



A N T R A G

des Stadtrates vom 11. Juni 2020



GR Geschäfts-Nr. 83/2019

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

Motion Theo Johner (BDP/CVP/EVP) «Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen» Baukredit

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 11. Juni 2020, gestützt Art. 30, Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005

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

1. Für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo 30-Zonen auf Quartierschliessungsstrassen gemäss dem Tempo-30-Konzept der Stadt Dübendorf vom 16. April 2020 wird ein einmaliger Kredit von Fr. 930'000.00 (Preisindex Stand Oktober 2019, inkl. 7.7% MwSt.) bewilligt.
 2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.
-



WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	2
2	Kontext und bisherige Planung	4
3	Tempo-30-Konzept Stadt Dübendorf	5
4	Kosten.....	7
5	Umsetzung	8
6	Entscheidkompetenz	9
7	Antrag.....	9
	Aktenverzeichnis	12

1 Ausgangslage

Gemeinderat Theo Johner reichte am 6. Mai 2019 nachfolgende Motion der Fraktion BDP/CVP/EVP beim Ratssekretariat ein:

«Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen»

Der Stadtrat wird aufgefordert, Bericht und Antrag für die generelle Einführung von Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen zu erstellen. Sammelstrassen und übrige Gemeindestrassen gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan sind von dieser Motion nicht betroffen. Sie verbleiben im Allgemeinen bei Tempo 50, sofern nicht andere Beschlüsse, insbesondere die Zentrumsplanung gemäss Stadtratsbeschluss vom 26.3.2019 etwas anderes vorsehen.

Begründung:

Tempo 30-Zonen tragen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit bei und können bei geeigneter Gestaltung auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Wohnquartieren verringern. Der Zeitverlust für die Strassenbenutzer ist bei einer Beschränkung auf Quartierschliessungsstrassen minimal, da von einer Fahrt typischerweise nur die ersten, bzw. letzten paar Dutzend Meter von der Temporeduktion betroffen sind.

In seiner Antwort zur Interpellation von Tanja Boesch schreibt der Stadtrat «Die bisherige politische Diskussion zeigt, dass eine breite Einführung von Tempo 30-Zonen keine politischen Mehrheiten zu finden vermag. Gleichzeitig kann aber festgestellt werden, dass die bisher eingeführten heute bestehenden Tempo 30-Zonen in Gockhausen, in Hermikon und im Birchlenquartier kaum zu Diskussionen führen. Im Gegenteil sind diese Tempo 30-Zonen weitgehend unbestritten und akzeptiert.»

Dazu ist Folgendes festzuhalten:

- 1. Für die ablehnenden Entscheide in bisherigen Volksabstimmungen zu Tempo 30 wurden im Wesentlichen drei Gründe vorgebracht:
- grundsätzliche Ablehnung der vorgeschlagenen Temporeduktionen*



- Ablehnung der jeweils vorgesehenen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Schikanen)
- Ablehnung der damit verknüpften Kosten

Wieviele Nein-Stimmen jeder der drei genannten Gründe verursacht hat, lässt sich natürlich nicht feststellen, aber die gesetzliche Grundlage hat sich in Bezug auf die beiden letzten Argumente geändert. Bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind heute nur noch nötig, wenn die Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen ohne solche zu hoch bleibt. Somit kann die Anzahl der oft unbeliebten Massnahmen minimiert werden. Dies reduziert nicht nur die Kosten, sondern auch die durch Brems- und Beschleunigungsmanöver generierten Emissionen. Eine neue Vorlage soll deshalb so gestaltet werden, dass Schikanen und Kosten wesentlich weniger Anlass zur Ablehnung geben.

2. Die Stimmung in der Bevölkerung hat sich seit der letzten Abstimmung weiterentwickelt. Viele haben die Erfahrung gemacht, dass klug umgesetzte Tempo-30 Zonen kaum Zeitverlust, aber dafür Gewinn bezüglich Sicherheit und Wohnqualität bedeuten.

