



Stadt Dübendorf

Bushof Dübendorf

Teilrevision "Kommunaler Richtplan Verkehr" **Aufhebung "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet"**

Bericht zu den Einwendungen

Vom Gemeinderat festgesetzt am:

Der Präsident:

Die Ratssekretärin:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

Dübendorf, 20. Mai 2022 / du.1316 / Kol / Wei



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Neuhofstrasse 34
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 77 11
www.gossweiler.com

Auftraggeber
Bearbeitung
Version
Versionsverlauf

Stadt Dübendorf, Stabsstelle Stadtplanung, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf

1.0

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	20.05.2022	Kol / Wei	Fassung Festsetzung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Öffentliche Auflage	4
3	Anhörung Nachbargemeinden und ZPG	4
3.1	Nachbargemeinden	4
3.2	Stellungnahme ZPG	4
3.3	Stellungnahme Gemeinde Dietlikon	4
3.4	Stellungnahme Gemeinde Fällanden	4
4	Behandlung der Einwendungen	5
4.1	Einwendung Nr. 1 (Grüne Dübendorf)	5
4.2	Einwendung Nr. 2 (H.J. Kuhn)	7
4.3	Einwendung Nr. 3 (SP Dübendorf)	8
4.4	Einwendung Nr. 4 (FDP Dübendorf)	9

1 Einleitung

Einwendungs- und
Anhörungsverfahren

Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 21-240 vom 10. Juni 2021 die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr und Aufhebung des Teilrichtplans Bahnhofgebiet zur öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet.

2 Öffentliche Auflage

Auflage

Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen vom 20. August bis 19. Oktober 2021.

Einwendungen

Innerhalb der Auflagefrist sind vier Einwendungen eingegangen. Zu diesen Einwendungen wird im vorliegenden Bericht Stellung genommen.

3 Anhörung Nachbargemeinden und ZPG

3.1 Nachbargemeinden

Vernehmlassung Nachbar-
gemeinden / Region

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden die nach- und nebengeordneten Planungsträger (Region und Nachbargemeinden) angehört. Es gingen drei Stellungnahmen ein (vgl. nachfolgende Auflistung).

- ◆ Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)
- ◆ Gemeinde Dietlikon (Kenntnisnahme)
- ◆ Gemeinde Fällanden (Kenntnisnahme)

3.2 Stellungnahme ZPG

Stellungnahme ZPG

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat mit Schreiben vom 22. September 2021 Stellung genommen. Die ZPG stellt fest, dass im regionalen Richtplan der Bahnhof Dübendorf als Umsteigeschwerpunkt bezeichnet wird und zur multimodalen Drehscheibe aufgewertet werden soll. Im Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass ein neuer Bushof in Planung ist.

Gemäss ZPG werden mit den in der Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr vorgenommenen Anpassungen hinsichtlich einer Neukonzeption des Bushofs die übergeordneten Festlegungen und Zielsetzungen berücksichtigt. Die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets, u.a. mit der Neuorganisation des Bushofs, trägt aus Sicht der ZPG zu einer wichtigen Stärkung und Attraktivitätssteigerung der ÖV-Drehscheibe in Dübendorf bei. Mit dem Ausbau der Unterführung wird die Verbindung zwischen den Siedlungsteilen beidseitig der Bahnlinie für Fussgänger und Velofahrer langfristig gestärkt.

Die im kommunalen Richtplan Verkehr vorgenommenen Anpassungen sind zweckmässig und werden von der ZPG begrüsst. Die ZPG hat keine Anträge.

3.3 Stellungnahme Gemeinde Dietlikon

Keine Anträge Gemeinde Dietlikon

Die Gemeinde Dietlikon hat nach Prüfung der Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr keine Bemerkungen und stellt keine Anträge.

3.4 Stellungnahme Gemeinde Fällanden

Keine Anträge Gemeinde Fällanden

Die Gemeinde Fällanden stellt nach Prüfung der Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr keine Anträge. Gleichwohl wird begrüsst, dass mit den geplanten Massnahmen das Zentrum von Dübendorf auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet werden soll.

4 Behandlung der Einwendungen

4.1 Einwendung Nr. 1 (Grüne Dübendorf)

In der Einwendung Nr. 1 sind drei Anträge, welche die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr betreffen, eingegangen. Alle drei Anträge werden nachfolgend in diesem Kapitel behandelt (Nrn. 1a – 1c).

