötigt Zoneneingang (Abschnitt Nord)
	<p>Im Branzenäsch</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ tiefe Geschwindigkeiten gemessen ($v_{85} = 36 \text{ km/h}$ resp. 39 km/h) ▪ Parkfelder vorhanden ▪ Trottoir vorhanden ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneneingang
	<p>Feldhofstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkfelder vorhanden ▪ Trottoir vorhanden ▪ Vertikaler Versatz im Knotenbereich zur Claridenstrasse ▪ Busbetrieb
	<p>Etzelstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Schmale Fahrbahn

12 Gebiet G – Gfenn

12.1 Bestandesaufnahme

12.1.1 Strassennetz

Entlang des Untersuchungsgebiet verläuft eine Kantonsstrasse (Überlandstrasse) des Typs Hauptverkehrsstrassen (HVS). Das Strassennetz besteht vorwiegend aus kommunalen Strassen mit einem siedlungsorientierten Charakter (Erschliessungsstrassen). Im westlichen Bereich des Untersuchungsperimeter sind jedoch auch verschiedene Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt. Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet «Gfenn» vereinzelte private Strassen oder Wege.

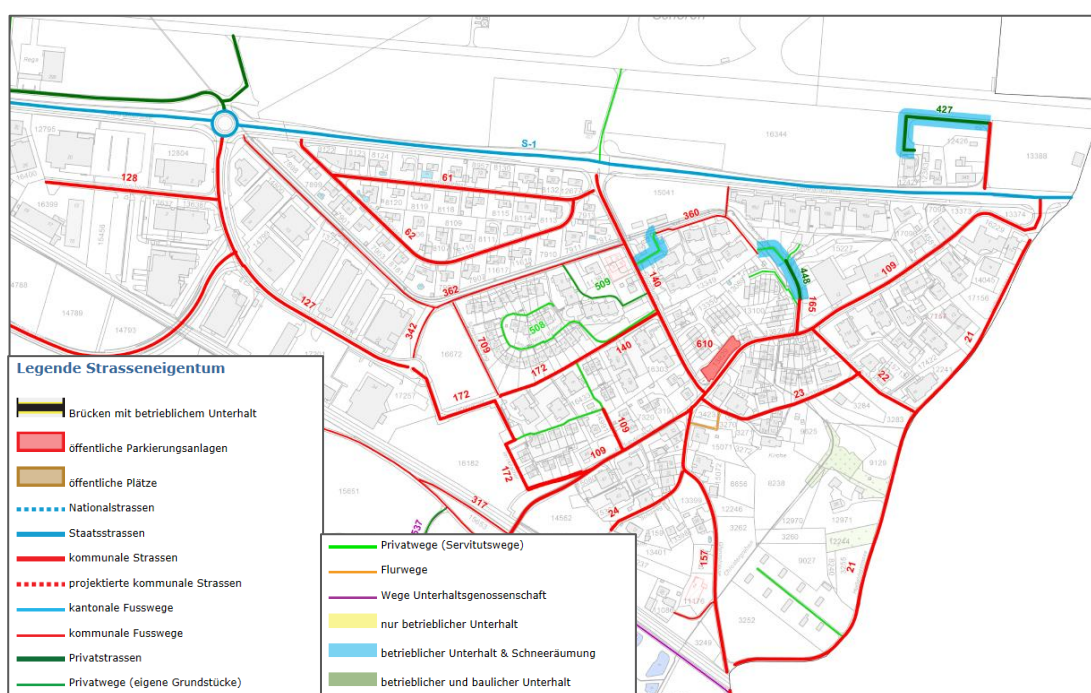


Abbildung 27: Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

12.1.2 Unfallgeschehen im untergeordneten Strassennetz

Auf dem untergeordneten Strassennetz im Untersuchungsgebiet «Gfenn» ereigneten sich in den letzten 5 Jahren insgesamt 18 Unfälle (sämtliche polizeilich registrierte Unfälle). Es handelt sich dabei vorwiegend um Schleuder- oder Selbstunfälle, Parkierunfälle, Einbiegeunfälle und Auffahrunfälle. Bei einem Unfall handelt es sich um einen Velofahrerunfall mit Verletzten. Einen Unfallschwerpunkt oder eine Unfallanhäufung konnte nicht festgestellt werden. Die einzelnen Unfälle können im Analyseplan lokalisiert werden (siehe Plan Nr. 5160-007).

