



**Stadt Dübendorf**

## Verkehrssicherheit Quartier Gfenn



Dübendorf, 30. April 2024 / du.1336 / Wei



member of  
**suisse.ing**



**Gossweiler**

Gossweiler Ingenieure AG  
Neuhofstrasse 34  
8600 Dübendorf  
Telefon 044 802 77 11  
[www.gossweiler.com](http://www.gossweiler.com)

Auftraggeber  
Bearbeitung  
Versionsverlauf

Stadt Dübendorf  
Gossweiler Ingenieure AG

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	22.03.2024	Kie / Wei	Entwurf
2.0	30.04.2024	Saf / Wei	Überarbeitung gemäss Rückmeldung

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Analyse Quartier Gfenn	5
2.1	Strassen	5
2.2	Buslinie "756" im Quartier Gfenn	5
2.3	Verkehrsmessungen	6
3	Schwachstellen	8
3.1	Nr. 1: Heidenrietstrasse bis Alte Landstrasse 4	8
3.2	Nr. 2: Alte Landstrasse 4 bis Im Schatzacker	9
3.3	Nr. 3: Im Schatzacker bis Gfennstrasse	10
3.4	Nr. 4: Gfennstrasse 20 bis Gfennstrasse	11
3.5	Nr. 5: Lindenbühlstrasse 20 bis Gfennstrasse 12	12
3.6	Fazit	13
4	Mögliche Massnahmen	14
4.1	Durchgängiges Trottoir entlang der Alten Landstrasse	14
4.2	Tempo 30 im Quartier Gfenn	15
4.3	Tempo 30 ohne Gfennstrasse	16
4.4	Tempo-30-Strecke	17
4.5	Punktuelle Massnahmen	18
5	Fazit	21

## 1 Ausgangslage

Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn"

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

Anfrage bezüglich Tempo 30 / Verkehrsberuhigung im Quartier "Gfenn"

Am 22. Januar 2024 ist zudem bei der Stadt eine Anfrage von einer Anwohnerin zu einer Verkehrsberuhigung auf der Alten Landstrasse eingegangen. Die Anfrage bezieht sich ebenfalls auf die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier Gfenn sowie die Verbesserung der Engstellen auf der Alten Landstrasse. Da sich die Themen mit denen der Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" überschneiden, werden beide Anfragen gemeinsam bearbeitet.

Behandlung Trottoir Alte Landstrasse im LVK-Fussverkehr 2021

Ein Trottoir entlang der Alten Landstrasse war als eine geplante Massnahme im Langsamverkehrskonzept aus dem Jahr 2021 aufgeführt. Die Erstellung stand damals in der Verkehrskommission der Stadt Dübendorf zur Diskussion, wurde jedoch aus Kosten- und Platzgründen (viel Landerwerb nötig) nicht weiterverfolgt bzw. umgesetzt.

Im Kapitel 4.1 wird diese Massnahme behandelt und erläutert.

Umsetzung von Temporeduktionen in Dübendorf

Aufgrund der Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen", welche am 18. Juni 2023 von einer Mehrheit der Stimmberechtigten angenommen wurde, befindet sich aktuell eine entsprechende Umsetzungsvorlage in Erarbeitung. Neu liegt die Entscheidungskompetenz zur Umsetzung von Temporeduktionen beim Gemeinderat von Dübendorf. Zudem gibt es im Sommer 2024 eine weitere Urnenabstimmung zur Volkinitiative "Mitbestimmen auf Dübis Strassen", welche eine Anpassung von sämtlichen Tempo-30-Zonen auf Tempo 40 fordert. Deshalb ist die Einführung von Tempo-30-Zonen in Dübendorf momentan erschwert.

Beschluss der VKO zur Erstellung eines Berichtes über mögliche Massnahmen

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

## 2 Analyse Quartier Gfenn

### 2.1 Strassen

Die Strassen im Quartier "Gfenn" sind durchwegs siedlungsorientiert. Die Alte Landstrasse und die Gfennstrasse bilden die Haupterschliessungsstränge des Quartiers, sind als Sammelstrassen klassifiziert und haben einen Anschluss an die verkehrsorientierte Überlandstrasse. Auf ihnen verkehrt zudem der Bus der Linie "756", welcher im Uhrzeigersinn an den drei Haltestellen "Heidenrietstrasse", "Gfenn" und "Lindenbühl" hält.

