



Stadt Dübendorf

Bushof Dübendorf

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

Text und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

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 Stadt Dübendorf, Stabstelle Stadtplanung, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
 Bearbeitung Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf
 Version 2.1
 Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	09.06.2021	Kol	Fassung öffentliche Auflage, Vorprüfung
2.0	28.03.2022	Kol / Wei	Fassung Festsetzung
2.1	20.05.2022	Wei	Ergänzung "Generelles Projekt"

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Revisionsinhalt	6
2.1	Ergänzung kommunaler Richtplan Verkehr	6
2.2	Aufhebung Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet	7
2.3	Erläuterungen	7
2.4	Koordinationshinweise	8
3	Verfahren und Mitwirkung	10
4	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	12
4.1	Kantonaler Richtplan	12
4.2	Regionaler Richtplan Glattal	14
4.3	Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet	16
4.4	Agglomerationsprogramm 4. Generation Kanton Zürich	17
5	Kommunales Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	19
6	Kommunale Planungen im Zusammenhang mit dem Bushof	20
6.1	Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus	20
6.2	Variantenstudium Bushof	21
6.3	Städtebauliches Gutachten Bahnhof Dübendorf - Zukunft Bushof	22
6.4	Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd	23
6.5	Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf - Vertiefte Vorstudie	23
6.6	Generelles Projekt Bushof und Bahnhofstrasse	26
6.7	Fazit kommunale Planungen zum Bushof und Personenunterführung	28
7	Würdigung und Interessenabwägung	28

1 Einleitung

Anlass

Für das Bahnhofgebiet Dübendorf bestehen Absichten für eine Weiterentwicklung. Der Bahnhof soll eine zeitgemässe, den heutigen Standards entsprechende multimodale öV (öffentlicher Verkehr) -Drehscheibe werden. Ein neuer Bushof steht dabei insbesondere im Vordergrund, aber auch eine Verbreiterung der Personenunterführung, die Absenkung der Bahnhof- und Bettlistrasse für eine bessere Zugänglichkeit sowie eine bauliche Weiterentwicklung im Bahnhofsumfeld sind vorgesehen.

Planungsrechtliche Koordination / Ziel der Teilrevision

Die Stadt Dübendorf verfügt über einen kommunalen Richtplan Verkehr aus dem Jahr 2007, sowie einen "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" aus dem Jahr 1997. Damit der Grundstein für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets gelegt werden kann, soll der kommunale Richtplan Verkehr einer Teilrevision unterzogen und der bestehende "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" aufgehoben werden.

Ziel der vorliegenden Teilrevision des kommunalen Richtplans ist die frühzeitige Sicherung der behördenverbindlichen Planungen und damit verbunden die Präzisierung und Detaillierung der übergeordneten Vorgaben.

Grundlagen

Auf der übergeordneten Stufe bildet der regionale Richtplan eine zentrale Grundlage, welche die grundsätzliche Stossrichtung vorgibt. Auf kommunaler Stufe wird diese Stossrichtung aufgenommen und weiter präzisiert. Für das Bahnhofgebiet Dübendorf wurden bereits verschiedenste Planungen durchgeführt, um die Lage und Situation des Bushofs zu präzisieren.

Der Teilrichtplan Bahnhofgebiet aus dem Jahr 1997 bildet die aktuellen Ergebnisse nicht mehr vollständig ab. Für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets soll deshalb der Teilrichtplan aufgehoben werden und die noch stimmigen und relevanten Inhalte daraus in den kommunalen Richtplan Verkehr überführt werden.

Bedeutung des Richtplans

Der kommunale Richtplan Verkehr legt gemäss § 31 des Planungs- und Baugesetzes (PGB) des Kantons Zürich die angestrebte räumliche Entwicklung bezüglich des Verkehrs fest. Er zeigt auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten der Gemeinde mit jenen der Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

Die Richtplanung soll die raumplanerischen Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung schaffen und sichern. Der kommunale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Stadtrats für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung. Der Richtplan verschafft zudem einen umfassenden Überblick über die aktuelle Situation, die bestehenden und die noch erforderlichen Planungen. Der kommunale Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Stadtrat, Gemeinderat und Verwaltung haben sich in ihrem Handeln an die Festsetzungen zu halten. Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet.

Wirkung Grundeigentümer

Für die Grundeigentümer entstehen aus dem kommunalen Richtplan keine direkten Verbindlichkeiten, jedoch haben untergeordnete bzw. nachgelagerte Planungen und Verfahren den Vorgaben der Richtplanung zu entsprechen. Der

Eingliederung in die Gesamtrevision
der Richt- und Nutzungsplanung

kommunale Richtplan stellt aber auch in Ermessensfragen eine wesentliche Beurteilungsgrundlage dar. Einträge im Richtplan bilden zudem die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Der kommunale Richtplan muss von der Legislative (Gemeinderat) festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden.

Die Stadt Dübendorf befindet sich aktuell in einer Ortsplanungsrevision. Die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Verkehr ist ein Bestandteil der Ortsplanungsrevision und erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Aus diesem Grund wird auf eine gesamtheitliche Überprüfung der übrigen Inhalte der Ortsplanungsrevision verzichtet.

Die vorliegende Teilrevision zur Sicherung der behördenverbindlichen Planung und Präzisierung der regionalen Vorgaben zum Bushof, der multimodalen öV-Drehscheibe und der Verbreiterung der Personenunterführung mit einem neuen Aufgang wird vorgelagert behandelt, damit die Einträge entsprechend gewürdigt werden können.

2 Revisionsinhalt

2.1 Ergänzung kommunaler Richtplan Verkehr

Festsetzung

Der kommunale Richtplan Verkehr vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996 (Vorlage 1) bzw. am 25. Oktober 1999 (Vorlage 2) und Teilrevision vom Gemeinderat festgesetzt am 4. Dezember 2006 wird mit folgender Festsetzung ergänzt:

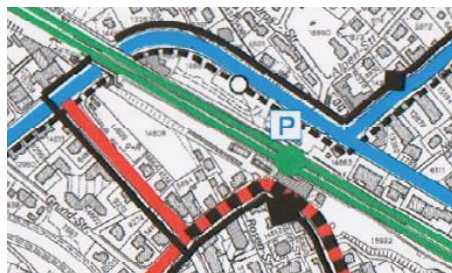


Abbildung 1 Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr (gültig)

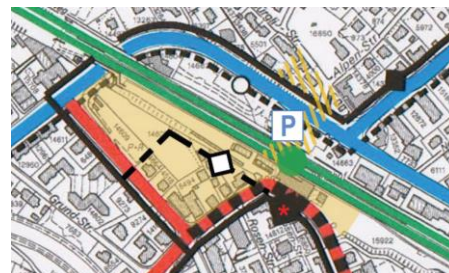


Abbildung 2 Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr (neu)

Kommunale Festlegungen

-  Bestehende Sammelstrasse
-  Sammelstrasse zur Umklassierung vorgesehen
-  Bestehende Buslinie mit Haltestelle

Neue Festlegungen (Inhalte Teilrevision)