12.1.3 Schulwegnetz



Abbildung 28: Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

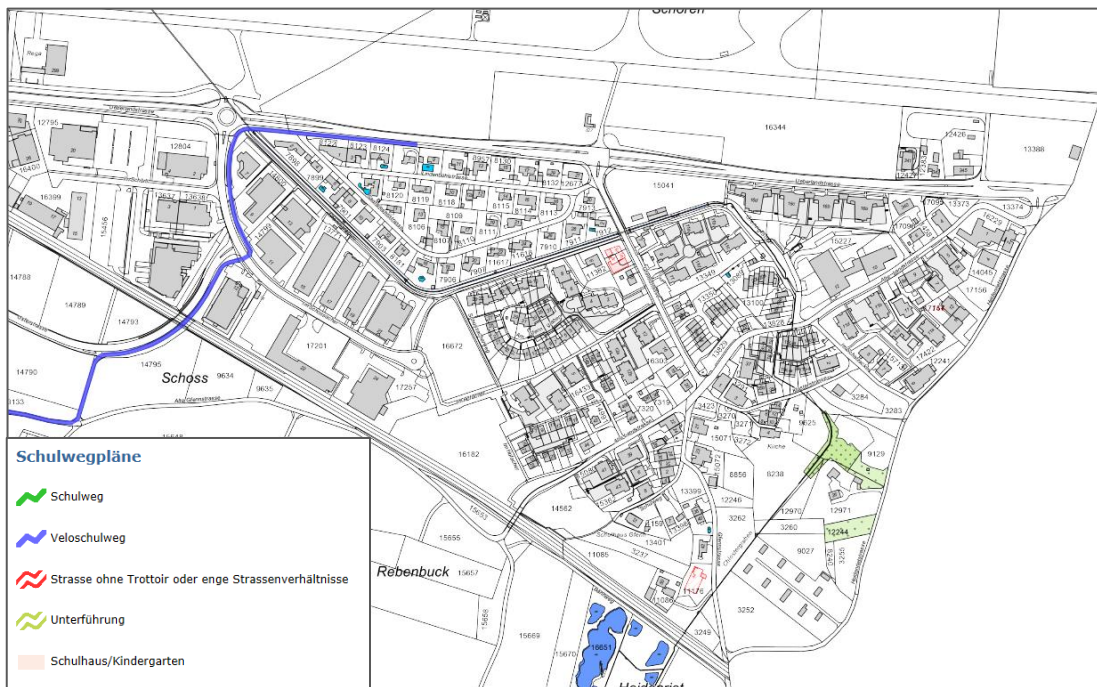


Abbildung 29: Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)

12.2 Situationsanalyse

12.2.1 Problem- und Gefahrenstellen

Aufgrund der Analyse und Begehung wurden keine relevanten Problem- oder Gefahrenstellen erkannt.

12.2.2 Handlungsbedarf pro Strassenabschnitt

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für die Strassen, welche im Untersuchungsgebiet «Gfenn» für die Integration in eine Tempo-30-Zone in Betracht gezogen werden, aufgezeigt (Kategorien des Handlungsbedarfs gemäss Kapitel 5).

Zone 16 – «Gfenn»

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Lindenbühl- / Saatwiesenstrasse</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild
	<p>Gfennstrasse (Abschnitt Nord)</p> <p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr gerade Linienführung (MIV) ▪ Trottoir vorhanden ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Gfennstrasse (Abschnitt Süd) sowie Schulweg</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild

Foto	Strasse / Anpassungsbedarf	Bemerkungen
	<p>Heidenriedstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Im Schatzacker</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn
	<p>Klosterstrasse</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild
	<p>Alte Landstrasse (Abschnitt Klosterstrasse in Richtung Südwesten)</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmale Fahrbahn ▪ Enges Erscheinungsbild ▪ Benötigt Zoneingang
	<p>Alte Landstrasse (Abschnitt Klosterstrasse in Richtung Nordosten)</p> <p>Geringer Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinzelt Längsparkfelder ▪ Trottoir vorhanden ▪ Busbetrieb ▪ Benötigt Zoneingang