Alte Landstrasse

Auf der Alten Landstrasse ist von der Überlandstrasse bis zur Einmündung Klosterstrasse grösstenteils kein Fussgängerschutz vorhanden. Bei einigen Querungsstellen sind keine guten Sichtverhältnisse gegeben. Die Alte Landstrasse stellt eine wichtige Schulwegverbindung dar. Die Bushaltestelle "Heidenrietstrasse" ist nur über die Fahrbahn erreichbar.

Gfennstrasse

Die Gfennstrasse verfügt im Abschnitt von der Überlandstrasse bis zur Alten Landstrasse über ein einseitiges Trottoir und ist in diesem Teil übersichtlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu Fuss Gehende.

### 2.2 Buslinie "756" im Quartier Gfenn

Da die Buslinie "756" der VBG durch das Quartier führt, wäre sie von allfälligen Massnahmen direkt betroffen.

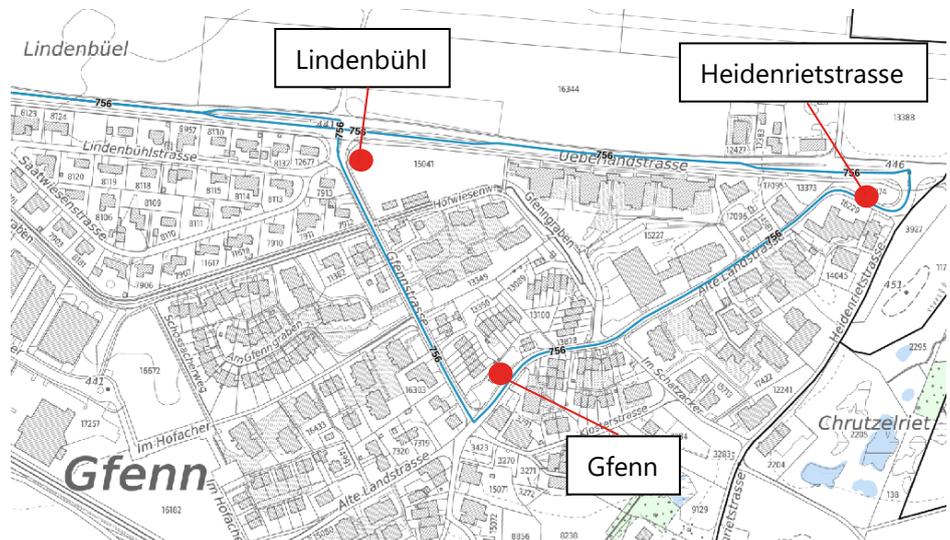


Abbildung 1. Verlauf der Buslinie "756" durch das Quartier "Gfenn" mit den drei Haltestellen (Quelle: maps.zh.ch)

Im Zuge der eingereichten Petition "Mehr Sicherheit für unsere Kinder / Tempo 30 im Quartier Gfenn" wurde die VBG um eine Stellungnahme betr. Tempo 30 im Quartier Gfenn gebeten. Gemäss einer Auswertung der VBG zur aktuellen Situation fährt der Bus im Quartier Gfenn heute bereits nur selten schneller als 30 km/h. Eine Berechnung der Verlustzeiten hat ergeben, dass eine mögliche Einführung von Tempo 30 die Fahrzeit nur minimal erhöhen würde (ca. 3 Sekunden). Die Verlustzeiten bei Tempo 30 im Gfenn haben deshalb gemäss dem Leiter Angebot der VBG "keine Auswirkungen auf die Betriebsstabilität". Andere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (wie z.B. seitliche

Einengungen oder Vertikalversätze) wurden mit der VBG noch nicht besprochen – die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität ist deshalb mit der VBG zu klären, sollten andere Massnahmen anstelle einer Temporeduktion auf 30 km/h weiterverfolgt werden.

### 2.3 Verkehrsmessungen

2024

Aktuellen Messungen aus dem Frühjahr 2024 zeigen, dass die Tempolimite von 50 km/h bis auf wenige Ausnahmen eingehalten wird. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge liegt mit 30 bis 34 km/h deutlich unter der Tempolimite.