-  Geplante Buslinie mit Haltestelle (Bushof)
-  Geplante Neukonzeption Bushof
-  Geplanter Ausbau Personenunterführung inkl. neuer Ausgang Nord
-  Geplante Aufhebung Bushaltestelle

Übergeordnete Festlegungen

-  Bestehende Staatsstrasse
-  Parkierungsanlage
-  Bestehende Bahnlinie doppelspurig
-  Bestehende Haltestelle (Eisenbahn)
-  Geplante Glattalbahn mit Haltestelle
-  Bestehenden Buslinie mit Umsteigehaltestelle

Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
Bahnhofgebiet Dübendorf	Multimodale öV-Drehscheibe: Neukonzeption Bushof und Neuorganisation Bushaltestellen im Bahnhofgebiet der Stadt Dübendorf / Aufhebung bestehende Bushaltestellen "Dübendorf Bahnhof" Verbreiterung der Personenunterführung und Verbesserung des Zugangs auf der nördlichen Bahnhofseite (neuer Zugang im Bereich der Bürgli- und Alpenstrasse) / attraktive städtebauliche Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen Dübendorf Nord und Dübendorf Süd	Abstimmung auf die geplante Absenkung der Bahnhofstrasse Abstimmung auf die bauliche Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets Berücksichtigung der Nebenverbindung (Nr. 02-169) gemäss dem kantonalen Velonetzplan, welche im Bereich der Personenunterführung verläuft Abstimmung auf die geplante Veloschnellroute (Nr. 02-002) gemäss dem kantonalen Velonetzplan auf der nördlichen Bahnhofseite

2.2 Aufhebung Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet

Aufhebung Teilrichtplan
für das Bahnhofgebiet

Der "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet", vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996, durch Urnenabstimmung vom 1. Dezember 1996 bestätigt und mit Regierungsratsbeschluss Nr. 2048 vom 24. September 1997 genehmigt, wird ersatzlos aufgehoben.

2.3 Erläuterungen

Bushof

Der Bahnhof Dübendorf verfügt über zu wenige und keine ausreichenden, den heutigen Standards entsprechenden Halteketten und Bushaltestellen, um die Anforderungen einer multimodalen öV-Drehscheibe wahrzunehmen. Die Situation am Bahnhof Dübendorf ist heute unbefriedigend und führt zu gefährlichen Situationen. Die Erstellung eines zeitgemässen Bushofs ist deshalb erforderlich. Dabei bilden nebst den betrieblichen und funktionalen Erfordernissen auch die städtebaulichen und gestalterischen Rahmenbedingungen und Anforderungen einen wesentlichen Bestandteil.

Personenunterführung

Die Personenunterführung dient als wichtige städtebauliche Verbindung zwischen Dübendorf Nord und Süd, um im gesamtstadträumlichen Gefüge die Trennwirkung der Gleisanlage zu überwinden. Im Zusammenhang mit der zu erwartenden Entwicklung in Dübendorf Nord (Wangenstrasse / Innovationspark) erhält diese Verbindung eine zusätzliche Bedeutung. Diese städtebauliche Verbindung ist sowohl für den Fuss- als auch Veloverkehr sicherzustellen. Die heutige Personenunterführung ist als Nebenverbindung Teil des Velonetzes Kantons Zürich. Um diese Verbindung auch für den Veloverkehr sicherzustellen, ist somit angesichts der heutigen Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) beim Ausbau der Personenunterführung sicherzustellen, dass Velo- und Fussverkehr getrennt geführt werden.

Zudem sind mit den zu erwartenden Entwicklungen auch Modernisierungen der Zugänge angezeigt. Unter anderem ist auf der Nordseite des Bahnhofs im Bereich der Bürgli- und Alpenstrasse ein neuer Zugang (Ausgang) geplant.



Abbildung 3 Schema Personenunterführung,
Grundlage: Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr, Fuss- und
Radwege, Festgesetzt durch den Gemeinderat am 4. Dezember 2006

2.4 Koordinationshinweise

Koordinationshinweis

Die Planungen in Zusammenhang mit der Neukonzeption des Bushofs und der Verbreiterung der Personenunterführung sind auf die Absenkung der Bahnhof- und Bettlistrasse und die bauliche Weiterentwicklung im Bahnhofgebiet abzustimmen. Des Weiteren sind die bestehenden und geplanten Velorouten gemäss kommunalem und kantonalem Velonetzplan zu berücksichtigen.

Absenkung Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse soll auf die Ebene der Personenunterführung abgesenkt werden und sich an ihrem Ende räumlich zum Bahnhof hin aufweiten. Dadurch soll zusammen mit dem Bushof ein attraktiver Bahnhofplatz als Ankunftsort entstehen. Durch die Absenkung entsteht eine komfortable Nord-Süd-Verbindung für Fussgänger und Velofahrer.



Abbildung 4 Schema Koordinationshinweis Bahnhofstrasse
Grundlage: Ausschnitt Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd, 24. April 2018



Abbildung 5 Schema Koordinationshinweis Bahnhofstrasse
Grundlage: Ausschnitt Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd, 24. April 2018

Velonetz

In der heutigen Personenunterführung verläuft die Nebenverbindung (Nr. 02-169) als Teil des Velonetzes Kanton Zürich. Zudem handelt es sich bei der Verbindung um die kommunale Hauptverbindung Nr. 14. Im Rahmen der Planungen sind diese Verbindungen zu berücksichtigen.

Auf der Nordseite des Bahnhofs ist entlang der Überlandstrasse die geplante Veloschnellroute (Wallisellen – Greifensee Nr. 02-002) im Rahmen der Planungen (u.a. Verbreiterung und neuer Zugang zur Personenunterführung) zu berücksichtigen.

-  Veloschnellroute (geplant)
-  Hauptverbindung (bestehend)
-  Nebenverbindung (bestehend)

