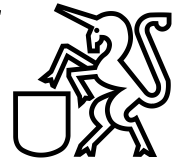


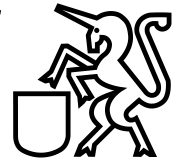
Stadt Dübendorf

Abstimmungsvorlagen vom 13. Juni 2021

Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00 sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00

Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen





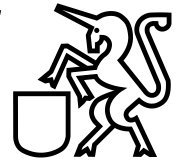
Abstimmungsvorlagen der Stadt Dübendorf vom 13. Juni 2021

**Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen
in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00
sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00**

	Seite
Informationen zur Vorlage	4
Die Vorlage in Kürze	5
Beleuchtender Bericht	6

Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen

	Seite
Informationen zur Vorlage	15
Die Vorlage in Kürze	16
Beleuchtender Bericht	17
Argumente der Gemeinderats-Mehrheit	26
Argumente der Gemeinderats-Minderheit	27



**Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen
in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00
sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00**

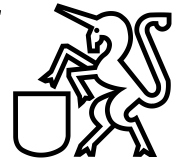
Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem Investitionskredit von Fr. 1'600'000.00 sowie den jährlich wiederkehrenden Mietkosten von Fr. 164'587.00 für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen in «Stettbach Mitte» zustimmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, den Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00 sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00 zu genehmigen.

Der Gemeinderat hat am 14. Dezember 2020 der Vorlage Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00 sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00 mit 39 zu 0 Stimmen zugestimmt. Aufgrund der Einstimmigkeit erübrigt sich eine separate Abbildung der Mehrheits- und der Minderheitsmeinung des Parlaments.



**Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen
in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00
sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00**

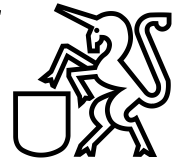
Die Vorlage in Kürze

Aufgrund der starken Bevölkerungszunahme, insbesondere im Gebiet Hochbord, hat die Primarschule planerische und bauliche Massnahmen in die Wege geleitet. Im Rahmen der Standortsuche hat die Primarschule entschieden, in einem ersten Schritt einen Doppelkindergarten inklusive Tagesstrukturen (Hort) in der Überbauung «Stettbach Mitte» prioritär weiterzuverfolgen.

Der Mietbereich A umfasst Raum für einen Doppelkindergarten. Die Kindergärten sind strassenseitig erschlossen und verfügen über einen gemeinsamen Garderobebereich. Beide Kindergärten haben Zugang zum hofseitigen Aussenraum. Der Mietbereich B umfasst Raum für die Tagesstrukturen. Mit einer multifunktionalen Nutzung kann die Primarschule flexibel auf den künftigen Raumbedarf reagieren.

Die beiden Mietbereiche sind sogenannte Rohbaumieten. Die Laufzeit der Mietverträge beträgt zehn Jahre. Danach kann die Primarschule die Mietverträge einseitig und zu unveränderten Bedingungen zweimal um jeweils weitere fünf Jahre verlängern.

Die Primarschule wird den Innenausbau ausführen lassen und die mobilen Ausstattungen beschaffen. Der Kreditantrag weist neben den alljährlich wiederkehrenden Kosten für die Rohbaumiete auch die einmaligen Ausgaben für den Innenausbau, die Möblierung und die Ausstattung des Aussenraums aus.



Investitionskredit für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen in «Stettbach Mitte» in der Höhe von Fr. 1'600'000.00 sowie jährlich wiederkehrende Mietkosten von Fr. 164'587.00

Beleuchtender Bericht

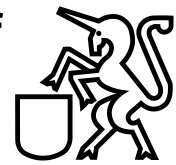
1 Ausgangslage

Die Primarschule Dübendorf hat in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Basler & Hofmann AG ein Gesamtentwicklungskonzept für alle Primarschulanlagen der Stadt Dübendorf erarbeitet. In diesem Konzept sind auch die Kindergärten sowie die Räumlichkeiten für die Tagesstrukturen (Hort) und die Musikschule berücksichtigt. Aufgrund der starken Bevölkerungszunahme, insbesondere im Gebiet Hochbord, hat die Primarschule das Planungsbüro Eckhaus AG mit der Prognostizierung der Schülerzahlen beauftragt. Am 19. März 2019 hat die Primarschule im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung die Schülerprognosen und das Gesamtentwicklungskonzept vorgestellt. Die im Konzept vorgesehenen planerischen und baulichen Massnahmen sind auch in einer Roadmap abgebildet.

Das Gesamtentwicklungskonzept sieht vor, dass im Zentrumsgebiet Hochbord kurzfristig Standorte für zwei Kindergärten und mittelfristig für eine Primarschule gesucht werden. Im Rahmen der Standortsuche hat die Primarschule entschieden, in einem ersten Schritt einen Doppelkindergarten inklusive Tagesstrukturen (Hort) in der Überbauung «Stettbach Mitte» prioritär weiterzuverfolgen.