Abbildung 2. Übersicht der Standorte der Verkehrsmessungen

#### Glossar Verkehrsmessungen

V <sub>85%</sub>	Geschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge eingehalten wird
V <sub>50%</sub>	Geschwindigkeit, die von 50% aller Fahrzeuge eingehalten wird
vMax	Gemessene Höchstgeschwindigkeit
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Mo-So]

Nr.	Standort Datum	Fahrtrichtung	V <sub>85%</sub> [km/h]	V <sub>50%</sub> [km/h]	V <sub>max</sub> [km/h]	Anz. Fahrzeuge (DTV)
1.	Gfennstrasse 9 10.04.24 – 17.04.24	Ueberlandstrasse	<b>44</b>	33	68	703
		Alte Landstrasse	<b>45</b>	34	82	579
2.	Alte Landstrasse 11b 10.04.24 – 17.04.24	Ueberlandstrasse	<b>40</b>	30	65	226
		Gfennstrasse	<b>40</b>	32	79	294

2023

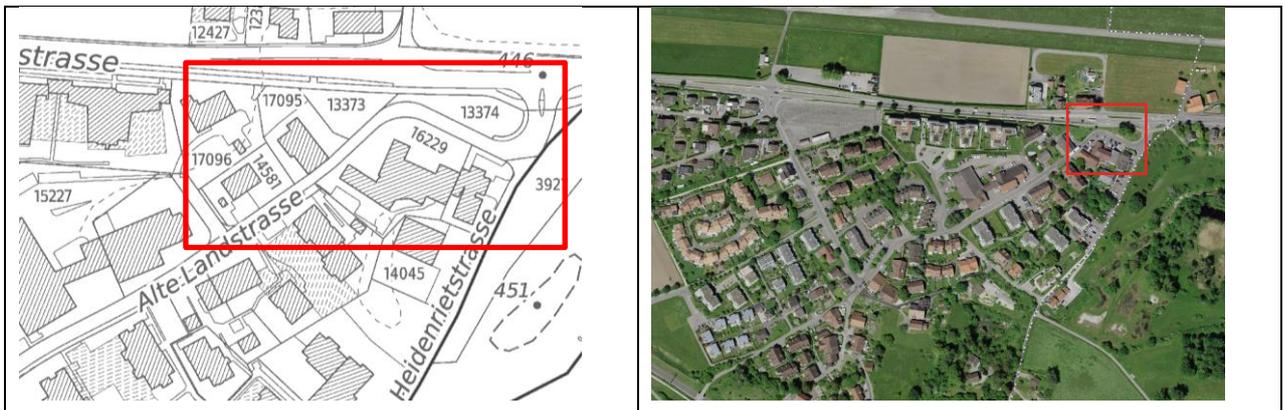
Auch Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2023 zeigen ähnliche Werte – die Tempolimit von 50 km/h wird eingehalten.

Nr.	Standort Datum	Fahrtrichtung	V <sub>85%</sub> [km/h]	V <sub>50%</sub> [km/h]	V <sub>max</sub> [km/h]	Anz. Fahrzeuge (DTV)
3.	Gfennstrasse 7 18.01.23 – 02.02.23	Ueberland- strasse	<b>41</b>	31	73	616
	Gfennstrasse 7 22.06.23 – 06.07.23	Ueberland- strasse	<b>40</b>	30	71	632
4.	Alte Landstrasse 11b 08.11.23 – 22.11.23	Gfennstrasse	<b>32</b>	21	56	150

### 3 Schwachstellen

In diesem Kapitel werden grob die bestehenden Schwachstellen (mit dem Fokus auf die Gfenn- und Alte Landstrasse) aufgeführt.