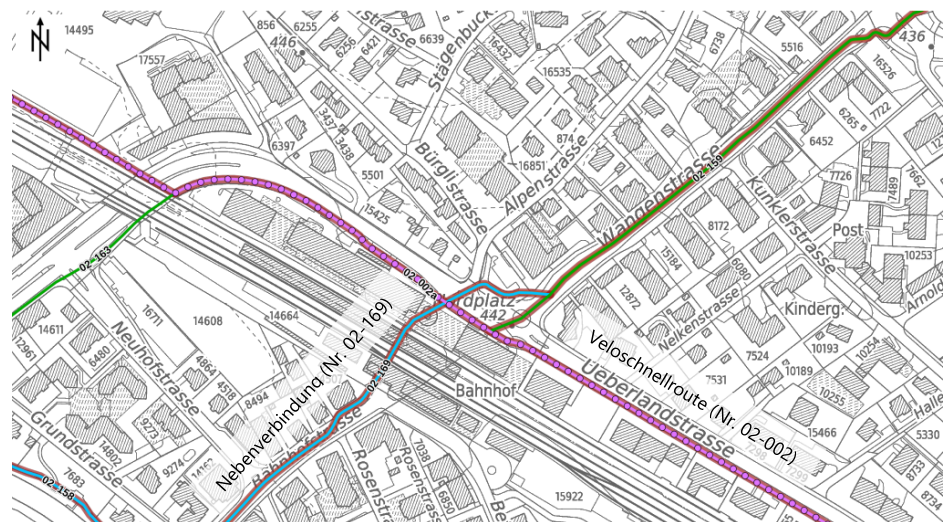


Abbildung 6 Ausschnitt kantonales Velonetz, GIS-Kanton Zürich, 18. Februar 2022

3 Verfahren und Mitwirkung

Planungsausschuss / Stadtrat	Der Planungsausschuss der Stadt Dübendorf hat an der Sitzung vom 18. Mai 2021 die Teilrevisionsvorlage vorberaten. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 21-240 vom 10. Juni 2021 die Teilrevision des kommunalen Richtplans zu Händen der kantonalen Vorprüfung, öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 PBG verabschiedet.
Vorprüfung Kanton	Die Teilrevisionsvorlage des kommunalen Richtplans Verkehr wurde dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Die Baudirektion Kanton Zürich hat mit Vorprüfungsberichten vom 26. Oktober 2021 im Rahmen der kantonalen Vorprüfung wie folgt Stellung genommen:
Stellungnahme Kanton	<i>Die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr konkretisiert die Vorgaben des regionalen Richtplans zum Bushof sach- und stufengerecht. Der Eintrag basiert zudem auf fundierten Grundlagen wie einem Variantenstudium, dem "Städtebaulichen Gutachten Bahnhof Dübendorf - Zukunft Bushof" und dem "Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd". Die umfassenden Erläuterungen und die Einbettung des Vorhabens in die übergeordneten Richtpläne sowie die Erkenntnisse aus den Grundlagen, welche die Stadt erarbeitet hat, gilt es ausdrücklich zu würdigen.</i> <i>Die Aufhebung des Teilrichtplans für das Bahnhofgebiet ist aufgrund der zahlreichen neuen Erkenntnisse sachgerecht. Gleiches gilt für die Überführung der Inhalte des Teilrichtplans in den kommunalen Verkehrsrichtplan, um nach der Gesamtrevision ein umfassendes und aktuelles Planungsinstrument zu erhalten.</i>
Anpassungen	Die die Teilrevision betreffenden Anträge aus dem Vorprüfungsbericht wurden berücksichtigt und sind in die Überarbeitung der Vorlage eingeflossen. Unter anderem wurden folgenden Ergänzungen vorgenommen: ◆ Präzisierung, wie die Festlegungen aus dem aufzuhebenden Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet überführt wurden ◆ Ergänzung mit Koordinationshinweisen zu den Velorouten (Nrn. 02-169 und 02-022)
Öffentliche Auflage	Die Teilrevisionsvorlage des kommunalen Richtplans wurde vom 20. August bis 19. Oktober 2021 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit sich die Stadt den Absichten der Einwendenden anschliessen konnte, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird mit einem separaten Bericht Stellung genommen.
Anhörung	Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region (Planungsgruppe Zürich Glattal [ZPG]), statt. Die Teilrevisionsvorlage des kommunalen Richtplans Verkehr wird von den Nachbargemeinden und der ZPG zur Kenntnis genommen. Es wurden keine Einwände vorgebracht.

Festsetzung Gemeinderat

Die Teilrevisionsvorlage des kommunalen Richtplans Verkehr wurde durch den Gemeinderat an der Sitzung vom xxx festgesetzt.

Kantonale Genehmigung

Die Teilrevisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.

4 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

4.1 Kantonaler Richtplan

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan führt den heutigen Bahnhof Dübendorf auf. Zudem verläuft entlang der Überlandstrasse eine bestehende Gastransportleitung. Auf der Überland- und der Wangenstrasse ist die geplante Verlängerung der Glattalbahn eingetragen.

-  Bestehende Hauptverkehrsstrassen – Überland- und Wangenstrasse
-  Bestehende Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
-  Bestehende Haltestelle / Station – Bahnhof Dübendorf
-  Geplante Schmalspurbahn - Erweiterung der Glattalbahn, Giessen - Bahnhof Dübendorf – Bahnhof Dietlikon
-  Geplante Haltestellen Schmalspurbahn
-  Bestehende Hochspannungsleitung
-  Bestehende Gastransportleitung ≤ 5 bar

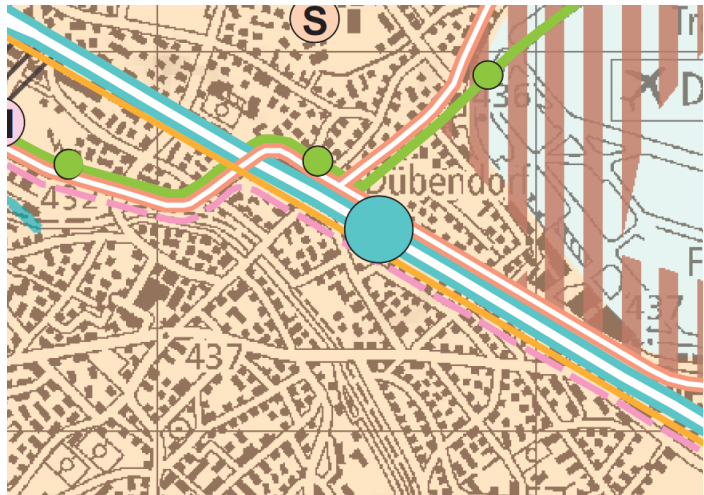


Abbildung 7 Ausschnitt kantonalen Richtplan Zürich, Stand: Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) vom 28. Oktober 2019

Ziele

Im kantonalen Richtplan werden behördenverbindliche Ziele und Massnahmen festgelegt.

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.

Der kantonale Richtplan legt das Ziel fest, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, welcher nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt, durch den öffentlichen Verkehr getragen wird. Weiter sollen in den Siedlungen die Trennwirkungen des Strassenverkehrs vermindert und die Aufenthaltsqualität für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Stadtlandschaft Dübendorf

Gemäss kantonalem Richtplan sind spezifisch in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken.



Abbildung 8 Ausschnitt Handlungsräume im Grossraum Zürich, Kantonaler Richtplan Zürich, Stand: Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) vom 28. Oktober 2019

Handlungsbedarf

Die Stadt Dübendorf liegt in der Stadtlandschaft Glattal, welche sich durch überdurchschnittliche Nutzungsdichten und eine hohe Entwicklungsdynamik auszeichnet.

Für die Stadtlandschaften und somit für die Stadt Dübendorf ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- ◆ Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren
- ◆ Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- ◆ Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- ◆ Sozialräumliche Durchmischung fördern
- ◆ Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, schaffen sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen
- ◆ Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- ◆ Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr an sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren

- ◆ Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete vermeiden, begrenzen und vermindern
- ◆ Gewerbe- und Industriegebiete erhalten, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk

Fazit

Mit der Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr wird die Grundlage geschaffen, um die definierten Ziele zur Förderung des öV in den Stadtlandschaften zu erreichen. Es wird ein wesentlicher Beitrag geleistet zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels. Die Erschliessung des Zentrums von Dübendorf soll auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet werden.