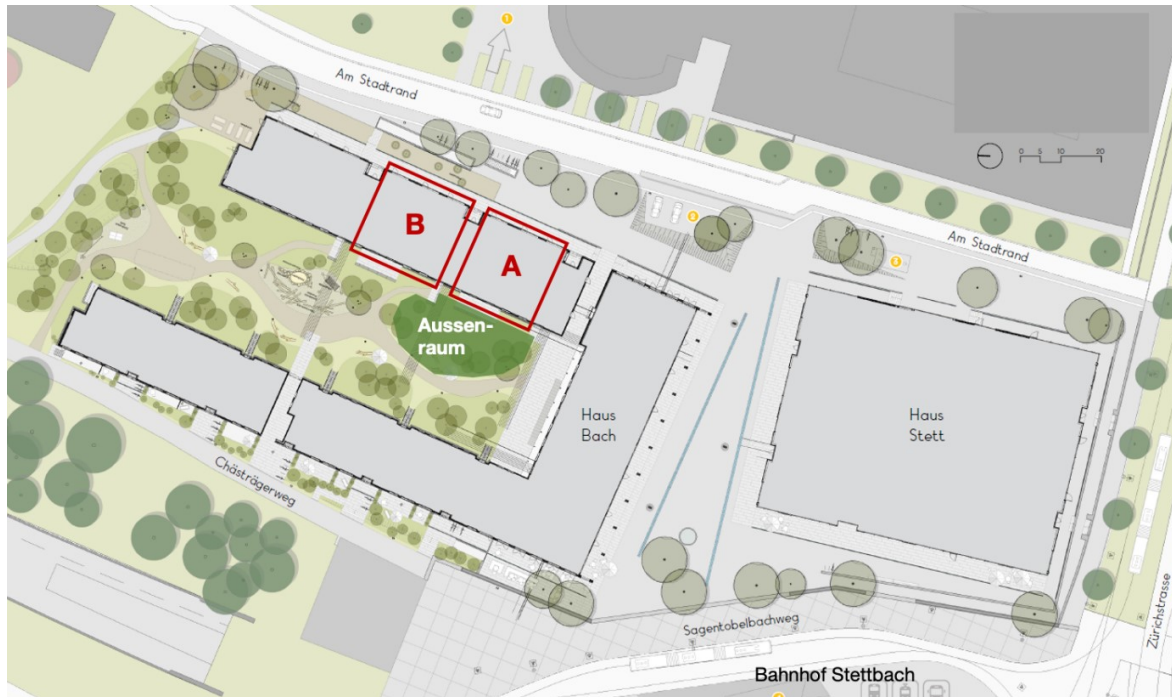


Lageplan: Die Überbauung «Stettbach Mitte» am westlichen Stadtrand von Dübendorf



2 Projektbeschreibung

An der Stadtgrenze von Dübendorf, unmittelbar beim Bahnhof Stettbach, entsteht ab 2021 die Überbauung «Stettbach Mitte». Das Projekt wird von der Pensimo Management AG entwickelt und umfasst zwei markante Gebäude: die Häuser Stett und Bach. Die beiden Häuser bieten Raum für Wohnungen und Büroflächen. In ihren publikumsorientierten Erdgeschossen sind Läden und Gastronomieangebote vorgesehen. Im hinteren Bereich des Hauses Bach befinden sich erdgeschossig die Mietflächen der Primarschule.



Situationsplan, ohne Massstab

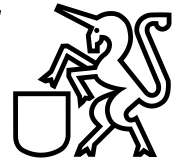
Mietbereich A und B im Haus Bach rot gekennzeichnet

2.1 Doppelkindergarten im Mietbereich A

Der Mietbereich A umfasst Raum für einen Doppelkindergarten. Die Kindergärten sind strassenseitig erschlossen und verfügen über einen gemeinsamen Garderobenbereich. Beide Kindergärten haben Zugang zum hofseitigen Aussenraum. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit sind durch ein IV-WC und durch ebenerdige Zugänge gewährleistet.

2.2 Tagesstrukturen im Mietbereich B

Der Mietbereich B ist eingeschossig und umfasst Raum für die Tagesstrukturen. Aufgrund der Grösse dieser Mietfläche kann ein zusätzlicher und separat abtrennbarer Raum geschaffen werden, der sowohl für die Tagesstrukturen als auch als Klassen- oder Kindergartenzimmer nutzbar ist. Mit dieser multifunktionalen Nutzung kann die Primarschule flexibel auf den künftigen Raumbedarf reagieren.



2.3 Aussenraum

Für den Kindergarten und die Tagesstrukturen kann im Hof der Überbauung ein eigens zugewiesener Aussenraum gestaltet werden. Dieser Aussenraum steht während den Betriebszeiten (Montag bis Freitag, 7.00 bis 18.00 Uhr) exklusiv den Kindergärten und den Tagesstrukturen zur Verfügung. Ausserhalb der Betriebszeiten kann dieser Aussenraum auch von der Einwohnerschaft der Überbauung genutzt werden. Umgekehrt darf die Primarschule auch die übrigen Spiel- und Aufenthaltsflächen im Hofbereich während den Betriebszeiten der Schule nutzen.

