

A N T R A G

des Stadtrates
vom 1. Dezember 2005

Nr. 178

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

Teilrevision Kommunalen Richtplan Verkehr

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 1. Dezember 2005, gestützt auf Art. 30 Ziffer 1 der Gemeindeordnung vom 20. Mai 1973, letztmals revidiert am 10. Juni 2001,

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

1. Der kommunale Richtplan Verkehr, vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996 (Vorlage 1) bzw. am 25. Oktober 1999 (Vorlage 2), wird in folgenden Punkten revidiert:

Verkehrsführung im Stadtzentrum

Folgende Festsetzungen werden aufgehoben:

- Verlängerung der Unterdorfstrasse als geplante Sammelstrasse
- Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz als geplante Sammelstrasse
- Unterdorfstrasse als bestehende Sammelstrasse
- Leepüntstrasse als bestehende Sammelstrasse
- „zur Abklassierung vorgesehener“ Bereich um die Städtlikreuzung betreffend die Zürich-, Wil- und Usterstrasse

Folgende Festsetzungen werden festgelegt:

- untere Bahnhofstrasse (Lindenplatz bis Städtlikreuzung) als übrige Gemeindestrasse

Ringbahn Hardwald

- Die Festsetzung wird aus dem kantonalen Verkehrsrichtplan übernommen. Die bisherige Festlegung einer Tramlinie entlang der Überlandstrasse mit Endstation beim Bahnhof Dübendorf wird gestrichen.

Regionaler Radweg Ringstrasse

- Die Festsetzung in der Achse Ringstrasse wird aufgehoben.
- Der regionale Radweg wird neu in der Achse Birchlenstrasse/Bühlwiesenstrasse festgesetzt.

Fuss- und Wanderweg zwischen Neuweg und Zürichstrasse

- Die Festsetzung betreffend der geplante Fuss- und Wanderweg entlang der Ostseite des Grundstückes Kat.-Nr. 16274, als Verbindung zwischen Neuweg und Zürichstrasse, wird aufgehoben.
- Der Spatzenweg wird als bestehender Fuss- und Wanderweg festgesetzt.

2. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.

WEISUNG

1. Verkehrsführung im Stadtzentrum

1.1 Ausgangslage

Im Bereich City-Center bestehen verschiedene Kauf- und Bauabsichten. In diesem Zusammenhang verlangte Kurt Züger, dipl. Architekt SIA, mit Schreiben vom 4. März 2005 die Realisierung des Strassenabschnitts Unterdorfstrasse bis Zürichstrasse, der im kommunalen Richtplan Verkehr als geplante Sammelstrasse festgesetzt ist.

Der Stadtrat hat den Stellenwert des Richtplaneintrags diskutiert und sich mit der Erschliessung des Umfeldes vom City-Center und der grundsätzlichen Verkehrsführung im Stadtzentrum befasst. In Ergänzung zu den zahlreichen früheren Untersuchungen wurde als weitere Entscheidungshilfe ein Gutachten bei der Gossweiler Ingenieure AG eingeholt. Der Stadtrat meint, dass der Zeitpunkt zur Klärung der künftigen Verkehrsführung im Stadtzentrum nun reif ist. Es sollen nicht weiterhin Optionen offen gelassen werden, wenn keine Realisierungschancen vorhanden sind. Es sind auch die weiteren Bestandteile der Zentrumsumfahrung, die Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz sowie die Leepüntstrasse, in die Betrachtung miteinzubeziehen. Dies obwohl keine zwingende Abhängigkeit zwischen diesen Richtplanfestlegungen besteht.

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass zur Klärung der Situation bzw. Reduktion der bis anhin offen gelassenen Optionen für die Verkehrsführung im Stadtzentrum, dem Gemeinderat eine Teilrevision des kommunalen Richtplanes zu beantragen ist.

1.2 Erwägungen

Die Verlängerung der Unterdorfstrasse wurde mit der Ortsplanungsrevision im Jahre 1996 als geplante Sammelstrasse und damit als Zentrumsumfahrung in den kommunalen Verkehrsrichtplan aufgenommen.

Das Gutachten der Gossweiler Ingenieure AG vom August 2005 zeigt die beiden Varianten mit Beibehaltung oder Streichung der „Verlängerung Unterdorfstrasse“ in ihren Konsequenzen auf. Bei einer Realisierung als Sammelstrasse müsste auf dieser

Strecke mit einer Verkehrsbelastung von rund 10'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet werden. Für die Erstellung des neuen Strassenabschnitts wird Land bei den angrenzenden Grundstücken benötigt. Die Zufahrten zu den Grundstücken und insbesondere zur Einstellhalle des City-Centers sind zweckmässig lösbar. Gleichzeitig würden die untere Bahnhofstrasse (Zürichstrasse bis Lindenplatz) und die Adlerstrasse für den Durchgangsverkehr unterbrochen (Bericht Verkehrsrichtplan, Seite 25). Diese Kausalität wurde im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Auflage der Ortsplanungsrevision im Jahre 1994 angeregt, in die Vorlage aufgenommen und vom Gemeinderat am 18. März 1996 entsprechend festgelegt.

Bei einer Streichung der Verlängerung der Unterdorfstrasse aus dem Verkehrsrichtplan kann die Überbauung der erwähnten Grundstücke mit deutlich weniger Einschränkungen erfolgen. Die Erschliessung der Grundstücke ist entweder mit einer Stichstrasse von der Zürichstrasse oder direkt von der Adlerstrasse möglich.