Die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr berücksichtigt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und dient der Zielerreichung.

4.2 Regionaler Richtplan Glattal

Regionaler Richtplan Verkehr

Der regionale Richtplan enthält die wichtige Bushaltestelle Bahnhof Dübendorf. Zudem werden die bestehenden Velo- und Fusswegverbindungen mit regionaler Bedeutung bestimmt. Im nördlichen Bereich der Bahnlinie wird die bestehende Parkierungsanlage (P+R-Anlage) bezeichnet. Auf der südlichen Seite des Bahnhofs ist die bestehende Veloparkierungsanlage enthalten, welche in der weiteren Projektierung im Zusammenhang mit dem Bushof, der Personenunterführung und der Absenkung Bahnhofstrasse zu berücksichtigen und wenn nötig, zu verlegen ist.

-  Geplante Umgestaltung Strassenraum – Überland- und Wangenstrassen
-  Bestehende Parkierungsanlage (P&R)
-  Bestehende Wichtige Haltestelle – Bushaltestelle Bahnhof Dübendorf
-  Bestehender Radweg
-  Geplanter Radweg
-  Bestehende Veloparkierungsanlage bestehend
-  Geplante Veloparkierungsanlage geplant
-  Bestehender Fuss- / Wanderweg bestehend
-  Bestehender Fuss- / Wanderweg mit Hartbelag

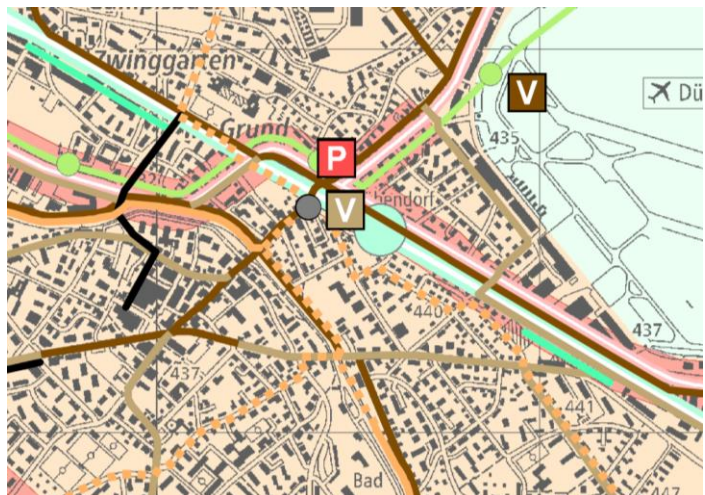


Abbildung 9 Ausschnitt regionaler Richtplan Glattal, Stand: Beschluss des Regierungsrates vom 14. Februar 2018

Busbahnhof Dübendorf

Der regionale Richtplan enthält konkrete Festlegungen zum Bahnhofgebiet im Zusammenhang mit dem Busbahnhof.

Zentrum Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Flug- platzkopf – Wangenstrasse – Überlandstrasse	Die Zentrumsfunktion ist zu fördern (dichte urbane Mischnutzung, attraktive Fussgängerbereiche, vorzügliche Erschliessung auch mit öffentlicher Feinerschliessung). Der Bushof Dübendorf ist als städtischer Platz auszubilden.
Bahnhof, Dübendorf	Umsteigeschwerpunkt regional Bus / GlattalbahnPLUS / S-Bahn; Multimodale Drehscheibe - Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe, neuer Busbahnhof in Planung

Regionaler Richtplan; Zentrumsgebiet

Die Stadt Dübendorf verfügt über ein Zentrumsgebiet (Nr. 8) von regionaler Bedeutung und nimmt gemäss regionalem Richtplan die Funktion eines Regionalzentrums (Nr. 10) wahr. Die Stadt respektive das Zentrum ist somit zentral für die regionale Versorgung. Es ist deshalb mit dichten urbanen Mischnutzungen, attraktiven Fussgängerbereichen und einer vorzüglichen Erschliessung zu fördern. Der Bushof Dübendorf ist als städtischer Platz auszubilden.

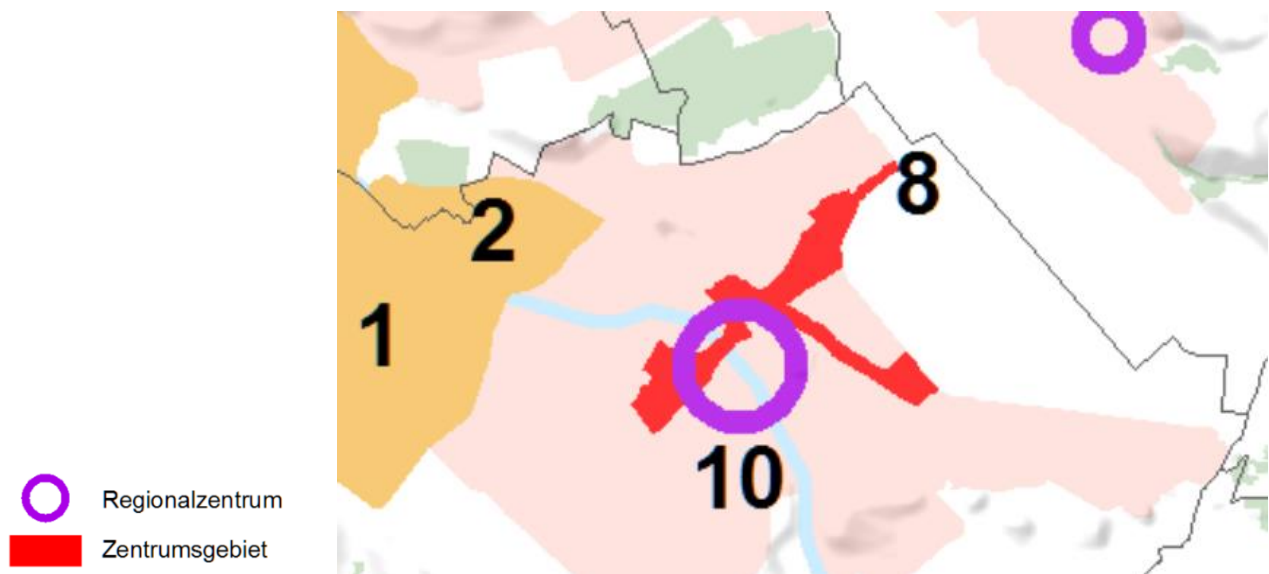


Abbildung 10 Übersicht Karteneinträge, Zentrumsgebiete, Regionalzentren, Ortszentren, Regionaler Richtplan Glattal

Fazit

Der regionale Richtplan definiert bereits die Grundstossrichtung zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets mit dem neuen Bushof. Der kommunale Richtplan Verkehr berücksichtigt und präzisiert diese Festlegungen.

4.3 Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet

Ausgangslage

Der Gemeinderat setzte am 1. Dezember 1996 den Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet fest. Dieser wurde mit Urnenabstimmung vom 1. Dezember 1996 bestätigt.