3. Die Antwort des Stadtrates ist demokratisch fragwürdig. Einerseits lehnt er es mit Hinweis auf vergangene Abstimmungen ab, eine neue Vorlage zu einer breiteren Einführung von Tempo 30 auszuarbeiten. Andererseits behält er es sich vor, nach eigenem Gutdünken dieselben Abstimmungen zu ignorieren und scheinbar trotzdem Tempo 30 einzuführen. Dies fördert die Politikmüdigkeit nach dem Motto «Die da oben machen ja sowieso, was sie wollen».

Die Kosten für Tempo 30 Massnahmen werden von ganz Dübendorf getragen, deshalb soll sich der Stimmbürger dazu äussern können und es sollen alle Quartiere die Chance bekommen, davon zu profitieren.

Der Stadtrat liess als Grundlage für die Beantwortung der Motion ein Tempo-30-Konzept für die Stadt Dübendorf erarbeiten. Der Bericht analysiert umfassend die verkehrliche Situation innerhalb des Dübendorfer Stadtgebiets und prüft für sämtliche Quartierserschliessungsstrassen, inwiefern sie sich für die Integration in eine Tempo 30-Zone eignen. Innerhalb der sieben Untersuchungsgebiete kommt der Bericht zum Schluss, dass die Errichtung von insgesamt 16 neuen Tempo 30-Zonen zweckmässig ist.

Auf Grundlage des Berichts beantragte der Stadtrat am 19. Dezember 2019 (SRB Nr. 19-466) dem Gemeinderat, die Motion als erheblich zu erklären. Er schlägt vor, das Tempo-30-Konzept als Planungsgrundlage zu verwenden. Gemäss Konzept sollen die 16 Tempo 30-Zonen etappiert von 2021 bis 2026 geplant und umgesetzt werden.

Der Gemeinderat erklärte die Motion an seiner Sitzung vom 2. März 2020 mit 22 zu 13 Stimmen für erheblich und erteilte dem Stadtrat den Auftrag, einen Beschlussentwurf vorzubereiten. Die Beschlussfassung im Stadtrat hat bis zum 20. August 2020 zu erfolgen. Die Frist wird mit dem vorliegenden Beschluss eingehalten.



2 Kontext und bisherige Planung

Die Einführung von Tempo 30 wird in Dübendorf schon seit vielen Jahren immer wieder kontrovers politisch diskutiert. In den Jahren 2004 und 2013 äusserte sich die Stimmbewölkerung zweimal ablehnend zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Wie bereits in seiner Beantwortung der Interpellation von Tanja Boesch «Temporeduktion auf Quartierschliessungstrassen» (GR-Geschäft 19/2018) beschrieben, hat der Stadtrat zur Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen folgende politische Grundsatzhaltung: Die Volksabstimmungen im Jahr 2004 sowie 2013 zeigten, dass eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen bislang keine politischen Mehrheiten zu finden vermochte. Inzwischen stellt der Stadtrat aber fest, dass die bisher eingeführten, heute bestehenden Tempo 30-Zonen in Gockhausen, Hermikon und im Birchlenquartier kaum zu Diskussionen führen. Im Gegenteil sind diese Tempo 30-Zonen weitgehend unbestritten und akzeptiert. Wie in seiner Interpellationsantwort beschrieben, hat der Stadtrat im Sinne der politischen Mehrheitsmeinung bislang eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 abgelehnt. Gleichzeitig war er aber gewillt, in Quartieren einzelfallweise die Einführung von Tempo 30 zu prüfen, sofern sich die allgemeine Geschwindigkeitsreduktion zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele oder quartierspezifischen Anliegen als geeignet erwies. Diese Praxis setzt er aktuell im Quartier Stägenbuck sowie im Stadtzentrum fort.