13 Zoneneinteilung

Das übergeordnete Strassennetz (Haupt-, Sammel- und übrige Gemeindestrassen), Städtebauliche Trennungen (z.B. Bahnlinie) sowie geplante oder bestehende Tempo-30-Zonen bilden den Rahmen für die Zoneneinteilung. Aufgrund der Situationsanalyse der verschiedenen Gebiete ergab sich die nachfolgende Zoneneinteilung. Im Rahmen einer Projektsitzung wurde zudem zusammen mit dem Verkehrsausschuss Dübendorf in Bezug auf eine mögliche Realisierung eine Priorisierung der verschiedenen Gebiete vorgenommen. Die Zoneneinteilungen sowie die Eingangstore sind in den jeweiligen Analyseplänen abgebildet.

Gebiet A – Gockhausen (Plan-Nr. 5160-001) → Priorität 1

- Zone 1 «Gockhausen Nord»
- Zone 2 «Gockhausen Süd»

Gebiet B – Stettbach (Plan-Nr. 5160-002) → Priorität 1

- Zone 3 «Stettbach»

Gebiet C – Hochbord (Plan-Nr. 5160-003) → Priorität 3

- Zone 4 «Zwickyareal»

Gebiet D – Süd (Plan-Nr. 5160-004) → Priorität 2

- Zone 5 «Högler»
- Zone 6 «Zelgli»
- Zone 7 «Wil»

Gebiet E – Nord (Plan-Nr. 5160-005) → Priorität 2

- Zone 8 «Gumpisbüel»
- Zone 9 «Zwinggarten Süd»
- Zone 10 «Im Grund»
- Zone 11 «Eglishölzli»
- Zone 12 «Flugfeld»

Gebiet F – Sonnenberg (Plan-Nr. 5061-006) → Priorität 3

- Zone 13 «Bahnhof Südost»
- Zone 14 «Sonnenberg»
- Zone 15 «Raubbüel»

Gebiet G – Gfenn (Plan-Nr. 5160-007) → Priorität 1

- Zone 16 «Gfenn»

14 Vorgesehene Massnahmen

14.1 Eingangstore

Eingangstore kennzeichnen den Übergang von Tempo 50 zu Tempo 30. Um das Tempo-30-Konzept in Dübendorf umzusetzen werden diverse Eingangstore benötigt.

Damit innerhalb der Stadt Dübendorf die Eingangstore einheitlich aussehen, empfiehlt es sich die weiteren Zoneneingänge im gleichen Stil wie die bestehenden zu gestalten. Wie in der Abbildung 31 ersichtlich ist, wird dies mit einem «Rack», in welchem nebst der Tempo-30 Signaltafel auch die Signalisation für die Parkierungszone sowie dem Wappen der Stadt Dübendorf Platz findet. Die Kosten für ein Eingangstor bewegen sich zwischen 3'000.- und 5'000.- Franken.



Abbildung 31: Beispiel Eingangstor «Rack» in Gockhausen

14.2 Flankierende / verkehrsberuhigende Massnahmen

Flankierende Massnahmen beruhigen den Verkehr und verringern die Fahrgeschwindigkeit. Innerhalb der Tempo-30-Zonen stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

- Längsmarkierungen sind weitgehend abzubauen.
- Rechtsvortritt gilt grundsätzlich in der ganzen Tempo-30-Zone. An zweckmässigen Orten wird dies durch eine Markierung verdeutlicht.
- Parkieren findet grundsätzlich auf der Fahrbahn, nicht auf dem Trottoir, und nur an den hierfür gekennzeichneten Stellen statt. Wo zweckmässig sind seitliche Einengungen mit Längsparkfeldern vorgesehen.
- Wo zweckmässig werden seitliche Einengungen durch Trottoirnasen, Pfosten oder Bepflanzungen angeordnet.
- Die baulichen Massnahmen werden durch Markierungen unterstützt:
 - „Zone 30“ jeweils beim Zoneneingang
 - „30“ als Erinnerung innerhalb der Tempo-30-Zone
 - „Hinweis auf Kinder“ bei Schul- und Kindergartenwegquerungen
- Vertikale Versätze:
 - Belagskissen (BerlinerKissen)
 - Fahrbahnaufpflästerungen
 - Trottoirüberfahrten

Grundsätzlich sind auf dem gesamten Stadtgebiet Dübendorf durchgehende vertikale Verkehrsberuhigungsmassnahmen gegenüber seitlichen Einengungen zu bevorzugen.