2.4 Rohbaumiete und Innenausbau

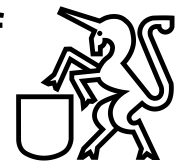
Die Anlagestiftung Pensimo vermietet die beiden Mietbereiche der Primarschule als sogenannte Rohbaumiete. Die entsprechenden Schnittstellen sind in einem Schnittstellendokument beschrieben. Die Laufzeit der Mietverträge beträgt zehn Jahre. Danach kann die Primarschule die Mietverträge einseitig und zu unveränderten Bedingungen zweimal um jeweils weitere fünf Jahre verlängern. Für die beiden Bereiche werden separate Mietverträge erstellt. So kann die Primarschule die Miete nach Bedarf für beide Bereiche oder für nur einen Bereich verlängern. Die Nutzung des Aussenraums ist Bestandteil der Rohbaumieten.

Die Primarschule wird den Innenausbau durch die Totalunternehmung der Überbauung ausführen lassen. Die Senn Construction AG hat auf Grundlage der vorliegenden Pläne die Kosten für den Innenausbau beider Mietbereiche geschätzt. Die Realisierung erfolgt nicht zu einem Pauschalbetrag, sondern mit einer offenen Abrechnung. Das Mobiliar und die mobilen Ausstattungen im Aussenraum werden direkt durch die Primarschule beschafft. Der Kreditantrag weist entsprechend neben den alljährlich wiederkehrenden Kosten für die Rohbaumiete auch die einmaligen Ausgaben für den Innenausbau, die Möblierung und die Ausstattung des Aussenraums aus.

3 Verweis auf Legislaturziele

3.1 Relevante Legislaturziele des Stadtrates

Dübendorf pflegt ein breites und qualitativ hochwertiges Bildungsangebot. Dübendorf entwickelt sich mit all seinen Bildungsangeboten zu einem Bildungsstandort mit regionaler Ausstrahlung.



3.2 Relevante Legislaturziele der Schulpflege

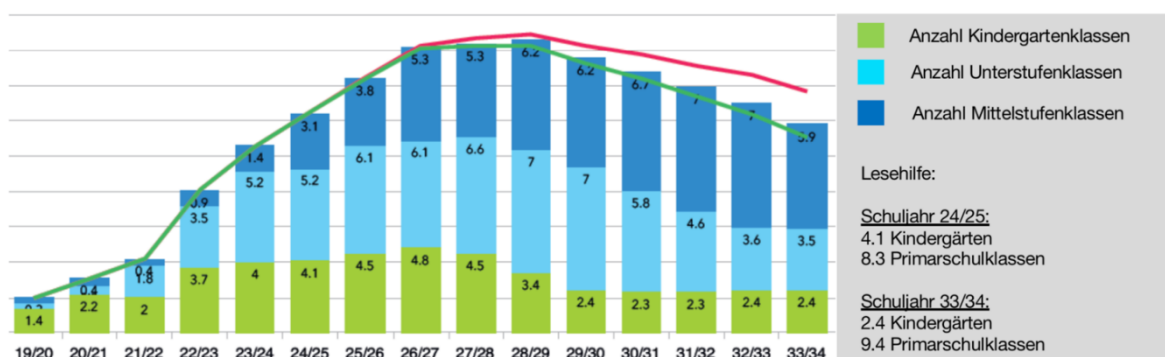
Die Primarschule Dübendorf schafft neuen, zeitgemäss eingerichteten Schulraum und optimiert gleichzeitig den vorhandenen. Dadurch wird sichergestellt, dass sowohl den steigenden Schülerzahlen als auch den veränderten infrastrukturellen Anforderungen Rechnung getragen wird.

Neue und komplexer werdende Aufgaben kommen in den nächsten Jahren auf unsere Schule zu. Lehrplan 21, Digitalisierung oder der Integrationsauftrag bei gleichzeitigem Individualisierungsanspruch fordern unsere Lehrpersonen fachlich und pädagogisch. Damit sie ihren Auftrag weiterhin erfolgreich bewältigen können, benötigen sie eine moderne und gut ausgerüstete Infrastruktur mit genügend Raumangeboten. Folgende Teilziele werden dabei angestrebt:

Alle Infrastrukturangebote berücksichtigen die Anforderungen eines modernen Unterrichts, insbesondere indem sie ausreichend und genügend grosse Räume zur Verfügung stellen. Die Schulen verfügen über ein anpassungsfähiges IT-System. Die Schule Dübendorf verfügt über Räumlichkeiten für bedarfsgerechte Tagesstrukturen.

4 Bezug zum Gesamtentwicklungskonzept

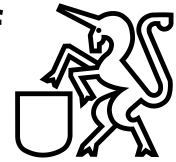
Dieser Kreditantrag stützt sich auf das erarbeitete Gesamtentwicklungskonzept der Primarschule. Darin sind auch die Schülerprognosen für das Gebiet Hochbord festgehalten. Das Planungsbüro Eckhaus AG weist für dieses Gebiet eine «buckelartige» Entwicklungskurve aus (siehe Abbildung unten). Grund dafür ist die Berücksichtigung der Wohnbautätigkeit. Obschon Eckhaus AG für dieses Gebiet einen tieferen Kinderanteil angenommen hat als für andere Gebiete (0,25 Kinder pro Wohneinheit für das Gebiet Hochbord, 0,16 Kinder pro Wohneinheit für den Jabee-Tower, 0,31 bis 0,33 Kinder pro Wohneinheit für die übrigen Gebiete), ist in den kommenden zehn Jahren mit einem starken Anstieg der Schülerzahlen zu rechnen. Bezüglich des Anteils der Privatschüler wurde der heutige Stand fortgeschrieben. Im Gebiet Hochbord (inkl. Zwicky) beträgt dieser 34 Prozent. Insgesamt geht die Stadtplanung mittel- bis langfristig für das Gebiet Hochbord (inkl. Stettbach und Teile des Areals Zwicky) von rund 5000 Einwohnerinnen und Einwohnern aus.