Testplanung

Als Basis für den ursprünglichen Teilrichtplan wurde eine Testplanung mit drei Teams durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Teilrichtplan festgehalten.

Ziel der Testplanung war:

- ◆ Zusammenfassung der Buslinien in einer Busstation
- ◆ Berücksichtigung eines möglichen eigentrassierten, öffentlichen Verkehrsmittels (wie z.B. Stadtbahn, Tram, etc.)
- ◆ Integration einer P+R-Anlage
- ◆ Ermittlung der städtebaulich und ökonomisch optimalen Dichte
- ◆ Ansiedlung zweckmässiger Nutzungen
- ◆ Aufwertung des Bahnhofgebietes und Förderung der Zentrumsbildung.

Inhalt Teilrichtplan

Der Teilrichtplan umschreibt die Anforderungen an eine zukünftige Bebauung, Nutzung, Erschliessung und Etappierung und zeigt die zu treffenden Massnahmen und ihre Abhängigkeiten auf.

Der Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet diente den Behörden als Koordinations- und Massnahmeninstrument. Dieser gab den Rahmen vor, wie sich das Gebiet entwickeln soll.

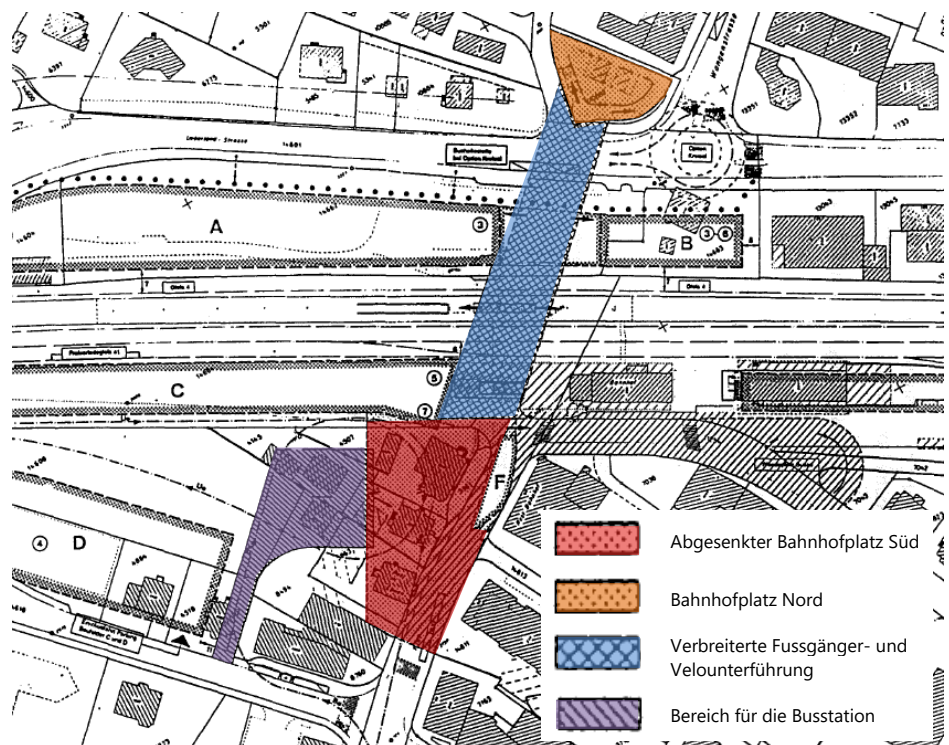


Abbildung 11 Ausschnitt Endzustand Teilrichtplan Bahnhofgebiet, Dezember 1996

Busstation

Die Busstation war im heute überbauten Gebiet westlich der Bahnhofstrasse vorgesehen. Die Erschliessung sollte dabei von der Neuhoferstrasse her erfolgen.

Personenunterführung /
Absenkung Bahnhofstrasse

Der Teilrichtplan enthielt neben der zu verbreiternden Personenunterführung auch bereits die Absenkung des Bahnhofplatzes Süd.

Fazit

Die Grundsätze des Teilrichtplans haben immer noch Gültigkeit. Seit der Festsetzung des Teilrichtplans wurden die Planungen vertieft und vorangetrieben. Unter anderem sind neue Erkenntnisse zur Führung der Buslinien und zur geplanten Überbauung erlangt worden. Zudem wurde die Linienführung der Glattalbahn mit der Führung über die Überlandstrasse festgelegt. Eine Tramschleife im Bahnhofgebiet ist nicht vorgesehen. Der Teilrichtplan sah zudem vor, dass die Bettlistrasse aufgrund der Absenkungen nicht mehr direkt über die Bahnhofstrasse erreichbar war.

Aus diesen Gründen soll der "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" aufgehoben werden und die behördenverbindlichen Festlegungen in den kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Dübendorf übertragen werden. Dadurch wird ermöglicht, die Grundsätze des Teilrichtplans zu übernehmen, mit den neuesten Erkenntnissen im kommunalen Richtplan Verkehr zu ergänzen und die Vorgaben aus dem regionalen Richtplan zu präzisieren.

Die Festlegungen aus dem überholten kommunalen "Teilrichtplan Bahnhofgebiet" wurden in den kommunalen Richtplan Verkehr überführt. Der abgesenkte Bahnhofplatz Süd wird als Koordinationshinweis übernommen. Die Verbreiterungen der Fussgänger- und Velounterführung werden zusammen mit dem Bahnhofplatz Nord (Zugang) und dem neuen Bushof gemäss den neuen Erkenntnissen als Festlegungen eingetragen.

4.4 Agglomerationsprogramm 4. Generation Kanton Zürich

Agglomerationsprogramm Limmattal,
Stadt Zürich-Glattal

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 805/2020 vom 26. August 2020 die Entwürfe der Agglomerationsprogramme der 4. Generation zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben.

Im Agglomerationsprogramm Nr. 4 (Stand öffentliche Auflage) ist der Bushof Bahnhof Dübendorf mit der Massnahme zur Bildung einer "Multimodalen Drehscheibe" aufgeführt.

Das Agglomerationsprogramm würdigt umfassend den geplanten Standort wie auch die durchgeführten Planungen. Der Bushof ist eng mit der geplanten Verbreiterung der Personenunterführung verknüpft.

Bushof

Der Bushof ist auf der Südseite des Bahnhofs direkt entlang den Gleisen und angrenzend an die Bahnhofstrasse geplant. Neben der Erstellung des Bushofs soll die Neuorganisation des ganzen südlichen Bahnhofbereichs sowie eine Absenkung des gesamten Bahnhofvorplatzes auf die Höhe der heutigen Personenunterführung erfolgen. Das angrenzende Gebiet soll neu bebaut werden. Dank der Absenkung des Bahnhofvorplatzes sowie einer Öffnung bzw. Verbreiterung der Bahnhofstrasse soll im Raum Bahnhof Süd ein neuer Bahnhofplatz entstehen, der seiner Funktion als wichtiger Ankunftsort gerecht wird. Die Personenunterführung, welche den Bahnhof vom Bahnhofplatz her ebenerdig erschliessen wird, soll die Rolle einer städtebaulichen Verbindung zwischen der Nord- und Südseite des Bahnhofs einnehmen.