#### 3.1 Nr. 1: Heidenrietstrasse bis Alte Landstrasse 4



<b>Standort</b>	Heidenrietstrasse bis Alte Landstrasse 4	
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	<p>a) Fehlender Fussgängerschutz                  b) Bushaltestelle nur über Strasse erreichbar / nicht nach BehiG ausgebaut</p>	<p>c) Parkplätze Grundstück Nr. 16229 direkt an Alte Landstrasse, flächige Ausfahrt</p>
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	<p>d) Strasse auf einer Länge von ca. 25 m rechts und links durch Leitplanke und Zaun beschränkt, fehlender Fussgängerschutz</p>	<p>e) Grundstück Nr. 17095, Gebäude direkt an Alte Landstrasse, fehlender Fussgängerschutz</p>

<p><b>Foto</b></p>	
<p><b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b></p>	<p>f) Grundstück Nr. 16039 flächige Parkplatzzufahrt über Gehbereich</p>

### 3.2 Nr. 2: Alte Landstrasse 4 bis Im Schatzacker

	
<p><b>Standort</b></p>	<p>Alte Landstrasse 9 bis Im Schatzacker</p>
<p><b>Foto</b></p>	
<p><b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b></p>	<p>a) Tiefgarageneinfahrt Grundstück Nr. 17422, Sichtweiten auf Trottoir überprüfen b) Ende Trottoir im Knotenbereich</p>

### 3.3 Nr. 3: Im Schatzacker bis Gfennstrasse



<b>Standort</b>	Im Schatzacker bis Gfennstrasse	
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	a) Knotenbereich Alte Landstrasse / Im Schatzacker ohne Fussgängerführung	b) Strasse auf einer Länge von ca. 10m (Alte Landstrasse 33a) rechts und links durch Mauern, Büsche, Stellplatten beschränkt, fehlender Fussgängerschutz
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	c) Gehbereich auf Grundstücke Nr. 13829 ohne klare Abtrennung zu den Parkplätzen / Bushaltestelle oder auf der Strasse	d) Seitliche Parkplätze auf beiden Strassenseiten (auf Strasse und auf privaten Grundstück Nr. 17236)

<p><b>Foto</b></p>	
<p><b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b></p>	<p>e) Keine Fussgängerführung über Knoten Alte Landstrasse / Gfennstrasse</p>

### 3.4 Nr. 4: Gfennstrasse 20 bis Gfennstrasse

		
<p><b>Standort</b></p>	<p>Gfennstrasse 20 bis Gfennstrasse 12</p>	
<p><b>Foto</b></p>		
<p><b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b></p>	<p>a) Ausfahrt Grundstück Nr. 16330, Sichtweiten aufs Trottoir nicht gegeben</p>	<p>b) Ende Gehweg auf westlicher Seite ohne Übergang zum Trottoir auf östlicher Seite, keine Querungshilfe bei Tempo 50</p>

### 3.5 Nr. 5: Lindenbühlstrasse 20 bis Gfennstrasse 12



<b>Standort</b>	Gfennstrasse 20 bis Gfennstrasse 12	
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	a) Zufahrt Grundstück Nr. 15041 nicht klar als Trottoirüberfahrt zu erkennen	b) Ausfahrt Grundstück Nr. 16522, Sichtweiten auf Trottoir Richtung Norden nicht gegeben
<b>Foto</b>		
<b>Beschreibung des Sicherheitsdefizits</b>	c) Ende Gehweg auf westlicher Seite ohne Übergang zum Trottoir auf östlicher Seite, keine Querungshilfe bei Tempo 50	d) Zufahrt Grundstück Nr. 15215 nicht klar als Trottoirüberfahrt zu erkennen

### **3.6 Fazit**

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



## 4.2 Tempo 30 im Quartier Gfenn

### Ausgangslage

Seit dem 1. Januar 2023 kann auf die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG für die Einführung einer Tempo-30-Zone verzichtet werden. Mittels eines T30-Konzepts kann bei der Kantonspolizei (KAPO) der Antrag für die Einführung einer Tempo-30-Zone gestellt werden. Langsamfahrzonen wie z. B. eine T30-Zone können nur auf siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden. Diese Anforderung wäre im Quartier Gfenn erfüllt.



Abbildung 4. Eingangssignal einer Tempo-30-Zone

### Beurteilung

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone im ganzen Quartier Gfenn könnten die Tempi der motorisierten Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt werden. Dadurch wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gefördert. Es passieren weniger Unfälle und die potenziellen Unfallfolgen sind meistens wesentlich weniger schwer. Für Kinder wird der Schulweg sicherer, da das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen oder Knotenpunkten deutlich einfacher ist, als wenn 50 km/h gefahren werden darf.