Nebst den Elementen zur Verringerung der Geschwindigkeiten gehören folgende Elemente zu einer Tempo-30-Zone:

- Die Beschilderungen können auf ein Minimum reduziert werden.
- Fussgängerstreifen sind aufzuheben und wo nötig durch Querungshilfen zu ersetzen. Ausnahmen sind z.B. bei Schulwegquerungen möglich.
- Gesonderte Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht notwendig. Verringerte Geschwindigkeiten ermöglichen eine gemeinsame Nutzung des Strassenraumes (Koexistenz).
- Spielen auf der Quartierstrasse ist erlaubt, wie auf jeder verkehrsarmen Strasse (Art. 50 Abs. 2 Verkehrsregelverordnung)

Die einzelnen Massnahmen werden im Rahmen der Kurzgutachten festgelegt und mit der Stadt abgestimmt.

Beispiele von baulichen Massnahmen



Seitliche Einengung (Bepflanzung)



Trottoirnase mit Fussgängerstreifen



Seitliche Einengung mit Parkierung



Trottoirüberfahrt



Vertikalversatz (im Knotenbereich)



Belagskissen (BerlinerKissen)

Beispiele von Markierungen



Markierung Rechtsvortritt



«Hinweis auf Kinder» bei Kindergarten und Schulen



«Zone 30» beim Zoneneingang



«30» als Erinnerung innerhalb Zone

15 Kosten

Auf Basis vorliegender Erfahrungswerte aus vergleichbaren Projekten wurde eine grobe Kostenschätzung für die Umsetzung von Tempo 30 durchgeführt. Art und Anzahl der Massnahmen sind jedoch noch nicht im Detail festgelegt. Die Massnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf die Anordnung wechselseitiger Parkierung (wo erforderlich kombiniert mit Parkierungsnasen), Toren, horizontale Versätze mit Fertigelementen und Markierungen. Bei den Streckenabschnitten, bei welchen heute hohe Geschwindigkeiten gefahren werden (in den Analyseplänen mit pinken Pfeilen gekennzeichnet) wurden teilweise auch vertikale Versätze³ (z. B. Anhebung von Knotenbereichen) berücksichtigt.

Für die Umsetzung von Tempo 30 ist demnach in einer ersten Näherung von folgenden Kosten auszugehen.

Massnahme Gebiet A – Zone 1 – «Gockhausen Nord»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 3 x) / Signaltafeln (ca. 3 x)	Fr. 13'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 4 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 27'000.--
Markierungen	Fr. 3'500.--
Total Zone 1	Fr. 44'000.--

Massnahme Gebiet A – Zone 2 – «Gockhausen Süd»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 3 x)	Fr. 10'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 3 x)	Fr. 9'000.--
Markierungen	Fr. 3'000.--
Total Zone 2	Fr. 22'000.--

Massnahme Gebiet B – Zone 3 – «Stettbach»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 9'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 21'000.--
Markierungen	Fr. 2'000.--
Total Zone 3	Fr. 32'000.--

³ Die Kosten für vertikale Versätze können stark differenzieren (abhängig u. a. ob Entwässerung angepasst werde muss oder nicht etc.). In der Kostenschätzung wurde der Betrag mit Fr. 15'000.-- angenommen.

Massnahme Gebiet C – Zone 4 – «Zwickyareal»	Kosten (Fr.)
Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 2'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x)	Fr. 6'000.--
Markierungen	Fr. 1'000.--
Total Zone 4	Fr. 9'000.--

Massnahme Gebiet D – Zone 5 – «Högler»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 5 x)	Fr. 12'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 21'000.--
Markierungen	Fr. 3'000.--
Total Zone 5	Fr. 36'000.--

Massnahme Gebiet D – Zone 6 – «Zelgli»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 4 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 16'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 36'000.--
Markierungen	Fr. 2'000.--
Total Zone 6	Fr. 54'000.--