Hauptnutzen der Massnahme

Die Massnahme verbessert die Umsteigebeziehungen und die Kapazitäten am Bahnhof Dübendorf, welcher eine wichtige multimodale Drehscheibe werden soll. Dies führt zu einer Stärkung und Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs von Dübendorf als wichtiger Dreh- und Angelpunkt zwischen den Entwicklungsschwerpunkten Hochbord und Flugplatz Dübendorf sowie dem Stadtzentrum. Die verbesserte Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr macht die Nutzung des öV attraktiver.

Zusammen mit der Verbreiterung der heutigen Personenunterführung können die künftigen Personenflüsse aufgefangen und einen attraktiven Ankunfts- und Abfahrtsort am Bahnhof Dübendorf geschaffen werden, der den heutigen Anforderungen gerecht wird. Mit der Personenunterführung wird eine städtebauliche Verbindung zwischen der Nord- und Südseite des Bahnhofs ermöglicht, was unter anderem auch einen direkten Anschluss an die geplante Erweiterung der Glattalbahn auf der nördlichen Seite ermöglicht.

Die Personenunterführung verbindet die Bahnhofstrasse mit der Überlandstrasse und hat eine grosse Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr. Da die bestehende Unterführung heute für den Fuss- und Veloverkehr aufgrund der engen Platzverhältnisse und Konfliktpunkten unattraktiv ist, ist eine Verbreiterung und Umgestaltung der Unterführung vorgesehen.

Fazit

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation würdigt den geplanten Bushof umfassend und stützt somit die Teilrevision des kommunalen Richtplan Verkehr.

5 Kommunales Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Stand	Der Stadtrat hat den Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Dübendorf am 27. November 2020 veröffentlicht. Das Konzept zeigt auf, wie sich die Stadt in den nächsten 20 Jahren entwickeln soll.
Bedeutung REK	Das REK ist kein rechtlich definiertes Planungsinstrument wie beispielsweise die Bau- und Zonenordnung. Beim REK handelt es sich vielmehr um ein Führungs- und Lenkungsinstrument, welches den Stadtrat und die Verwaltung dabei unterstützt, künftige Planungen in die gewünschte Richtung zu lenken. Es soll aufzeigen, wo ein Wachstum stattfinden soll und in welcher (qualitativen und quantitativen) Form. Weiter dient es als konzeptionelle Grundlage für die nachfolgende Richt- und Nutzungsplanung.
Bahnhofgebiet	Der Entwurf des kommunalen REK enthält unter anderem auch ein Zielbild für das Bahnhofgebiet, welches auch den Bushof enthält.

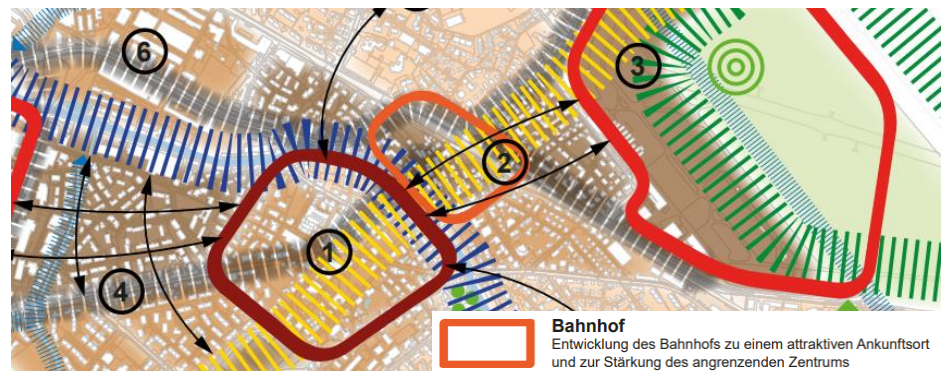


Abbildung 12 Ausschnitt REK, Entwurf vom 15. September 2020

Für den Bahnhof Dübendorf wird im REK folgendes Zielbild beschrieben:

Zielbild	<i>Der Bahnhof Dübendorf hat sich zum attraktiven Ankunftsort gewandelt und ist Teil des Zentrums. Der neue Bushof und die höhere bauliche Dichte haben dem Quartier zusammen mit der durchmischten Nutzungsstruktur einen städtischen Zentrumscharakter gegeben. Die umgestaltete Bahnhofstrasse als Teil der Hauptachse bildet eine zentrale und bedeutungsvolle Verbindung zum Zentrum und schafft einen neuen attraktiven Begegnungsraum. Dank verbesserten und neuen Fuss- und Veloverbindungen ist das Bahnhofquartier optimal mit den nördlich der Geleise liegenden Quartiere verbunden.</i>
----------	--

Fazit	Der Entwurf des REK beschreibt den Bahnhof als einen der Schwerpunkte in der Weiterentwicklung der Stadt Dübendorf. Das Bahnhofgebiet, welches sich unter anderem durch den Bushof auszeichnet, soll sich nicht nur verkehrlich, sondern auch baulich weiterentwickeln. Durch die gesetzten Ziele wird klar, dass auch die Bebauungsstruktur überprüft werden muss und eine Erhöhung der Dichte durch Sondernutzungsplanungen erreicht werden soll. Der Bushof soll sich optimal in die zukünftigen Strukturen integrieren.
-------	---

6 Kommunale Planungen im Zusammenhang mit dem Bushof

6.1 Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus

Testplanung "Wangenstrasse / Bahnhof plus"

Im Jahr 2014 wurde eine Testplanung für das Gebiet "Wangenstrasse / Bahnhof plus" durchgeführt. Die Testplanung kam zum Schluss, dass mittelfristig ein Ausbau des Bahnhofs Dübendorf zwingend ist. Notwendig seien eine Neuorganisation der unterschiedlichen Verkehrsarten, ein Ausbau der Businfrastruktur sowie verbesserte Umsteigebeziehungen. Sämtliche Teams der Testplanung kamen in ihren städtebaulichen und verkehrlichen Untersuchungen zum Schluss, dass die künftigen Anforderungen an den Bahnhof einzig mit einem neuen Bushof abgedeckt werden können.

Ziele

Mit der Testplanung wurden unter anderem die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- ◆ Das Bahnhofgebiet und der öV-Knoten sind in seiner Funktion innerhalb der Siedlungsstruktur Dübendorfs gestärkt.
- ◆ Der Bahnhof Dübendorf ist eine attraktive Verkehrsdrehscheibe mit attraktiven und kurzen Umsteigemöglichkeiten.
- ◆ Der neue Bushof stärkt die Funktion der Verkehrsdrehscheibe und ist für eine längerfristige Kapazitätserhöhung dimensioniert. Er ist funktional und gestalterisch optimal in das Bahnhofumfeld eingebunden.

Anordnung Bushof

Für die Anordnung des Bushofs wurden verschiedene Varianten vorgeschlagen. Die Anordnung südlich der Bahnlinien und westlich der Bahnhofstrasse bot die meisten Vorteile.