Neben der Förderung der Verkehrssicherheit sorgen T30-Zonen auch für eine Reduktion der Umweltbelastung wie Strassenlärm oder Abgase, da lärmintensive Beschleunigungen wesentlich weniger häufig vorkommen ("Verstetigung des Verkehrs"). Der durchschnittliche Schallpegel wird in Tempo-30 Zonen um rund 3dB(A) reduziert. Dadurch wird der Strassenraum auch attraktiver für die Anwohnenden.

Bei der Einführung einer Tempo-30-Zone müssten im Quartier Gfenn lediglich Eingangstore installiert und die Markierungen "Zone 30" und "30" auf den Strassen markiert werden. Die Einführung / Umsetzung einer Tempo-30-Zone wäre somit verhältnismässig günstig und sehr schnell umsetzbar und würde auch alle Seitenstrasse umfassen und somit die gesamte Schulwegsicherheit verbessern.

### Kosten

Gemäss einer ersten groben Kostenschätzung, welche auf bisherigen Erfahrungswerten bei der Einführung von Tempo-30-Zonen beruht, ergeben sich Kosten in der Höhe von ca. CHF 20'000. Die Kostenschätzung beinhaltet Signalisationen (Haupt- und Nebenzonentore) und Bodenmarkierungen ("Tempo30" und "30") im gesamten Quartier Gfenn.

### 4.3 Tempo 30 ohne Gfennstrasse

Ausgangslage	Wie bereits in Kapitel 4.2 "Tempo 30 im Quartier Gfenn" beschrieben, können Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden. Auf Wunsch des "runden Tisch" Verkehr (Vertreter Gemeinderat) der Stadt Dübendorf wird als Alternative zur flächendeckenden Einführung der Tempo-30-Zone auch eine Variante geprüft, welche die Gfennstrasse ausklammert.
Beurteilung	<p>Die Gfennstrasse weist auf der nördlichen Strassenseite ein Trottoir mit einer Breite von 2.0 bis 3.0 m auf. Somit ist die Sicherheit für den Fussverkehr in Längsrichtung gewährleistet. Jedoch bestehen für das Queren der Gfennstrasse keine Querungshilfen – dies ist insbesondere für Schulkinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Personen relevant.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht macht eine Ausklammerung der Gfennstrasse aus der Tempo-30-Zone wenig Sinn, da damit kein Mehrwert geschaffen wird. Wie in Kapitel 4.2 erwähnt kann die Tempo-30-Zone ohne nennenswerten Aufwand für das gesamte Quartier Gfenn eingeführt werden, hat kaum Auswirkungen auf die effektive Fahrzeit (auch für den Busverkehr), erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, reduziert die Lärmbelastung und Abgase und erhöht die Aufenthaltsqualität. Bei einer Einführung / Umsetzung einer Tempo-30-Zone im Quartier Gfenn wird nicht empfohlen, die Gfennstrasse auszuklammern.</p>
Kosten	Im Vergleich zu einer "flächendeckenden" Tempo-30-Zone im Gfenn benötigt es für den Ausschluss der Gfennstrasse auch zusätzliche Signalisationen. Es müssten zusätzlich drei Nebenzonentore und ein zusätzliches Hauptzonentor installiert werden. Auch sind zusätzliche Bodenmarkierungen nötig. Diese zusätzlichen Signalisationen haben Mehrkosten in der Höhe von ca. CHF 4'000 zur Folge (= Gesamtkosten von Fr. 24'000.-).

#### 4.4 Tempo-30-Strecke

##### Ausgangslage

Neben der Tempo-30-Zone wird auch eine Tempo-30-Strecke als Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft.

Obwohl in beiden Fällen eine Tempolimite von 30 km/h gilt, unterscheidet sich eine Tempo-30-Strecke von einer Tempo-30-Zone. In einer Tempo-30-Zone gilt generell Rechtsvortritt, Fussgängerstreifen sind nur in Ausnahmefällen erlaubt und die Strasse darf von den zu Fuss Gehenden überall gequert werden (wobei der motorisierte Verkehr Vortritt hat).