Prognostizierte Entwicklung der Klassenzahlen im Gebiet Hochbord.

Rote Kurve: Szenario hoch

Grüne Kurve: Szenario tief



Gemäss den Ausführungen im Gesamtentwicklungskonzept wird die Primarschule die Schülerspitzen in den Jahren 2025 bis 2032 mit zusätzlichen temporären Schulräumlichkeiten decken müssen. Ein entsprechendes Konzept ist in Bearbeitung. Für das Gebiet Hochbord (inkl. Stettbach und Teile des Zwicky-Areals) hat die Primarschule bis in das Schuljahr 2033 einen Bedarf an drei Kindergärten und neun Primarschulklassen ausgewiesen. Mit dem Projekt «Stettbach Mitte» kann die Primarschule in einem ersten Schritt Raum für zwei Kindergärten einschliesslich des notwendigen Hortbereichs sowie einen multifunktionalen Raum für eine weitere Kindergarten- oder eine Primarschulklasse erstellen. Für die Deckung des weiteren Raumbedarfs im Gebiet Hochbord klären Stadtrat und Primarschule gemeinsam weitere Standortmöglichkeiten.

5 Finanzplan und Budget

Der aktuelle Projektstand erlaubt es, die nächste Investitionsplanung zu präzisieren. Der Investitionszeitraum erstreckt sich über die Jahre 2020 bis 2022 und die Investitionssumme beträgt Fr. 1'600'000.00. Mit dem früheren Wissensstand wurden in der Investitionsplanung 2019 Fr. 150'000.00 eingeplant.

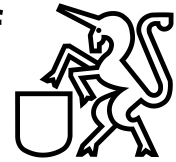
Für den Doppelkindergarten mit Tagesstrukturen «Stettbach Mitte» sind die jährlichen Mietkosten im Umfang von Fr. 164'587.00 ab dem Budget 2022 in der Erfolgsrechnung einzuplanen. Im Weiteren sind, vorbehältlich der Zustimmung an einer Urnenabstimmung, die jährlichen Kapitalfolgekosten im Umfang von Fr. 105'106.00, die betrieblichen Folgekosten von Fr. 54'350.00 und die allfälligen einmaligen Rückbaukosten von Fr. 150'000.00 ab dem Budget 2022 entsprechend dem Projektstand jährlich zu budgetieren.

Im Investitionsprogramm Konto 7100.504000.IR01028 ist die Verteilung des beantragten Kredites wie folgt vorgesehen:

2020	Fr.	150'000.00
2021	Fr.	700'000.00
2022	Fr.	750'000.00
Total beantragter Investitionskredit	Fr.	1'600'000.00

6 Dringlichkeit

Das vorliegende Projekt hat eine hohe Dringlichkeit. Die Primarschule hat die Standort-suche im Gebiet Hochbord bereits vor der Fertigstellung des Gesamtentwicklungskonzepts aufgenommen und diese mit vorliegenden Berichten intensiviert. Das Projekt «Stettbach Mitte» ist bereits in Bau. In den Mietverträgen mit der Anlagestiftung Pensimo konnte die Primarschule ein Vorzugsrecht verhandeln. Darin ist festgehalten, dass die Verträge vorbehältlich der Zustimmungen durch den Gemeinderat und den Souverän von Dübendorf gelten. Kann der Souverän jedoch nicht bis spätestens Ende Juni 2021 über diesen Kredit befinden, verfällt das formulierte Vorzugsrecht. Die Anlagestiftung Pensimo kann dann eine andere Mieterschaft suchen.



Der Schulraumbedarf im Gebiet Hochbord ist unbestritten. Mit dem Projekt «Stettbach Mitte», das bereits in Bau ist, kann schon ab Beginn des Schuljahres 2022/23 dringend notwendiger Schulraum in Betrieb genommen werden. Je schneller qualitativ guter Schulraum geschaffen werden kann, desto mehr reduziert sich der Bedarf an temporärem Schulraum.

7 Ablauf der weiteren Planungen und Kompetenzen

Mit Genehmigung des Kredits wird die Primarschule mit der Umsetzung des Projekts beauftragt. Dafür wird eine Projektgruppe gebildet, bestehend aus einer Vertretung der Schulpflege, einem Schulleiter, einer Kindergartenlehrperson und dem Verantwortlichen für Liegenschaften der Primarschule Dübendorf. Sie wird von einem externen Bauherrenberater unterstützt. Dieser stellt sicher, dass im Rahmen der weiteren Projektierung und der Realisierung des Innenausbaus die Interessen der Primarschule gegenüber dem Totalunternehmer und der Anlagestiftung Pensimo gewahrt bleiben. Die Projektgruppe verfügt innerhalb des bewilligten Kredits über eine Finanzkompetenz von Fr. 150'000.00.