Würdigung Standort

Eine seitlich an die Bahnhofstrasse angegliederte Busstation erfüllt die funktionalen und städtebaulichen Anforderungen am besten. Durch die räumliche Verbindung von Bushof und Bahnhofstrasse wird eine hohe Übersichtlichkeit, kurze Wege und eine rasche Erreichbarkeit sichergestellt. Es ist eine hohe Flexibilität bei der Linienführung der Busse gewährleistet.

Verworfenne Varianten

Die Integration des Bushofs in einen Innenhof einer Bebauung oder die Anordnung in einer zweiten Reihe erfüllen die Kriterien der Übersichtlichkeit nicht. Zur einfachen Orientierung soll ein räumlich-visueller Bezug zwischen Bushof und Bahnhofstrasse, aber auch Bushof und Bahnhofsperron ermöglicht werden. Es wird zudem festgehalten, dass auf eine Bebauung entlang den Gleisen im Bereich des Bushofs verzichtet werden soll.

-  Zentrumsachse mit 3 Polen
-  Glattalbahn
-  Bestehende Bauten Flugplatzrand, Umnutzung
-  IV-Verbindung Flugplatzrand
-  Aufzunehmende LV-Verbindung
-  Starke Verdichtung zu Gebiet mit Zentrumscharakter
-  Gemässigte Verdichtung Wohnquartier (VG: Anzahl Vollgeschosse)
-  Verdichtung, mit Priorität für dem Innovationspark nahe stehende Nutzungen
-  Neuer Hochpunkt (max. 25m)
-  Neue Verkehrsachse im Flugplatzareal
-  Öffnung der Stadt ins Flugplatzareal / Sichtbeziehung zum Sänitis
-  Gebiet nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf
-  Interessenslinie SBB
-  Perimeter Testplanung

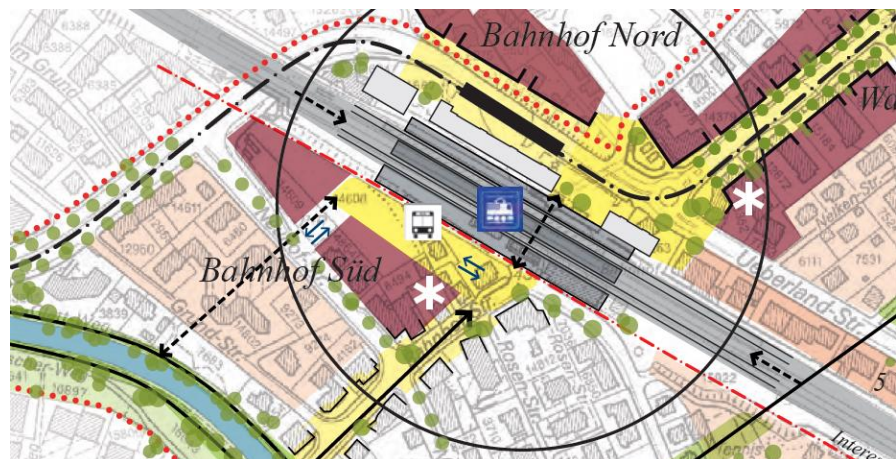


Abbildung 13 Ausschnitt Synthesepan Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof plus, 1. Juli 2014

6.2 Variantenstudium Bushof

Machbarkeitsnachweis

Um die wesentlichen Bedürfnisse eines neuen Bushofs zu klären, wurde als Folgearbeit der Testplanung ein Variantenstudium durchgeführt. Es wurden im Detail die Rahmenbedingungen für den Bau des künftigen Bushofs analysiert und ein breiter Variantenfächer erarbeitet. Der Bericht erbrachte den Nachweis der betrieblichen Machbarkeit sowie einer ausreichenden verkehrlichen Qualität für einen Bushof, welcher direkt an die Bahnhofstrasse anliegt.



Abbildung 14 Ausschnitt Variantenstudium mit parallelen Fließkanten, 24. November 2015

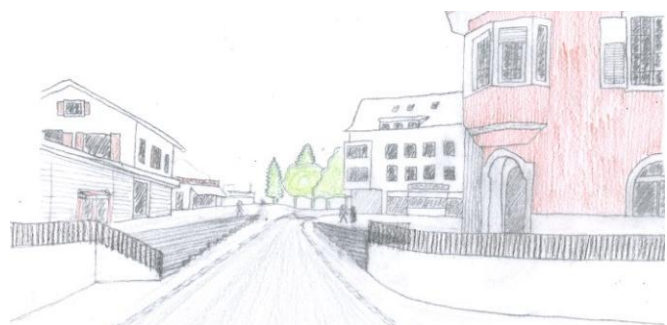


Abbildung 15 Ausschnitt Variantenstudium Situation Bahnhof mit Absenkung der Bahnhofstrasse, 24. November 2015

6.3 Städtebauliches Gutachten Bahnhof Dübendorf - Zukunft Bushof

Klärung Tragbarkeit

Zur Klärung der städtebaulichen Situation und der Tragbarkeit des Eingriffs durch eine Absenkung des Bahnhofplatzes Süd wurde ein städtebauliches Gutachten ausgearbeitet.

Platzabsenkung

Das städtebauliche Gutachten kam zum Schluss, dass eine Platzabsenkung mit einem Bushof, welcher direkt westlich an der Bahnhofstrasse angeordnet wird, bei den städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien am besten abschneidet.

Spielraum Bebauung

Um für eine spätere Bebauung mehr Spielraum zu gewähren, ist für die Anordnung der Bushaltestellen im Bushof eine schmale Variante mit Sägezahnanordnung (vgl. Abb. 16) weiterzuverfolgen.

Übersichtliche Situation

Durch die Anordnung westlich der Bahnhofstrasse in Kombination mit einer neuen Bebauungsstruktur im Bereich des Bushofs ist eine problemlose und übersichtliche Orientierung der öV-Nutzer gewährleistet.

Empfehlung

Der Schlussbericht "Städtebauliches Gutachten" vom 31. August 2016 kommt deshalb zum deutlichen Schluss, dass eine schmale und abgesenkte Variante aus städtebaulicher Gesamtsicht die meisten Vorteile bietet und zu bevorzugen ist.