Auf einer Tempo-30-Strecke hingegen kann dem (in die Tempo-30-Strecke) zuführenden Verkehr der Vortritt entzogen werden und Fussgängerstreifen dürfen bestehen bleiben (und müssen demzufolge auch benützt werden).

Tempo-30-Strecken werden hauptsächlich zur Minimierung von Lärmemissionen erstellt. Durch die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit reduziert sich der Lärm des motorisierten Verkehrs. Tempo-30-Strecken werden auf einzelnen Strassenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen und meist bei bevorzugten Abschnitten ohne Rechtsvortritt angebracht.

##### Beurteilung

Für eine flächige Geschwindigkeitsreduktionen sind Tempo-30-Strecken ungeeignet. Die Einführung von Tempo-30-Strecken könnten folglich nur auf der Gfenn- und der Alten Landstrasse eingeführt werden (müsste mit der Kapo abgeklärt werden). Es ist für das Quartier Gfenn nicht sinnvoll, dass auf den (gegenüber den Quartierstrassen übergeordneten) Sammelstrassen Tempo 30 gilt, und die zuführenden Strassen mit Tempo 50 signalisiert sind. Dies würde zudem bedeuten, dass unzählige Signalisationen notwendig wären, damit das Verkehrsregime für alle Verkehrsteilnehmende verständlich ist. Ausserdem verfolgen Tempo-30-Strecken wie erwähnt vordergründig das Ziel, die Lärmbelastung zu reduzieren, und dieses Problem steht im Quartier Gfenn nach aktuellem Kenntnisstand nicht im Vordergrund.

Es wird nicht empfohlen, die Massnahme Tempo-30-Strecke weiterzuverfolgen. Aus verkehrstechnischer Sicht macht eine flächendeckende Tempo-30-Zone im Quartier Gfenn wesentlich mehr Sinn, als Tempo-30-Strecken auf den Sammelstrassen einzuführen.

##### Kosten

Die Kosten für eine Umsetzung von Tempo-30-Strecken im Gfenn lassen sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschätzen. Es ist nicht klar, (ob überhaupt und falls ja) wie viele Strassen / Strassenabschnitte als Tempo-30-Strecke ausgestattet werden dürfen und demzufolge wie viele Signalisationen effektiv benötigt würden.

#### 4.5 Punktuelle Massnahmen

Neben den "gesamthaften" Lösungen in den vorangegangenen Kapiteln werden in diesem Kapitel noch punktuelle Massnahmen (z. B. vereinzelte Markierungen) grob untersucht. Es gilt zu berücksichtigen, dass im Quartier Gfenn über den gesamten Abschnitt der Sammelstrassen Sicherheitsdefizite bestehen. Punktuelle Massnahmen sind in der Regel ein Provisorium, um einem einzelnen, örtlich begrenztem Defizit entgegenzuwirken.

Markierte Sperrfläche für zu Fuss Gehende

Auf markierten Sperrflächen (vgl. Bild unten) dürfen sich zu Fuss Gehende frei bewegen, wobei die Fläche auch vom motorisierten Verkehr (situativ) befahren werden darf. Die zu Fuss Gehenden haben jedoch Vortritt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine markierte Sperrfläche wird häufig an Örtlichkeiten verwendet, bei welchen aufgrund eines zu geringen Platzbedarfs keine "definitive" Lösung (z.B. Trottoir) realisierbar ist. Punktuelle ist eine markierte Sperrfläche eine sinnvolle Massnahme. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass damit (ausser der Farbe) kein baulicher Schutz gewährleistet wird und das subjektive Sicherheitsgefühl von zu Fuss Gehenden tief ist (insbesondere bei Tempo 50). Aufgrund der vorherrschenden begrenzten Strassenbreite können auch keine regelmässigen Poller am Rand der Sperrfläche aufgestellt werden, um mindestens einen geringen baulichen Schutz zu bieten.



Abbildung 5. Beispiel gelb markierte Sperrfläche für zu Fuss Gehende

Beurteilung

Sofern diese Massnahme weiterverfolgt werden soll, wird empfohlen, diese nur im Ausnahmefall bzw. nur in sehr begrenzter Länge umzusetzen. Situativ kann diese Massnahme eine adäquate Lösung darstellen – im Quartier Gfenn mit mehr oder weniger flächendeckenden Defiziten auf den Sammelstrassen ist eine durchgehend markierte Sperrfläche keine geeignete Lösung.