Antrag Nr. 1a

Es wird die Prüfung von drei weiteren Varianten beantragt:

- a) Verlängerung des Busbahnhofes Richtung P&R - Anlage Richtung Schwerzenbach mit Verschiebung der Wendeschleife.
- b) Einbahnverkehr für Motorfahrzeuge und Busse auf der Bettlistrasse und Erstellung eines zweiten Busperrons parallel zur bestehenden Buskante.
- c) Busbahnhof mehr westlich Richtung Überlandstrasse auf Höhe der Gleise mit neuer, aufgeschütteter Zufahrt zur Neuhofstrasse ohne Tieferlegung der Bahnhofstrasse.

Begründung Einwender zu 1a

Das geplante Vorhaben scheint uns aus städtebaulicher Sicht wenig sinnvoll. Wir kritisieren die Absenkung der Bahnhofstrasse, die eine hohe, trennende Mauer nötig macht und wie ein Graben wirkt.

Die Verschiebung der Bushaltestelle bewirkt in Punkto Sicherheit keine Verbesserung, auch ist der entstehende Platz vor dem Bahnhof wenig attraktiv für Fussgängerinnen und Fussgänger. Einzig die Begegnungszone würde die Sicherheit erhöhen, eine solche sollte aber jetzt schon ohne Verschiebung der Busstation eingeführt werden. Auch ein Lift würde die Zugänglichkeit zum Bahnhof deutlich verbessern.

Dass die vier historischen Häuser an der Bahnhofstrasse abgerissen werden sollen zugunsten des nicht durchdachten Bushofprojektes, finden wir schlecht. Als Ensemble sind diese Häuser zusammen mit dem Hotel Bahnhof und den vielen grossen Bäumen schützenswert. Wir haben Bedenken, dass anstelle der alten Häuser und des Grünraumes eine Überbauung wie auf der Nordseite des Bahnhofes gebaut wird, die charakter- und ideenlos wirkt. Uns fehlt in diesem Projekt ausserdem der Fokus auf einer klimafreundlichen Bebauung, es sollte mehr Grünraum eingeplant werden. Die für das Bahnhofsklima wertvolle grüne Lunge wird unwiderruflich zerstört. Die acht geplanten Kleinbäume sind kein Ersatz dafür.

Stellungnahme zu 1a

Keine Berücksichtigung

Die kommunalen Planungen bilden die Grundlage für die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr und würdigen den geplanten Bushof umfassend. Es wurden verschiedenen Varianten geprüft und die Tragfähigkeit sowie die Machbarkeit der Eingriffe nachgewiesen.

Alle Planungen kamen klar zum Schluss, dass der Bushof aufgrund von funktionalen und städtebaulichen Faktoren südlich der Gleise und westlich der Bahnhofstrasse zu realisieren ist. Dafür spricht unter anderem die optimale Orientierung, direkte und übersichtliche Zugänge zum Bahnhof, komfortable Umsteigebeziehungen und eine effiziente Führung der Buslinien. Dadurch kann der Bushof die Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe bestens erfüllen.

Kenntnisnahme

Die Forderung zur klimafreundlichen Bebauung wird zur Kenntnis genommen. Dies wäre unter anderem im Rahmen des Gestaltungsplans und der Detaillierung der Projekte zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für die beanstandete, aus Sicht der Einwender mangelhafte Attraktivität und Sicherheit. Eine Festlegung im Rahmen dieser Teilrevision der Richtplanung ist nicht stufengerecht.

Antrag Nr. 1b

Es wird beantragt die Platzierung, Kapazitäten und Zufahrten der Velostationen prioritär zu behandeln und auf allen Variantenplänen auszuweisen. Ebenso wird beantragt, dass die Veloführung auf den Plänen eingezeichnet wird. Es brauche eine deutliche Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze am Bahnhof Dübendorf.

Stellungnahme zu 1b

Teilweise Berücksichtigung

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Mit dem geplanten Ausbau der Personenunterführung soll die Führung des Veloverkehrs verbessert wie auch eine neue Velostation erstellt werden. Der wichtige Ausbau der Personenunterführung wird als zusätzliche Festlegungen im Richtplan aufgenommen. Zudem wird die Vorstudie zum Ausbau der Personenunterführung Bahnhof Dübendorf im Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPV gewürdigt.