Für die weitere Planung gelten folgende Meilensteine:

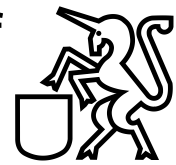
- Ende Juni 2021: Spätester Termin für die Kreditabstimmung durch den Souverän
- Ab Kreditfreigabe bis Oktober 2021: Projektierung mit der Totalunternehmung
- Oktober 2021: Übergabe der Mietbereiche A und B im Rohbau, Beginn des Mieterausbaus
- Oktober 2021 bis Juli 2022: Innenausbau und Fertigstellung des Aussenraums
- April 2022: Mietbeginn für die Mietbereiche A und B (gemäss den Mietverträgen)
- Juli/August 2022: Bezug der Mietbereiche A und B

8 Begründung der beantragten Lösung

Die Mieträumlichkeiten der Überbauung «Stettbach Mitte» bieten ideale Voraussetzungen, um dringend notwendigen Raum für einen Doppelkindergarten zu schaffen. Dieses Projekt gewährleistet einen separaten Zugang an einer verkehrsarmen Strasse wie auch einen eigens dem Kindergarten zugewiesenen und direkt zugänglichen Aussenraum. Dass unmittelbar angrenzend zum Kindergarten auch geeignete Räumlichkeiten für Tagesstrukturen gemietet werden können, ist ein Glücksfall. Damit kann die Primarschule zwei Ziele erreichen: Zum einen kann sie im Gebiet Hochbord einen Quartierkindergarten erstellen. Zum anderen kann gleichzeitig ein Tagesstrukturangebot geschaffen werden, welches für berufstätige Eltern äusserst wichtig ist.

9 Konsequenzen einer Ablehnung

Lehnt der Souverän den Kredit ab, werden die Mietverträge mit der Anlagestiftung Pensimo hinfällig. Damit entstehen für die Primarschule zwar keine Kosten. Allerdings wird eine einmalige Chance verpasst, im Gebiet Hochbord, in unmittelbarer Nähe der Wohnorte der Kinder, qualitativ wertvolle Kindergartenräumlichkeiten zu schaffen.



Um trotz steigender Schülerzahlen ausreichend Schulraum für alle Kindergartenkinder sicherzustellen, hat die Primarschule in bestehenden Räumlichkeiten an der Zelglistrasse, im Schulhaus Wil und in der ehemaligen Hauswartwohnung im Schulhaus Sonnenberg Platz für zusätzliche Kindergärten vorgesehen. Damit können zwar in einem ersten Schritt die Schülerspitzen abgedeckt werden, aber diese temporären Kindergärten besetzen das räumliche Entwicklungspotential der jeweiligen Schulanlagen. Auch müssen die Kindergartenkinder des Gebiets Hochbords an allen Schultagen mit dem Bus in den Kindergarten gefahren werden.

10 Kosten

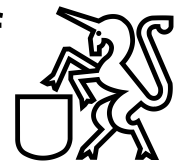
10.1 Bis heute aufgelaufene Kosten

Bewilligte Kredite: (Erfolgsrechnung 7100.313200) Suchen von Gelegenheiten für einen Doppelkindergarten im Gebiet Hochbord/Neugut (Zwicky) Davon bereits ausgegeben:	Beschluss Schulpflege Präsidial 04.10.2018	Fr.	25'000.00
	Mandat Architekt Vollenweider Architekt	Fr.	11'280.00
	Projektleiter Bauherr Immoprogress	Fr.	5'857.80
Total bis heute aufgelaufene Kosten (Stand Dezember 2019)		Fr.	17'130.80
Offene Kosten (Mandatskosten, Sitzungsgelder etc.)		Fr.	7'869.20
Total Kredit (Erfolgsrechnung 2019)		Fr.	25'000.00

10.2 Einmalige Kosten

Investitionskonto: 7100.504000.IR01028

Mieterausbau Mietfläche A, inkl. Aussenraum		Fr.	681'511.60
Mobiliar Mietfläche A		Fr.	170'000.00
Mieterausbau Mietfläche B		Fr.	438'196.85
Mobiliar Mietfläche B		Fr.	90'000.00
Bauherrenbegleitung		Fr.	48'465.00
Reserve für Unvorhergesehenes / Rundung		Fr.	171'826.55
Totalkosten	inkl. MwSt.	Fr.	1'600'000.00



10.3 Mietkosten

Inklusive Akonto Heiz- und Betriebsnebenkosten Erfolgsrechnung: Konto 7100.316000

Mietfläche A	jährlich	Fr.	82'261.00
Mietfläche B	jährlich	Fr.	82'326.00
Totalkosten	inkl. MwSt.	Fr.	164'587.00

10.4 Folgekosten

Kapitalfolgekosten

Anlagenkategorie, planmässige Abschreibungen/Zinsen

Bereich	Konto Erfolgsrechnung	Anschaffungswert	Nutzungsdauer in Jahren	in %	Kosten in Fr.
Mieterausbau A und B (inkl. Reserve und Bauherr)	7100.330040	1'340'000.00	33	3,03	40'606.00
Mobiliar A und B	7100.330060	260'000.00	8	12,5	32'500.00
Verzinsung ab Kreditgenehmigung		1'600'000.00		2	32'000.00
Total Kapitalfolgekosten					105'106.00