Die beiden Varianten zur Verkehrsführung bzw. zur Reduktion des Verkehrs im Zentrum wurden bereits in früheren Untersuchungen, insbesondere in der Verkehrsstudie von 1992 durch Basler&Hofmann, aufgezeigt.

Unabhängig von der Fragestellung über die Verlängerung der Unterdorfstrasse stellt sich die Frage betreffend die Festlegung der geplanten Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz. Es besteht kein Zwang, dass bei der Realisierung des einen Teilstücks, das andere ebenfalls erstellt werden muss.

Die Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz wurde durch den Gemeinderat bereits im Verkehrsrichtplan 1984 im Sinne einer Trasseesicherung festgelegt. Der Bedarf für diese Verkehrsbeziehung im Zentrum war in den letzten 20 Jahren nicht gegeben und zeichnet sich aus heutiger Sicht auch zukünftig nicht ab. Eine Streichung dieser Richtplanfestsetzung drängt sich somit auf.

1.3 Zweckmässigkeit einer Aufhebung der Festsetzungen

Eine Verlängerung der Unterdorfstrasse ist technisch möglich. Sie bringt jedoch Einschränkungen für die Bebaubarkeit der angrenzenden Grundstücke mit sich. Zudem würde eine neue Verkehrsführung im Zentrum via Unterdorfstrasse bis anhin vom Durchgangsverkehr nicht betroffene Gebiete stark mit Verkehrsemissionen belasten. Dieselbe Gegebenheit besteht bei einer Realisierung der Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz. Der Ausbau der Unterdorfstrasse und die Erstellung der beiden neuen Strassenabschnitte sind mit Kosten verbunden, ohne dass aus heutiger Sicht mit einer erheblichen Verkehrsreduktion im Stadtzentrum gerechnet werden könnte.

Vor diesem Hintergrund kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die Verlängerung der Unterdorfstrasse und die Verbindung Zürichstrasse-Wilstrasse über den Chilbiplatz im kommunalen Richtplan Verkehr aufzuheben sind. Der bestehende Strassenabschnitt der Unterdorfstrasse und die Leepüntstrasse sind folgerichtig als Sammelstrasse aufzuheben. Die untere Bahnhofstrasse ist als übrige Gemeindestrasse zu bezeichnen und der zur Abklassierung vorgesehen Bereich um die Städtlikreuzung ist aufzuheben.

2. Ringbahn

Das Projekt Ringbahn Hardwald ist Gegenstand der aktuellen Revisionsvorlage (Nr. 4222) des Kantonalen Richtplans Verkehr. Folgerichtig hat der Stadtrat mit Beschluss vom 1. Dezember 2005 der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) beantragt, diese Festlegung auch in die laufende Teilrevision des regionalen Verkehrsrichtplans aufzunehmen. Es soll damit die Forderung der Region zur Realisierung der Ringbahn unterstrichen werden. Zur Trasseesicherung ist auch die Übernahme der Festlegung in den kommunalen Richtplan nötig.

3. Radweg Ringstrasse

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprojekt hat die Baudirektion des Kantons Zürich festgestellt, dass die regionale Radroute auf eine Strecke ausserhalb der Ringstrasse zu verlegen sei. Das Trasseee wird neu durch die Birchlenstrasse bzw. Bühlwiesenstrasse geführt. Der Stadtrat beantragte mit Beschluss vom 1. Dezember 2005 der Züricher Planungsgruppe Glattal ZPG diese Änderung in die laufende Teilrevision des regionalen Verkehrsrichtplanes aufzunehmen.

4. Fuss- und Wanderweg zwischen Neuweg und Zürichstrasse

Die Stadt Dübendorf hat für die Fusswegverbindung zwischen Neuweg und Zürichstrasse Land erworben und die Lücke im Fusswegnetz durch die Erstellung des Spatzenweges geschlossen. Der in unmittelbarer Nähe liegende Eintrag im kommunalen Richtplan Verkehr, betreffend der geplante Fuss- und Wanderweg entlang der Ostseite des Grundstückes Kat.-Nr. 16274, kann somit gestrichen werden. Der Spatzenweg ist folgerichtig als bestehender Fuss- und Wanderweg in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

5. Zusammenfassung und Antrag

Die Streichung der im kommunalen Richtplan Verkehr enthaltenen Festlegungen klärt die künftige Verkehrsführung im Stadtzentrum, bringt der Bebaubarkeit der Grundstücke im Bereich City-Center grössere Handlungsspielräume und schont bestehende Gebiete vor zusätzlichen Verkehrsemissionen.

Die Übernahme der übergeordneten Trasseefestlegung für die Ringbahn Hardwald und die Anpassung der beiden Festlegungen betreffend einen Fuss- und Wanderweg bzw. einen regionalen Radweg bezwecken die Aktualisierung des kommunalen Richtplans aufgrund der veränderten Ausgangslage.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, der Teilrevision des kommunalen Richtplan Verkehrs zuzustimmen.

Dübendorf, 1. Dezember 2005

NAMENS DES STADTRATES

Der Stadtpräsident:
Heinz Jauch

Der Stadtschreiber-Stv.:
Patrick Schärer