## Gestalterische Elemente

Gestalterische Elemente wie Bäume oder Blumentröge haben das Ziel, den Strassenraum situativ einzuengen und damit eine punktuelle Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen. Zudem können sie den Strassenraum attraktiver gestalten und einen Beitrag fürs Klima leisten (klimaverträgliche bzw. begrünte Strassenraumgestaltung).



Abbildung 6. Beispiel Blumentrog



Abbildung 7. Beispiel seitliche Einengung, Baum

## Beurteilung

Gestalterische Elemente sorgen punktuell für eine reduzierte Geschwindigkeit und können die Sicherheit erhöhen, jedoch entstehen durch die Hindernisse

und Einengungen viele Brems- und Beschleunigungsmanöver, was wiederum mehr Lärm verursacht. Zudem werden damit den Sicherheitsdefiziten nicht oder nur untergeordnet entgegengewirkt – zu Fuss Gehende müssen nach wie vor ohne effektiven Schutz und bei einer Tempolimit von 50 km/h auf der Strasse verkehren. Erfahrungen zeigen auch, dass Einengungen einer Strasse bei Tempo 50 vom motorisierten Verkehr als störend empfunden werden können und als Folge dessen unverhältnismässig stark zwischen den Elementen beschleunigt wird. Es ist fraglich, ob schlussendlich (selbst mit mehreren Elementen) eine gesamthafte Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten (und damit eine Erhöhung der Sicherheit) erreicht wird. Es gilt auch zu berücksichtigen, dass das Anbringen von mehreren Elementen unter Umständen auch eine Auswirkung auf den Busverkehr nach sich zieht. Für die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr sind ständige Brems- und Beschleunigungsmanöver unattraktiv, und ob die Betriebsstabilität nach der Umsetzung gewährleistet bleibt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Ebenfalls relevant ist der Fakt, dass eine klimaverträgliche bzw. begrünte Strassenraumgestaltung im Quartier Gfenn nicht als Sofortmassnahme umgesetzt werden kann, sondern ein grösseres Strassenbauprojekt notwendig wäre, damit einerseits eine Erhöhung der Sicherheit erreicht wird und andererseits der Strassenraum gesamthaft begrünt werden kann. Vereinzelte Grünelemente haben aufgrund der vorherrschenden Defizite nur geringen Einfluss auf die Sicherheit (und auf einen durchgehend begrüntem Strassenraum). In Kombination mit einer anderen Massnahme (z.B. Temporeduktion) wäre eine gestalterische Aufwertung bzw. Grünelemente als flankierende Massnahme hingegen denkbar.

Analog der markierten Sperrfläche wird nicht empfohlen, gestalterische Elemente als eine gesamthafte Lösung für das Quartier Gfenn weiterzuverfolgen, da ein grösseres (und kostenintensives) Strassenbauprojekt notwendig wäre um eine Erhöhung der Sicherheit (und einen wahrnehmbaren begrüntem Strassenraum) zu erreichen. Situativ hingegen können gestalterische Elemente eine adäquate Lösung darstellen – insbesondere in Kombination mit einer anderen Massnahme.

#### Kosten

Bäume oder ähnliche bauliche Massnahmen sind mit höheren Kosten verbunden. Ein Baum innerhalb des Strassenraums inkl. einer Baumgrube und einer kleinen Wiese / Blumenbeet kostet ca. CHF 20'000. Ein Blumentopf inkl. Verkehrsberuhigungsstreifen kostet ca. CHF 5'000.

Nebst den einmaligen Kosten müssen begrünte gestalterische Elemente auch regelmässig unterhalten werden. Die Unterhaltskosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffert werden, da nicht klar ist, wie viele gestalterische Elemente notwendig wären. Wie erwähnt wären für eine flächendeckende Wirkung mehrere Bäume respektive Blumentöpfe (oder Ähnliches) nötig. Gestalterische Elemente sind daher eine vergleichsweise aufwändige und kostenintensive Massnahme.

## 5 Fazit

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