Antrag Nr. 1c

Es wird die Sistierung der Teilrevision des Richtplans "Verkehr" beantragt.

Begründung Einwender zu 1c

Offenbar plant die SBB einen Vierspurausbau. Es wird fordern, dass der Richtplaneintrag und das Bushofprojekt mit diesem Vorhaben koordiniert werden und die Projekte auch zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Die Erreichbarkeit des SBB-Schalters für mobilitätseingeschränkte Personen würde mit diesem Projekt nicht verbessert werden.

Es fehlt eine Gesamtsicht der Mobilitätsdrehscheibe Dübendorf. Das Bushofprojekt wird voraussichtlich in zehn Jahren fertig sein. Bis dahin sind selbstfahrende Autos und Busse im Einsatz, die sicher andere Haltekanten benötigen werden. Es fehlen im Bericht Hinweise darauf. Auch die Umsteigewege zur Glattalbahn sind nicht ausgewiesen. Der Anschluss der geplanten Veloschnellroute zum Bahnhof und zu den Veloabstellplätzen ist nicht ausgewiesen.

Das vorliegende Projekt wird laut Objektblatt ca. sechs Millionen Franken kosten, dieses Geld kann in Dübendorf sinnvoller eingesetzt werden.

Die Velo- und Fussgängerunterführung muss auf jeden Fall gleichzeitig mit dem neuen Bushof ausgeführt werden.

Die Distanz zum Bahnhof Dübendorf beträgt von jedem Ort auf Gemeindegebiet weniger als drei Kilometer. Für gesunde Menschen ist das eine ideale Velodistanz.

Stellungnahme zu 1c

Teilweise Berücksichtigung

Eine Sistierung des Verfahrens ist nicht geplant. Eine Abstimmung auf die unterschiedlichen Infrastrukturprojekte erfolgt soweit wie möglich. Die Zeit horizonte sind sehr unterschiedlich. Der Ausbau der Personenunterführung wurde als neue Festlegungen aufgenommen (vgl. auch Stellungnahme Antrag 1b). Des Weiteren wurden die Veloschnellroute als Koordinationshinweis im Richtplantext aufgenommen.

4.2 Einwendung Nr. 2 (H.J. Kuhn)

In der Einwendung Nr. 2 sind zwei Anträge, welche die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr betreffen, eingegangen. Alle Anträge werden nachfolgend in diesem Kapitel behandelt (Nrn. 2a –2b).

Antrag Nr. 2a

Auf eine Absenkung der Bettlistrasse sei zu verzichten. Die Bahnhofstrasse soll weiterhin aus einer Fahrbahn (Einbahn Richtung Bahnhofgebäude) und einem Trottoir (südost) bestehen (auf heutigem Niveau), dies zur Erschliessung von unterer Rosenstrasse, Parkplätzen Hotelbahnhof, Bahnhof K+R (Kiss ans Ride), Anlieferung Bahnhof+Kebab+Migrolino und Bettli-Quartier. Wegfahrt für alle nur über Bettlistrasse im Gegenverkehr. Es bleibt genügend Raum auf der Seite (nordwest) für Zu- und Wegfahrt zum Busbahnhof im Gegenverkehr.

Begründung Einwender zu 2a

- ◆ Durch eine Absenkung der Bettlistrasse würde eine enge Schlucht von ungefähr 4m Tiefe entstehen.
- ◆ Die Aufenthalts- und Lebensqualität in dieser Gegend würde dadurch noch viel stärker in Mitleidenschaft gezogen.
- ◆ Die Einmündung der Unterführung in die abgesenkte Bettlistrasse mit ihrer unübersichtlichen Enge würde eine enorme Konfliktsituation schaffen.
- ◆ Das Kreuzen des geplanten, stark zunehmenden Fussgängers und Zweiradverkehrs aus der Unterführung (schnelle e-Bike auf der Velo-Route Nr.45, ZW, Glattalbahn, Innovationspark) mit den OeV-Bussen und dem MiV für Anlieferung und Entsorgung mit LKW usw. dürfte einen unerwünschten Unfallschwerpunkt geradezu provozieren.
- ◆ Die beabsichtigte multimodale Verkehrsdrehscheibe würde extrem entwertet.