Die Motion Johner bietet nun Gelegenheit, das Thema Tempo-30 auf Quartierschliessungsstrassen neu zu diskutieren. Der Stadtrat ist offen dafür, diese politische Diskussion neu zu führen, zumal der Anstoss dafür explizit aus dem Gemeinderat erfolgt. Er teilt grundsätzlich die Ansicht, dass sich die Ausgangslage in den letzten 15 Jahren insofern verändert hat, als dass der messbar zunehmende Verkehr die Wohnquartiere zunehmend belastet, so dass die Forderung nach Massnahmen zugunsten einer höheren Verkehrssicherheit und Lebensqualität in praktisch allen Quartieren spürbar lauter geworden sind. Ebendiese beiden Forderungen sind auch wichtige Ziele des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Dübendorf, womit der Stadtrat dieses Bestreben grundsätzlich teilt. Die konkreten – und mehrheitlich positiven – Erfahrungen mit bestehenden Tempo-30-Zonen rechtfertigen zudem eine Neubewertung der Gesamtsituation, weshalb der Stadtrat eine frische politische Diskussion grundsätzlich für angebracht hält bzw. unterstützt.

Mit dem Tempo-30-Konzept liegt nun eine aktuelle und unabhängige Analyse der Verkehrssituation vor. Das Konzept legt eine objektive und rein auf fachlichen Kriterien basierende Bewertung der durch die Motion betroffenen Quartierschliessungsstrassen im Hinblick auf ihre Eignung als Tempo-30-Zonen vor. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass der vorliegende Bericht eine saubere und aktuelle Grundlage für den vorliegenden Kreditbeschluss bietet.

Projektbegrenzung

Die beiden geplanten Tempo 30-Zonen «Stadtzentrum» und «Stägenbuck» sind nicht Teil des vorliegenden Kreditbeschlusses. Sie werden im Konzept als geplante Tempo 30-Zonen ausgewiesen, jedoch nicht mitbehandelt. Die Einführung von Tempo 30 in den beiden genannten Gebieten wurde vom Stadtrat am 24. Oktober 2019 (SRB-Nr. 19-386 und SRB-Nr. 19-287) beschlossen und die entsprechenden Kredite bewilligt. Beide Projekte erfolgen aufgrund der einzelfallweisen Bewertung der Verkehrssituation in diesen beiden spezifischen Gebieten und entsprechen der oben beschriebenen Grundsatzhaltung und Vorgehensweise des Stadtrates, wonach Tempo 30 bislang in Einzelfällen erwogen wurde, sofern sich die Geschwindigkeitsreduktion zur Erreichung der quartierspezifischen Anliegen als geeignet erwies.



3 Tempo-30-Konzept Stadt Dübendorf

Ziele

Das vorliegende Tempo-30-Konzept Stadt Dübendorf (Bericht vom 16. April 2020, aktualisierte Fassung) richtet sich an folgenden Zielen aus, welche der Stadtrat definiert hat:

- Geschwindigkeitsreduktion
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduktion der Unfallschwere)
- Sicherung der Schulwege
- Erhöhung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Lärm- und Abgasreduktion sowie grössere Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs
- Homogener Verkehrsfluss mit verstetigter Geschwindigkeit (keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, sondern flüssiges Rollen bei Tempo 30)
- Verbesserte Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme auf dem Gemeindestrassennetz
- Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr.

Vorgehen: Analyse und Zoneneinteilung

Das Tempo-30-Konzept analysiert das ganze Stadtgebiet mittels eines identischen Vorgehens:

In der Bestandesaufnahme wird zuerst das Strassennetz dargestellt (Nationalstrassen, Staatsstrassen, Gemeindestrassen, Privatstrassen). Das untergeordnete Strassennetz wird analysiert, indem allfällige Zufahrtbeschränkungen erfasst, das Unfallgeschehen aufgezeigt, das Schulweg- und Velonetz abgebildet sowie die Bedeutung des Fussverkehrs gemäss Langsamverkehrskonzept ausgewiesen wird.