Betriebliche Folgekosten

Sachaufwand/Personalaufwand

Bereich	Konto Erfolgsrechnung	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
Heizkosten / Betriebskosten Akonto Mietfläche A	7100.314400		jährlich		In Mietkosten Akonto (12'148.56)
Heizkosten / Betriebskosten Akonto Mietfläche B	7100.314400		jährlich		In Mietkosten Akonto (12'148.56)
Sachaufwendungen	7100.314400	1'600'000.00		2	32'000.00
Personelle Folgekosten: Reinigung Mietfläche A und B (400 Std.)	7100.301000				16'200.00

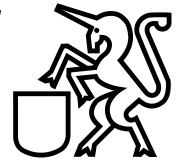


Hauswartung Mietfläche A und B (100 Std.)					6'150.00
Total betriebliche Folgekosten (pro Betriebsjahr)					54'350.00

Indirekte Folgekosten

Weitere Aufwendungen, welche durch das Vorhaben ausgelöst werden können:

Rückbaukosten ab 15 Jahren (ab 20 Jahren entfallen gemäss Vertrag die Rückbaukosten)	Fr.	150'000.00
Total indirekte Folgekosten	Fr.	150'000.00



Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen

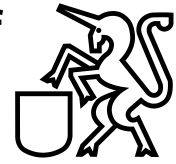
Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem einmaligen Kredit von Fr. 930'000.00 für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen auf Quartierschliessungsstrassen zustimmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, den einmaligen Kredit von Fr. 930'000.00 für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen auf Quartierschliessungsstrassen zu genehmigen.

Der Gemeinderat hat am 1. Februar 2021 dem einmaligen Kredit von Fr. 930'000.00 für die Realisierung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen auf Quartierschliessungsstrassen gemäss dem Tempo-30-Konzept der Stadt Dübendorf vom 16. April 2020 mit 22 zu 15 Stimmen zugestimmt. Ebenfalls am 1. Februar 2021 hat der Gemeinderat mit 32 zu 5 Stimmen beschlossen, die Vorlage, dem Motionstext entsprechend, freiwillig gemäss Art. 6 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf vom 5. Juni 2005 den Stimmberechtigten zur Volksabstimmung vorzulegen.



Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen

Die Vorlage in Kürze

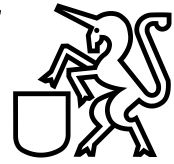
Worum geht es?

Die bisher eingeführten Tempo-30-Zonen, beispielsweise in Gockhausen, in Hermikon und im Birchlenquartier, sind weitgehend unbestritten und akzeptiert. Der zunehmende Verkehr belastet die Wohnquartiere immer stärker, so dass die Forderungen nach Massnahmen zugunsten einer höheren Verkehrssicherheit und Lebensqualität in praktisch allen Quartieren in den letzten Jahren zugenommen haben. Eine umfassende Analyse der verkehrlichen Situation innerhalb des Dübendorfer Stadtgebiets zeigt, dass die Errichtung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen zweckmässig ist. Der Stadtrat hat sich in seinem Konzept für die Einführung von Tempo 30 bewusst auf Quartierschliessungsstrassen beschränkt und Sammelstrassen sowie übrige Gemeindestrassen (mit vier Ausnahmen aufgrund der speziellen örtlichen Gegebenheiten) aus der Betrachtung ausgeklammert. Die Ende 2020 realisierte Tempo-30-Zone «Stägenbuck» sowie die vom Stadtrat bereits beschlossene Tempo-30-Zone «Stadtzentrum» sind nicht Teil des vorliegenden Kreditbeschlusses. Die Tempo-30-Zonen sollen mit möglichst wenigen baulichen Massnahmen und etappiert umgesetzt werden. Der Gemeinderat hat am 1. Februar 2021 den Vorschlag des Stadtrates beraten und diesem mit der Genehmigung des einmaligen Kredits von Fr. 930'000.00 zugestimmt. Er unterbreitet diesen Kredit freiwillig der Volksabstimmung.

Welche Ziele können erreicht werden?

Tempo-30-Zonen tragen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit bei und können 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. Folgende Ziele können erreicht werden:

- 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 Strassennetz
- Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr



Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen

Beleuchtender Bericht

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:

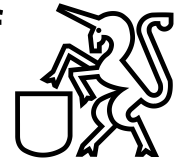
Tempo-30-Zonen tragen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit bei und können bei geeigneter Gestaltung auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Wohnquartieren verringern. Der Zeitverlust für die Strassenbenutzer ist bei einer Beschränkung auf Quartierschliessungsstrassen minimal, 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*

Wie viele 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 trotz dem 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.

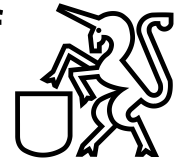
Der Stadtrat liess als Grundlage für die Beantwortung der Motion ein Tempo-30-Konzept für die Stadt Dübendorf erarbeiten. Der Bericht analysiert umfassend die verkehrliche Situation innerhalb des Dübendorfer Stadtgebiets und prüft für sämtliche Quartierschliessungsstrassen, inwiefern sie sich für die 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 schlug 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. Mit Entscheid vom 11. Juni 2020 (SRB Nr. 20-225) legte der Stadtrat dem Gemeinderat einen entsprechenden Beschlussentwurf vor. Diesem stimmte der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 1. Februar 2021 mit 22 zu 15 Stimmen zu.