Stellungnahme zu 2a

Keine Berücksichtigung

Die kommunalen Planungen bilden die Grundlage für die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr und würdigen den geplanten Bushof umfassend. Es wurden verschiedenen Varianten geprüft und die Tragfähigkeit sowie die Machbarkeit der Eingriffe nachgewiesen (vgl. auch Stellungnahme Antrag 1a).

Antrag Nr. 2b

Antrag Nr. 2a bedingt folgenden Antrag:

Die Buslinien seien von der Usterstrasse via Strehlgasse zum neuen Bushof zu leiten.

Begründung Einwender zu 2b

- ◆ Es macht schon heute keinen Sinn Busse über einen Hügel fahren zu lassen ohne einen Nutzen für das betroffene Quartier (ausser Lärm und Gestank).
- ◆ Siehe Antrag 2a
- ◆ Die Haltestelle Bettlistrasse kann problemlos auf der Usterstrasse platziert werden.
- ◆ Zudem können so die Buslinien weitere Haltestellen im Zentrum bedienen (Schwimmbad und Lindenplatz).

Stellungnahme zu 2b

Keine Berücksichtigung

Der Teilrichtplan macht keine Aussagen zur Führung der Buslinien über die Bettlistrasse. Es sind keine Änderungen vorgesehen an der Bushaltestelle Bettlistrasse. Die Koordination der Buslinienführungen erfolgt grundsätzlich durch die VBG.

4.3 Einwendung Nr. 3 (SP Dübendorf)

In der Einwendung Nr. 3 sind ein Antrag und vier Anmerkungen, welche die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr betreffen, eingegangen. Diese werden nachfolgend in diesem Kapitel behandelt (Antrag Nr. 3 und Anmerkungen Nrn. 1-4).

Die Verkehrsführung durch den angedachten Bushof ist plausibel und scheint machbar. Auch die Absenkung der Bahnhofstrasse und die Anpassungen der Bettlistrasse scheinen gut durchdacht. Die Personenunterführung hingegen, erscheint in der dargestellten Art ungeeignet.

Antrag Nr. 3

Es ist von einem Mischverkehr in der Personenunterführung abzusehen.

Begründung Einwender

Aufgrund des Bevölkerungswachstums ist mit einem beidseitig verstärkten Verkehrsaufkommen von Fussgängern und Velofahrern zu rechnen. Im REK wird die Unterführung als Verbindung zwischen Innovationspark und Zentrum aufgeführt. Zudem ist sie – gemäss Angaben im vorliegenden Entwurf – auch Teil der Veloroute Schweiz Mobil Nr. 45. Die Fussgänger strömen vom Busbahnhof in die Unterführung und begeben sich nach rechts und links zu den Geleisen. Der Konflikt zwischen kreuzenden Fussgängern und Velofahrern, Elektrorollern, etc. ist vorprogrammiert. Eine Trennung der Fussgänger und Velofahrern ist im vorliegenden Entwurf zwar erwähnt, ist aber nirgends erläutert und scheint mit einem Tunnel nicht machbar. Eine "komfortable Nord-Süd-Verbindung" (vgl. Seite 8 des Entwurfs) für Fussgänger und Velofahrern muss anders ausgelegt werden. Zudem ist die Weiterführung der Velofahrer durch die enge Wangenstrasse gefährlich. Aus dem vorgelegten Entwurf geht die Lösung dieses Problems nicht hervor.

Stellungnahme

Teilweise Berücksichtigung

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Mit dem geplanten Ausbau der Personenunterführung soll die Führung des Veloverkehrs verbessert werden. Die Vorstudie zum Ausbau der Personenunterführung Bahnhof Dübendorf sieht eine Trennung der Verkehrsteilnehmer vor. (vgl. auch Stellungnahme Antrag 1b).

Anmerkung 1

- ◆ Der Anteil an preisgünstigem Wohnraum soll beibehalten oder sogar erhöht werden.

Da mit dem Abriss der bestehenden Liegenschaften preisgünstiger Wohnraum im Bestand verloren geht, soll in den neuen Projekten im Minimum ein 1:1 Ersatz dafür eingefordert werden (z.B. können mittels städtebaulichen Verträgen entsprechende Auflagen formuliert und Kompromisse eingefordert werden).