Massnahme Gebiet D – Zone 7 – «Wil»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 8 x) / Signaltafeln (ca. 7 x)	Fr. 35'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 6 x) / vertikale Versätze (ca. 2 x)	Fr. 48'000.--
Markierungen	Fr. 7'000.--
Total Zone 7	Fr. 90'000.--

Massnahme Gebiet E – Zone 8 – «Gumpisbuel»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 9'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 5 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 30'000.--
Markierungen	Fr. 4'000.--
Total Zone 8	Fr. 43'000.--

Massnahme Gebiet E – Zone 9 – «Zwinggarten Süd»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 1 x) / Signaltafeln (ca. 1 x)	Fr. 4'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 4 x)	Fr. 12'000.--
Markierungen	Fr. 1'500.--
Total Zone 9	Fr. 18'000.--

Massnahme Gebiet E – Zone 10 – «Im Grund»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 1 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 5'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 0 x)	Fr. 0.--
Markierungen	Fr. 1'500.--
Total Zone 10	Fr. 7'000.--

Massnahme Gebiet E – Zone 11 – «Eglishölzli»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 3 x) / Signaltafeln (ca. 6 x)	Fr. 16'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x)	Fr. 6'000.--
Markierungen	Fr. 4'500.--
Total Zone 11	Fr. 27'000.--

Massnahme Gebiet E – Zone 12 – «Flugfeld»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 3 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 12'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 4 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 27'000.--
Markierungen	Fr. 2'500.--
Total Zone 12	Fr. 42'000.--

Massnahme Gebiet F – Zone 13 – «Bahnhof Südost»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 2 x)	Fr. 9'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x)	Fr. 6'000.--
Markierungen	Fr. 2'000.--
Total Zone 13	Fr. 17'000.--

Massnahme Gebiet F – Zone 14 – «Sonnenberg»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 5 x) / Signaltafeln (ca. 3 x)	Fr. 20'500.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 8 x) / vertikale Versätze (ca. 1 x)	Fr. 39'000.--
Markierungen	Fr. 4'500.--
Total Zone 14	Fr. 64'000.--

Massnahme Gebiet F – Zone 15 – «Raubbüel»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 4 x)	Fr. 11'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 2 x)	Fr. 6'000.--
Markierungen	Fr. 3'000.--
Total Zone 15	Fr. 20'000.--

Massnahme Gebiet G – Zone 16 – «Gfenn»	Kosten (Fr.)
Eingangstore (ca. 2 x) / Signaltafeln (ca. 3 x)	Fr. 10'000.--
Bauliche Elemente: seitl. Einengungen (ca. 4 x)	Fr. 12'000.--
Markierungen	Fr. 3'000.--
Total Zone 16	Fr. 25'000.--

Die Kosten für die Umsetzung belaufen sich für alle 16 aufgeführten T-30-Zonen auf etwa 550'000 Franken.

Zusätzlich zu den Kosten für die Umsetzung der Massnahmen, müssen für die einzelnen Arbeitsschritte Plangrundlagen und Gutachten erstellt werden.

Arbeitsschritte	Kosten (Fr.)
Kurzgutachten (für ca. 16 Tempo-30-Zonen)	Fr. 160'000.--
Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 40'000.--
Umsetzung (gemäss vorgängiger Kostenschätzung der Zonen 1 – 16)	Fr. 550'000.--
Total	Fr. 750'000.--

Tabelle 7: Grobkostenübersicht

Die Kosten für die Planung, Einführung und Umsetzung von Tempo 30 in Dübendorf belaufen sich somit auf rund Franken 750'000.--. Zudem müssen jährlich ca. 2% der Gesamtkosten zusätzlich für den Unterhalt einberechnet werden: Markierungen werden im Schnitt alle 5 Jahre erneuert und pro Jahr wird ungefähr ein bis zwei Signale.

16 Umsetzungszeitplan

Die nachstehende Tabelle zeigt einen möglichen Umsetzungszeitplan auf. Der effektive Zeitplan ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie bspw. dem Umfang der Öffentlichkeitsarbeit, der Krediteinholung (jede Zone einzeln oder einmalig über alles) oder auch Projektverzögerungen aufgrund von Einsprachen.