Anschliessend werden im Rahmen der Situationsanalyse Problem- und Gefahrenstellen benannt und beschrieben. Schliesslich wird die Eignung der Quartiere als Tempo-30-Zonen geprüft. Alle geeigneten Strassenzüge werden in insgesamt 16 Tempo 30-Zonen eingeteilt. Wie von der Motion vorgegeben, wurde die Einführung von Tempo 30 nur auf Quartierschliessungsstrassen geprüft. Sammelstrassen sowie übrige Gemeindestrassen wurden aus der Betrachtung ausgeklammert. Auf Vorschlag der bearbeitenden Verkehrsplaner beschloss der Stadtrat in vier begründeten Ausnahmefällen, die Integration begrenzter Abschnitte folgender übriger Gemeindestrassen in eine Tempo 30-Zone zuzulassen: Oberdorfstrasse (Abschnitt Fällanden- bis Buenstrasse), Gumpisbühlstrasse, Gfennstrasse und Stettbachstrasse (Abschnitt Böszelg- bis Sagentobelbachstrasse). Die Integration folgender übriger Gemeindestrassen in eine Tempo 30-Zone wurde von den Verkehrsplanern als zweckmässig eingestuft, vom Stadtrat jedoch abgelehnt: Raubbühlstrasse / Alte Schwerzenbachstrasse / Sonnenbergstrasse und Oberdorfstrasse (gesamte Achse).

Die Zonen unterscheiden sich betreffend Grösse und Beschaffenheit von Gebiet zu Gebiet. Die Zonenabgrenzung ist abhängig von der Funktion der einzelnen Strassenzüge, den funktionalen Beziehungen innerhalb der Quartiere sowie dem Verkehrsaufkommen. Zudem wird die Einteilung der Zonen von der Zerschneidung der Gebiete durch jene Strassen beeinflusst, die nicht in die Tempo 30-Zone integriert sind. Es wurde eine möglichst sinnvolle und sparsame Beschilderung sowie eine optimale Integration aller Wohnquartiere berücksichtigt.

Folgende 16 Zonen in sieben übergeordneten Gebieten werden als neue Tempo 30-Zonen definiert:

Gebiet A – Gockhausen

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



Gebiet B

- Zone 3 «Stettbach»

Gebiet C – Hochbord

- Zone 4 «Zwickyareal» (gemeindeübergreifend mit Wallisellen)

Gebiet D – Süd

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

Gebiet E – Nord

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

Gebiet F – Sonnenberg

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

Gebiet G – Gfenn

- Zone 16 «Gfenn»

Die 16 neuen Zonen sind zusammen mit den bestehenden und bereits geplanten Tempo 30-Zonen in einem Übersichtsplan in Anhang 1 des Berichts abgebildet.

Handlungsbedarf und Massnahmen

Für alle Strassenabschnitte, die gemäss Konzept in eine Tempo 30-Zone integriert werden, prüft der Bericht den lokalen Handlungsbedarf. Damit wird aufgezeigt, welche Massnahmen notwendig sein werden, um die Tempo 30-Signalisierung umzusetzen. Unterschieden wird zwischen folgenden Kategorien:

- Kein Handlungsbedarf (bereits heute niedriges Geschwindigkeitsniveau, Tempo 30 ohne weitere Massnahmen umsetzbar)
- Geringer Handlungsbedarf (Tempo 30 vorwiegend mit Markierungen umsetzbar)
- Mittlerer Handlungsbedarf (Tempo 30 mit einfachen baulichen Massnahmen umsetzbar)
- Erhöhter Handlungsbedarf (Tempo-30 nur mit aufwändigen baulichen Massnahmen umsetzbar)

Als Massnahmen stehen die in Dübendorf bereits bekannten Eingangstore im Vordergrund, welche auch in Zukunft einheitlich den Übergang von Tempo 50 zu Tempo 30 signalisieren sollen. Je nach Situation kommen weitere verkehrsberuhigende Massnahmen zum Einsatz.

Gesetzlich vorgegeben ist bei der Einführung von Tempo-30-Zonen grundsätzlich die Aufhebung sämtlicher Fussgängerstreifen. Gesonderte Radwege sind grundsätzlich ebenfalls nicht mehr notwendig, da die verringerte Geschwindigkeit eine gemeinsame Nutzung des Strassenraums ermöglicht (Koexistenz). Spielen ist auf Quartierstrassen wie auf jeder verkehrsarmen Strasse erlaubt.