Anmerkung 2

- ◆ Zwingend transparente Auftragsvergabe und Sicherstellung qualitativ hochwertiger Projekte.

Zur Sicherstellung einer besonders guten Qualität der neuen Anlagen (Bushof wie auch die Ersatzneubauten) soll bei der Auftragsvergabe Transparenz sowie ein qualifiziertes Verfahren (Wettbewerbe etc.) sichergestellt werden.

Anmerkung 3

◆ Einbezug von klimaneutralen Massnahmen

Im Gebäudebereich soll der Fokus auf gezielte Massnahmen zur erneuerbaren Energie gelegt werden (Ausbau PV-Kapazität, erneuerbare Energiesysteme, etc.). Zudem soll eine ökologische Umgebungsplanung sowie Massnahmen zur Eindämmung der Folgen der Klimaerwärmung (z.B. mittels Bepflanzung, Verwendung von kühleren Strassenbelegen, etc.) umgesetzt werden.

Anmerkung 4

◆ Förderung der Nahverkehrsmobilität

Im neuen Bahnhof soll ein wirksames Nahverkehrsmobilitätskonzept verwirklicht werden mit Fokus auf die Aufwertung von Begegnungszonen, Fusswegen, sicheren Velowegen (inkl. ausreichender Anzahl Velo-Abstellplätzen) und unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit.

Kenntnisnahme

Die Anmerkungen 1 bis 4 werden zur Kenntnis genommen und, sofern möglich, in den weiteren Planungen berücksichtigt (z.B. Gestaltungsplan, Bauprojekt Personenunterführung und Bushof).

4.4 Einwendung Nr. 4 (FDP Dübendorf)

In der Einwendung Nr. 4 ist ein Antrag, welche die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr betrifft, eingegangen. Dieser Antrag wird nachfolgend in diesem Kapitel behandelt (Nrn. 4a).

Antrag Nr. 4a

Aus unserer Sicht muss die künftige Lösung für einen kombinierten Verkehrsknoten Bahnhof mindestens folgende Verbesserungen gegenüber heute enthalten:

- ◆ Ganzheitliche Optimierung der kombinierten Verkehrsströme (und deren unterschiedliche Bedürfnisse) am Bahnhof Dübendorf (möglichst wenig Umwege, möglichst wenig Kreuzungen)
- ◆ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ◆ Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- ◆ Städtebauliche Attraktivitätssteigerung (insb. bez. Aufenthaltsqualität, Verbindung der Quartiere)

Begründung Einwender

Die FDP Dübendorf unterstützt die Weiterentwicklung des Busbahnhofs am Standort beim Bahnhof Dübendorf. Mit diesem Projekt wird auch die Personenunterführung erneuert sowie ein attraktiverer Bahnhofplatz erstellt.

Die FDP anerkennt, dass die heutige Situation der Bushaltestellen am Bahnhof verkehrstechnisch ungenügend ist, da u.a. der Raum sehr eng ist, und die Linien miteinander verflochten sind.

Die FDP ist einverstanden, dass nun die nächsten nötigen Schritte eingeleitet werden. Denn es sind noch zahlreiche Fragen zu klären, die weitreichende Auswirkungen haben, ob und auf welche Weise die Ziele des neuen Busbahnhofs erreicht werden können.

Die FDP ist erfreut, dass der Stadtrat in den letzten Jahren vermehrt die raumplanerischen Werkzeuge als strategische Führungstools erkennt und vermehrt einsetzt. Angesichts der dynamischen Entwicklung von Dübendorf ist ein weiteres Vorausdenken in nächste Geländekammern notwendig.

Stellungnahme

Kenntnisnahme

Die Anträge werden zur Kenntnis genommen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie die ganzheitliche Optimierung der kombinierten Verkehrsströme ist in der Detaillierung der Projekte zu berücksichtigen. Die städtebauliche Attraktivitätssteigerung muss im Rahmen des Gestaltungsplans erfolgen. Eine Festlegung / Präzisierung / Detaillierung dieser Anträge in dieser Teilrevision der Richtplanung ist nicht stufengerecht (vgl. auch Stellungnahme Antrag 1a).