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 Stimmbevölkerung zweimal ablehnend zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Wie bereits in seiner Beantwortung der Interpellation von Tanja Boesch «Temporeduktion auf Quartierschliessungsstrassen» (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.



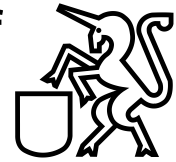
Wie in seiner Interpellationsantwort beschrieben, hat der Stadtrat im Sinne der politischen Mehrheitsmeinung bislang eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 abgelehnt. Gleichzeitig war er aber gewillt, in Quartieren einzelfallweise die Einführung von Tempo 30 zu prüfen, sofern sich die allgemeine 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 Quartierserschliessungsstrassen 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 Forderungen 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 Quartierserschliessungsstrassen 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.

2.1 Projektabgrenzung

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 wurden 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

3.1 Ziele

Das vorliegende Tempo-30-Konzept Stadt Dübendorf (der gesamte Konzeptbericht kann unter www.duebendorf.ch/abstimmungen eingesehen werden) richtet sich an folgenden Zielen aus, welche der Stadtrat definiert hat:

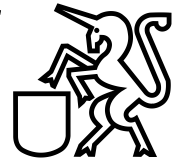
- Geschwindigkeitsreduktion
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduktion der Unfallschwere)
- Sicherung der Schulwege
- Erhöhung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Lärm- und Abgasreduktion sowie grössere Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs
- Homogener Verkehrsfluss mit verstetigter Geschwindigkeit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

3.2 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 werden.

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 Quartiererschliessungsstrassen 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 – Stettbach

- 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 «Eglischölzli»
- Zone 12 «Flugfeld»

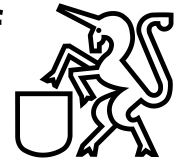
Gebiet F – Sonnenberg

- 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.



3.3 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 rund 20% der Gesamtkosten vor. Ebenfalls sind die Kosten für die Kurzgutachten sowie ein Betrag für die notwendige Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen.



Gebiet A – Gockhausen Gockhausen Nord (Zone 1) Gockhausen Süd (Zone 2)	inkl. MwSt.	Fr. Fr. Fr.	66'000.00 44'000.00 22'000.00
Gebiet B – Stettbach Stettbach (Zone 3)	inkl. MwSt.	Fr. Fr.	32'000.00 32'000.00
Gebiet C – Hochbord Zwickyareal (Zone 4)	inkl. MwSt.	Fr. Fr.	9'000.00 9'000.00
Gebiet D – Süd Högler (Zone 5) Zelgli (Zone 6) Wil (Zone 7)	inkl. MwSt.	Fr. Fr. Fr. Fr.	201'000.00 36'000.00 75'000.00 90'000.00
Gebiet E – Nord Gumpisbüel (Zone 8) Zwinggarten Süd (Zone 9) Im Grund (Zone 10) Eglshölzli (Zone 11) Flugfeld (Zone 12)	inkl. MwSt.	Fr. Fr. Fr. Fr. Fr.	137'000.00 43'000.00 18'000.00 7'000.00 27'000.00 42'000.00
Gebiet F – Sonnenberg Bahnhof Südost (Zone 13) Sonnenberg (Zone 14) Raubbüel (Zone 15)	inkl. MwSt.	Fr. Fr. Fr. Fr.	101'000.00 17'000.00 64'000.00 20'000.00
Gebiet G – Gfenn Gfenn (Zone 16)	inkl. MwSt.	Fr. Fr.	25'000.00 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



4.1 Jährliche 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 und personelle Folgekosten				
Keine				0.00
Total betriebliche und personelle Folgekosten				0.00

Indirekte Folgekosten				
Keine				0.00
Total indirekte Folgekosten				0.00

Total jährliche Folgekosten				93'000.00
------------------------------------	--	--	--	------------------

5 Umsetzung

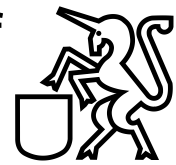
Die Zonen bzw. Gebiete wurden in Bezug auf ihre Realisierung wie folgt priorisiert:

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.



5.1 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					■	■

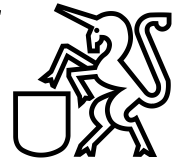
■	Kurzgutachten, Projektierung, Genehmigung durch Kantonspolizei, öffentliche Auflage
■	Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit

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 – Fr. 930'000.00. Gestützt auf Art. 30 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf liegt die Befugnis für Ausgaben in dieser Höhe beim Gemeinderat. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 1. Februar 2021 mit 32 zu 5 Stimmen entschieden, diese Vorlage, dem Motionstext entsprechend, freiwillig gemäss Art. 6 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf vom 5. Juni 2005 den Stimmberechtigten zur Volksabstimmung vorzulegen.



Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen

Argumente der Gemeinderats-Mehrheit (Zustimmung zur Vorlage)

(verfasst durch den Stadtrat)

Ausgangslage

Am 6. Mai 2019 wurde im Gemeinderat eine Motion «Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen» eingereicht. Sie bezweckt die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf den Quartierschliessungsstrassen der Stadt Dübendorf. Sammelstrassen und übrige Gemeindestrassen sind bis auf wenige Ausnahmen nicht betroffen. Sie verbleiben im Allgemeinen bei Tempo 50.

Ziele

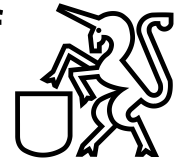
Tempo-30-Zonen tragen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit bei und können bei geeigneter Gestaltung auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Wohnquartieren verringern. Der Zeitverlust für die Strassenbenutzer ist bei einer Beschränkung auf Quartierschliessungsstrassen minimal, da von einer Fahrt typischerweise nur die ersten bzw. letzten paar Dutzend Meter von der Temporeduktion betroffen sind. Klug umgesetzte Tempo-30-Zonen bedeuten kaum Zeitverlust, aber dafür Gewinn bezüglich Sicherheit und Wohnqualität. Die bisher eingeführten Tempo-30-Zonen, beispielsweise in Gockhausen, in Hermikon und im Birchlenquartier, haben denn auch kaum zu Diskussionen geführt. Die wichtigsten Ziele des Tempo-30-Konzeptes sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sicherung der Schulwege
- Erhöhung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr

Umsetzung

Eine umfassende Analyse der Verkehrssituation innerhalb des Dübendorfer Stadtgebiets zeigt, dass die Errichtung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen zweckmässig ist. Die geplanten Zonen wurden anhand von Handlungsbedarf, Kosten und Zeitrahmen festgelegt. Die Umsetzung erfolgt in Etappen. Der Zeitplan ist insofern flexibel, als dass im Falle von anstehenden Strassensanierungen einzelne Projekte darauf abgestimmt umgesetzt und damit beispielsweise vorgezogen werden sollen.

Die Abstimmungsvorlage «Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen» löst Kosten in der Höhe von Fr. 930'000.00 aus. Sie ermöglicht, die gesteckten Ziele der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität etappiert umzusetzen.



Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen

Argumente der Gemeinderats-Minderheit (Ablehnung der Vorlage)

(verfasst durch die Gemeinderats-Minderheit)

Keine flächendeckende Installierung von Tempo-30-Zonen in Dübendorf

Mit der Annahme dieser Vorlage wird der Stadtrat ermächtigt, in Eigenkompetenz 16 neue Tempo-30-Zonen in Dübendorf zu realisieren. Zusammen mit den bereits bestehenden und separat beschlossenen Zonen sind es dann 22 Tempo-30-Zonen, also eine flächen-deckende oder zumindest grossflächige Ausbreitung von Tempo 30 in Dübendorf.

Signalisationswirrwarr und schwierige Orientierung – Fussgängerstreifen werden in diesen Zonen grösstenteils entfernt

Eine dermassen grossflächige Ausdehnung der 30er-Zonen fordert beim Autofahren die permanente Aufmerksamkeit auf dieses Thema und lenkt womöglich von anderen, schwerwiegenderen Gefahren ab. Für Kinder kann es schwierig sein, zu erfassen, was wo gilt, gerade auch wegen fehlender Fussgängerstreifen. In vielen der vorgesehenen Zonen läuft der Verkehr bei Tempo 50 problemlos, wie die Studien aufzeigen. Durch die vom Stadtrat vorgeschlagene Dichte von 30er-Zonen wird Dübendorf auch auf vermeintlichen Durchfahrtstrassen für jedermann zur Bussenfalle.

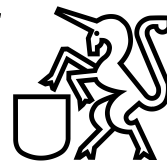
Minderheit will differenzierteres Vorgehen und keine Vorlage ohne Wahlmöglichkeit

Die Gemeinderats-Minderheit ist nicht kategorisch gegen 30er-Zonen, will aber ein differenzierteres Vorgehen. Das heisst, punktuelle, sinnvolle 30er-Zonen können eingerichtet werden, z.B. bei Schulen und Kindergärten und/oder wenn eindeutige Sicherheitsaspekte oder Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegen. Die Projekte sollen vom Stadtrat jeweils dem Parlament vorgelegt werden, damit sie breit und demokratisch diskutiert werden können. Dieses pragmatische Vorgehen wurde in der Stadt Uster gewählt, wo sich eine praktisch identische Ausgangslage stellte.

Eine Verhinderung von unliebsamen Projekten ist nach Annahme der Vorlage unrealistisch

Wird dieser Vorlage zugestimmt, ist die grossflächige Installierung von Tempo 30 in Dübendorf faktisch beschlossen. Die Erfolgsaussichten, auf dem Rekursweg einzelne Projekte verhindern zu können, sind nachweislich äusserst minim.

Wer mit punktuellen Tempo-30-Zonen einverstanden ist, nicht aber mit allen 16 geplanten Zonen, der hat jetzt die letzte Chance, NEIN zu sagen!



**Die Abstimmungsergebnisse werden am Sonntag, 13. Juni 2021,
im Internet veröffentlicht:**

www.duebendorf.ch

Auskunft

Stadt Dübendorf
Wahlbüro
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf
Telefon +41 44 801 67 05
wahlbuero@duebendorf.ch