4 Kosten

Aus dem Handlungsbedarf leitet der Bericht eine Grobkostenschätzung für die Umsetzung aller vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen ab. Es ist zu beachten, dass die Art und Anzahl der Massnahmen noch nicht im Detail festgelegt sind, weshalb bei der Kostenschätzung mit grösseren Ungenauigkeiten zu rechnen ist. Im Rahmen der Projektierung werden für jede Zone ein detailliertes Kurzgutachten sowie Massnahmenpläne mit exakten Kostenschätzungen zu erstellen sein. Aufgrund der Kostenunsicherheit sieht folgende Kostenaufstellung eine grosszügige Reserve von 20% der Gesamtkosten vor. Ebenfalls sind die Kosten für die Kurzgutachten sowie ein Betrag für die notwendige Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen.

Gebiet A – Gockhausen	inkl. MwSt.	Fr.	66'000.00
Gockhausen Nord (Zone 1)		Fr.	44'000.00
Gockhausen Süd (Zone 2)		Fr.	22'000.00
Gebiet B - Stettbach	inkl. MwSt.	Fr.	32'000.00
Stettbach (Zone 3)		Fr.	32'000.00
Gebiet C – Hochbord	inkl. MwSt.	Fr.	9'000.00
Zwickyareal (Zone 4)		Fr.	9'000.00
Gebiet D – Süd	inkl. MwSt.	Fr.	201'000.00
Högler (Zone 5)		Fr.	36'000.00
Zelgli (Zone 6)		Fr.	75'000.00
Wil (Zone 7)		Fr.	90'000.00
Gebiet E – Nord	inkl. MwSt.	Fr.	137'000.00
Gumpisbüel (Zone 8)		Fr.	43'000.00
Zwinggarten Süd (Zone 9)		Fr.	18'000.00
Im Grund (Zone 10)		Fr.	7'000.00
Eglishölzli (Zone 11)		Fr.	27'000.00
Flugfeld (Zone 12)		Fr.	42'000.00
Gebiet F – Sonnenberg	inkl. MwSt.	Fr.	101'000.00
Bahnhof Südost (Zone 13)		Fr.	17'000.00
Sonnenberg (Zone 14)		Fr.	64'000.00
Raubbüel (Zone 15)		Fr.	20'000.00
Gebiet G – Gfenn	inkl. MwSt.	Fr.	25'000.00
Gfenn (Zone 16)		Fr.	25'000.00
Erstellung separater Kurzgutachten für alle 16 Tempo-30-Zonen		Fr.	160'000.00
Öffentlichkeitsarbeit		Fr.	40'000.00
Summe alle Zonen	inkl. MwSt.	Fr.	771'000.00
Reserve und Rundung	20%	Fr.	159'000.00
Gesamtkosten alle Zonen inkl. Reserve	inkl. MwSt.	Fr.	930'000.00

Es ist zu beachten, dass der Bericht nach der Beantwortung der Motion aktualisiert werden musste. Aufgrund eines Fehlers bei der Zonenzuteilung im Gebiet D – Süd wurden die Kosten für die Zone 6 «Zelgli» mit 54'000 Franken ausgewiesen. Richtig ist, dass die Umsetzung der Tempo 30-Zone Zelgli 75'000 Franken kostet. Mit der Erhöhung der Gesamtkosten muss auch die prozentuale Reserve nach oben korrigiert werden. Die Gesamtkosten für alle Zonen inkl. Reserve und Mehrwertsteuer betragen daher 930'000 Franken – statt wie in der Motionsantwort angegeben 900'000 Franken.