Priorität	2021				2022				2023				2024				2025			
	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q
Gebiet A – Gockhausen																				
Zone 1 «Gockhausen Nord»																				
Zone 2 «Gockhausen Süd»																				
Gebiet B – Stettbach																				
Zone 3 «Stettbach»																				
Gebiet G – Gfenn																				
Zone 16 «Gfenn»																				
Gebiet D – Süd																				
Zone 5 «Högler»																				
Zone 6 «Zelgli»																				
Zone 7 «Wil»																				
Gebiet E – Nord																				
Zone 8 «Gumpisbühl»																				
Zone 9 «Zwinggarten Süd»																				
Zone 10 «Im Grund»																				
Zone 11 «Eglshölzli»																				
Zone 12 «Flugfeld»																				
Gebiet F – Sonnenberg																				
Zone 13 «Bahnhof Südost»																				
Zone 14 «Sonnenberg»																				
Zone 15 «Raubbühl»																				
Gebiet C – Hochbord																				
Zone 4 «Zwickyareal»																				

Auftragsauslösung, Ausarbeitung Gutachten, Krediteinholung, Öffentlichkeitsarbeit, Prüfung / Genehmigung durch Kapo
 Ausschreibung Signalisation (Kapo) und baul. Massnahmen, Umsetzung Massnahmen vor Ort