Folgekosten

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
Kapitalfolgekosten				
Abschreibung	930'000.00	10 Jahre	10.00	93'000.00
Verzinsung	930'000.00		0.00	0.00
Total Kapitalfolgekosten				93'000.00
Betriebliche Folgekosten				
Keine				0.00
Total betriebliche und personelle Folgekosten (pro Betriebsjahr)				0.00
Indirekte Folgekosten				
Keine				0.00
Total Indirekte Folgekosten				0.00
Total Folgekosten				93'000.00

5 Umsetzung

Die Zonen bzw. Gebiete wurden in Bezug auf ihre Realisierung wie folgt priorisiert:

Priorität 1: Gebiet A – Gockhausen, Gebiet B – Stettbach, Gebiet G – Gfenn

Priorität 2: Gebiet D – Süd, Gebiet E – Nord

Priorität 3: Gebiet C – Hochbord, Gebiet F – Sonnenberg

Abhängig vom unterschiedlich aufwändigen Handlungsbedarf sowie der unterschiedlichen Grösse der Gebiete erfolgt die Umsetzung gemäss nachfolgendem Zeitplan. Der Zeitplan ist insofern flexibel, als dass im Falle von anstehenden Strassensanierungen einzelne Projekte darauf abgestimmt umgesetzt und damit beispielsweise vorgezogen werden sollen.



Zeitplan

Gebiet	Zone	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A	Zone 1 Gockhausen Nord						
	Zone 2 Gockhausen Süd						
B	Zone 3 Stettbach						
G	Zone 16 Gfenn						
D	Zone 5 Högler						
	Zone 6 Zelgli						
	Zone 7 Wil						
E	Zone 8 Gumpisbüel						
	Zone 9 Zwinggarten Süd						
	Zone 10 Im Grund						
	Zone 11 Eglshölzli						
	Zone 12 Flugfeld						
F	Zone 13 Bahnhof Südost						
	Zone 14 Sonnenberg						
	Zone 15 Raubbüel						
C	Zone 4 Zwickyareal						

	Kurzgutachten, Projektierung, Genehmigung durch Kantonspolizei, öffentliche Auflage
	Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit

6 Entscheidkompetenz

Im Motionstext ist folgende Passage enthalten:

«Die Kosten für Tempo 30 Massnahmen werden von ganz Dübendorf getragen, deshalb soll sich der Stimmbürger dazu äussern können und es sollen alle Quartiere die Chance bekommen, davon zu profitieren.»

Die Gesamtkosten für die Einführung aller Tempo-30-Zonen betragen – unter Einbezug einer grosszügigen Reserve – 930'000 Franken. Gestützt auf Art. 30 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf liegt die Befugnis für Ausgaben in dieser Höhe beim Gemeinderat. Es liegt somit am Gemeinderat zu entscheiden, ob er den Kreditbeschluss freiwillig dem Volk unterbreiten möchte.

7 Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo 30-Zonen auf Quartierschliessungsstrassen gemäss dem Tempo-30-Konzept der Stadt Dübendorf vom 16. April 2020 wird ein einmaliger Kredit von Fr. 930'000.00 (Preisindex Stand Oktober 2019, inkl. 7.7% MwSt.) bewilligt.



Dübendorf, 11. Juni 2020

Stadtrat Dübendorf

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

André Ingold
Stadtpräsident

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Martin Kunz
Stadtschreiber



GR Geschäfts-Nr. 83/2019

**Motion Theo Johner (BDP/CVP/EVP) «Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen»
Baukredit**

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf, Datum

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Patrick Schärli
Präsident

Edith Bohli
Sekretärin

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf, Datum

Gemeinderat Dübendorf

Reto Heeb
Präsident

Edith Bohli
Sekretärin

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom Datum



Aktenverzeichnis

GR Geschäft-Nr. 83/2019

Motion Theo Johner (BDP/CVP/EVP) «Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen» Baukredit

1. Weisung vom Datum (dreifach)
2. Stadtratsbeschluss Nr. SRB Nr. vom Datum
3. Bericht «Tempo-30-Konzept Stadt Dübendorf» vom 16. April 2020
4. Übersichtsplan Tempo 30
5. Analysepläne alle Gebiete A bis G