Tabelle 8: Umsetzungszeitplan

Abbildungsverzeichnis

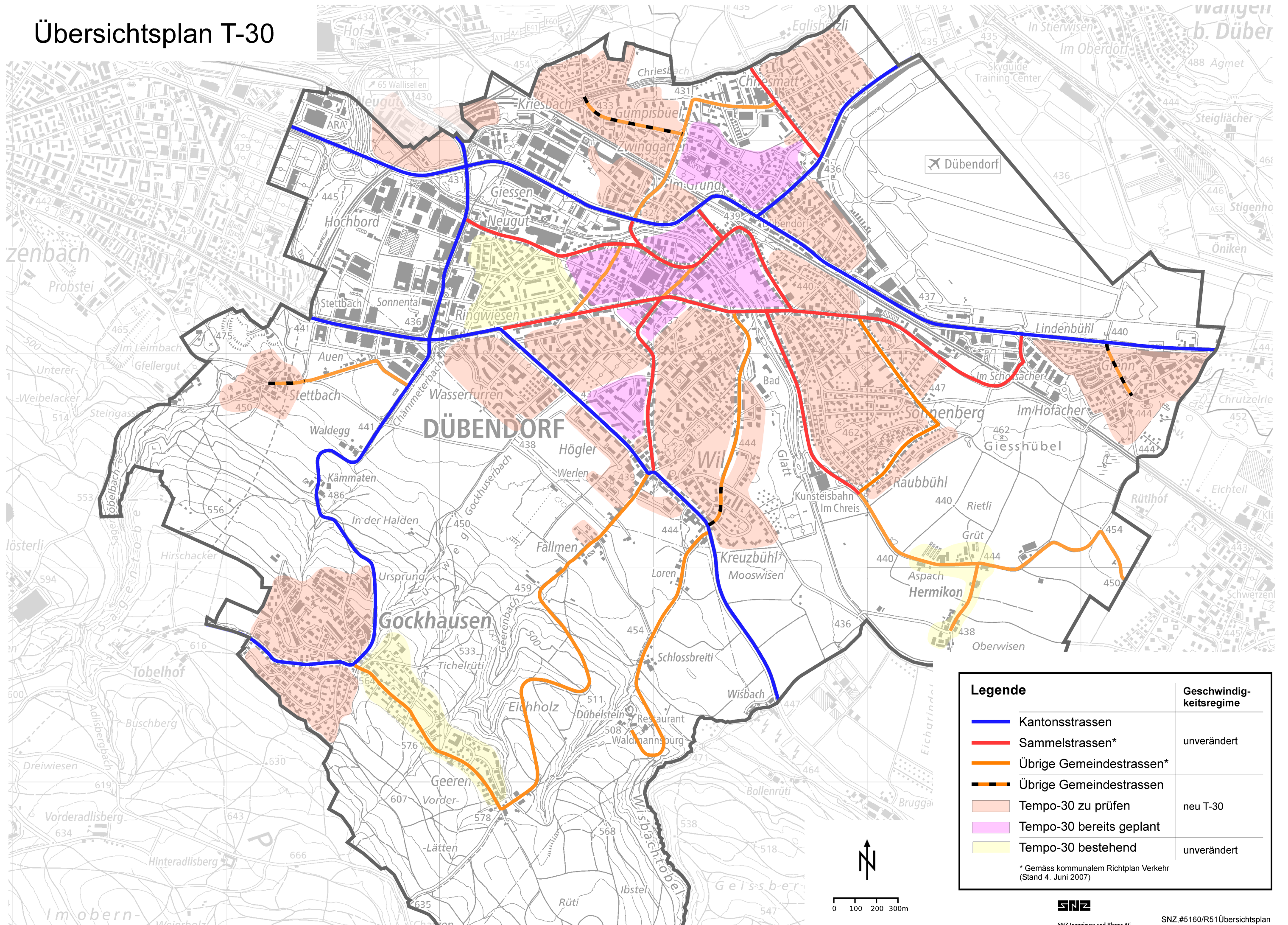
Abbildung 1:	Ausschnitt aus kommunalem Verkehrsrichtplan (Stand 2007)	7
Abbildung 2:	Übersicht prüfende Gebiete (rot)	8
Abbildung 3:	Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) bei 30 bzw. 50 km/h	10
Abbildung 4:	Gebietseinteilung (Quelle Plangrundlage: GIS-Browser Kanton Zürich)	12
Abbildung 5:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Gockhausen (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	16
Abbildung 6:	Velonetz, Gockhausen (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)	17
Abbildung 7:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	23
Abbildung 8:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf) .	24
Abbildung 9:	Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Stettbach (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf) .	25
Abbildung 10:	Velonetz, Stettbach (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH) 25	
Abbildung 11:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	29
Abbildung 12:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf) 30	
Abbildung 13:	Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Hochbord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf) .	31
Abbildung 14:	Velonetz, Hochbord (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)32	
Abbildung 15:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Süd (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf) 36	
Abbildung 16:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Süd (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	37
Abbildung 17:	Übersicht Schulwegnetz –Velowege, Süd (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	38
Abbildung 18:	Velonetz, Süd (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)	39
Abbildung 19:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)50	
Abbildung 20:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	51
Abbildung 21:	Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Nord (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	52
Abbildung 22:	Velonetz, Nord (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)	52
Abbildung 23:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	60
Abbildung 24:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	61
Abbildung 25:	Übersicht Schulwegnetz – Velowegewege, Sonnenberg (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	62
Abbildung 26:	Velonetz, Sonnenberg (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)	63
Abbildung 27:	Übersicht Strassennetz / Strasseneigentum, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	70
Abbildung 28:	Übersicht Schulwegnetz – Fusswege, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf)	71
Abbildung 29:	Übersicht Schulwegnetz – Velowege, Gfenn (Quelle: geoWeb Stadt Dübendorf).....	71
Abbildung 30:	Velonetz, Gfenn (Quelle: LVK Stadt Dübendorf, EBP und Lorenz Eugster GmbH)	72
Abbildung 31:	Beispiel Eingangstor «Rack» in Gockhausen	76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht Gebiete / Kapitel / Analyseplan	12
Tabelle 2:	Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet A «Gockhausen»	18
Tabelle 3:	Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet B «Stettbach»	26
Tabelle 4:	Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet D «Süd»	39
Tabelle 5:	Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet E «Nord»	53
Tabelle 6:	Ergebnisse Problemabschnitte aus Situationsanalyse, Gebiet F «Sonnenberg»	64
Tabelle 7:	Grobkostenübersicht.....	83
Tabelle 8:	Umsetzungszeitplan.....	84

Anhang 1 **Übersichtsplan T-30**

Übersichtsplan T-30



Legende		Geschwindigkeitsregime
	Kantonsstrassen	unverändert
	Sammelstrassen*	
	Übrige Gemeindestrassen*	neu T-30
	Übrige Gemeindestrassen	
	Tempo-30 zu prüfen	unverändert
	Tempo-30 bereits geplant	
	Tempo-30 bestehend	

* Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr (Stand 4. Juni 2007)