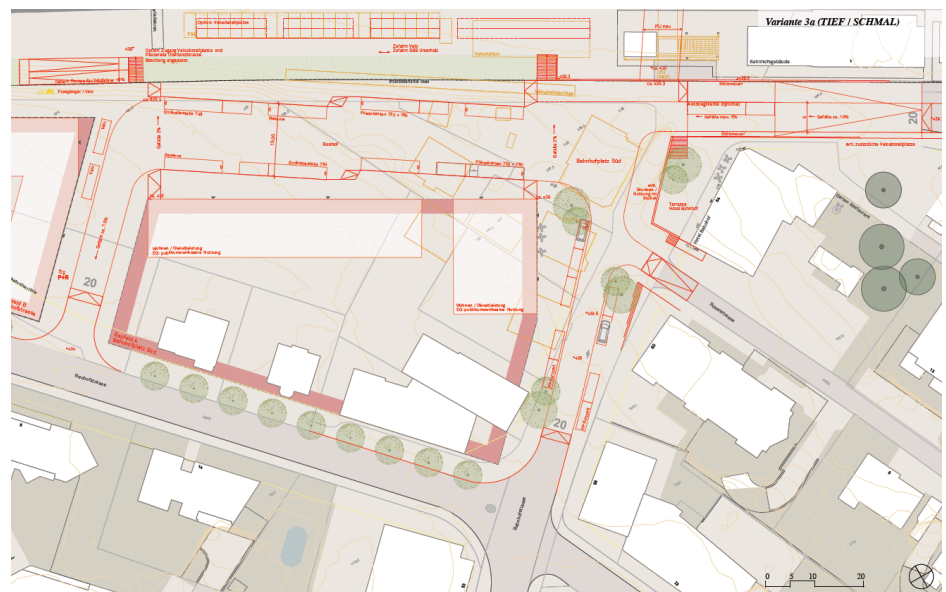


Abbildung 16 Ausschnitt Bestvariante, Städtebauliches Gutachten Bahnhof Dübendorf – Zukunft Bahnhof, 31. August 2018

6.4 Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd

Bebauungskonzept

Gestützt auf der Bestvariante aus dem städtebaulichen Gutachten wurde im Jahr 2018 ein Bebauungs- und Verkehrskonzept erarbeitet. Das Bebauungskonzept zeigt einen möglichen Zielzustand der Bebauungsstruktur des Gebiets auf. Im Verkehrskonzept wird veranschaulicht, wie die Erschliessung der Baufelder in Abstimmung auf den Bushof sichergestellt werden kann.

Nachweis Bebauung

Mit dem Bebauungskonzept wurde der Nachweis erbracht, dass die Grundstücke im Bahnhofgebiet zweckmässig bebaut werden können und die übergeordnet vorgesehene, städtische Entwicklung ermöglicht werden kann.

Etappierung

Das Bebauungskonzept berücksichtigt die heutige Bebauung und zeigt eine mögliche Etappierung in der Umgestaltung des Bahnhofgebiets auf.

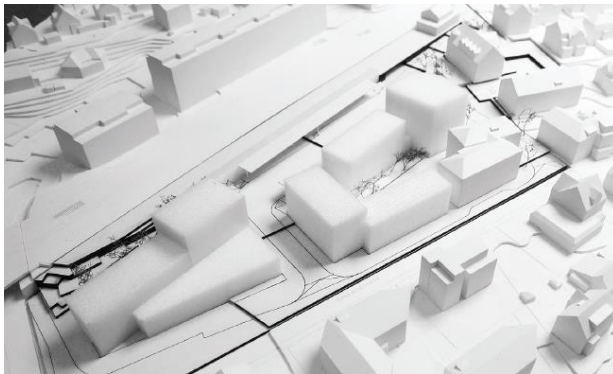


Abbildung 17 Modellfoto, Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd, 24. April 2018



Abbildung 18 Situationsplan, Bebauungs- und Verkehrskonzept, Dübendorf Bahnhof Süd, 24. April 2018

6.5 Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf - Vertiefte Vorstudie

Ausgangslage

Mit den geplanten Projekten im südlichen Bereich des Bahnhofs wie aber auch der Projekte im Bereich des Bahnhofs Nord (u.a. der Verlängerung der Glattalbahn sowie Umsetzung des kantonalen Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse) stehen Entwicklungen an, welche auch einen Einfluss auf die Personenunterführung (PU) haben. Die PU soll als wichtige städtebauliche Verbindung zwischen Dübendorf Nord und Süd dienen, um im stadträumlichen Gefüge die Trennwirkung der Gleisanlage zu überwinden.

Die PU ist aufgrund ihrer Dimensionierung in heutiger Ausgestaltung unübersichtlich und unattraktiv. Mit den zunehmenden Personenflüssen wird der bestehende Nutzungskonflikt mit der regionalen Velo-Verbindung zusätzlich verstärkt. Zukünftig soll die PU als städtebauliches Element gelesen werden, welches die beiden Bahnhofseiten respektive Stadtteile verbindet.

Im Rahmen der Vorstudie wurde die PU beim Bahnhof Dübendorf mit Berücksichtigung der angrenzenden Entwicklungen an die neue Situation angepasst. Die PU wurde inklusive Zu- und Aufgänge auf Stufe einer vertieften Studie entworfen und ausgearbeitet.

Variantenfächer

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden je drei Lösungsansätze zur Führung der PU und zum Aufgang Nord überprüft und eine Bestvariante ermittelt.

Bestvariante - Veloführung

Bei der Bestvariante verläuft die Veloführung in der gesamten Unterführung parallel zum Fussverkehr. Ausgehend vom Bushof führt der Veloverkehr vor dem Swisscanto-Bereich mit ca. 5% Gefälle in das 2. Untergeschoss, welches als Tiefgarage für die Mieter des Gebäudes Nr. 210/212 genutzt wird. Im Falle eines ausfahrenden Fahrzeuges wird der Veloverkehr mittels Schranken und Lichtsignal gestoppt, sodass kein Konflikt zwischen MIV und Velo entsteht. Nach der Durchquerung der Tiefgarage gelangt der Veloverkehr mit einer Rampe (Längsneigung ca. 7%) durch Unterquerung der Überlandstrasse wieder auf Höhe des 1. UG wo sich eine Veloparkierungsanlage befindet und weiter bis zum Aufgang Nord, welcher sich zwischen der Überland- und Wangenstrasse im Bereich der Bürglistrasse befindet.



Abbildung 19 Grundriss, Bestvariante, Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf, Vertiefte Vorstudie, 4. November 2020

Bestvariante – Fussgängerführung

Die Fussgängerführung erfolgt wie heute über das 1. Untergeschoss. Durch die baulich getrennte Veloführung entsteht mehr Platz im Swisscanto-Bereich. Aufgrund der erforderlichen lichten Höhe sind im Übergang vom südlichen zum Swisscanto-Bereich eine Treppe sowie ein Lift für

mobilitätseingeschränkte Personen notwendig. Der Aufstieg zum Nordplatz erfolgt durch eine grosse, offene Treppe und einem Lift.

Bestvariante – Zugang Nord

Der nördliche Zugang ist in den Plänen als Vorschlag zu verstehen und zwingend in Koordination mit den weiteren Projekten zu planen. Beispielsweise soll im Rahmen der nächsten Planungsschritte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, den Zugang in ein Gebäude zu integrieren oder die Rampe unterhalb der Bürglistrasse zu führen.

Bestvariante – Veloparkierung

Unterhalb der Überlandstrasse ist eine Veloparkierungsanlage geplant, sodass die Velofahrenden (hauptsächlich von Norden her) über die Rampe in die PU gelangen und danach aus dem Veloparking direkt in den Bahnhofsbereich eintreten können.



Abbildung 20 Visualisierung Eingang Süd,
Blickrichtung Norden



Abbildung 21 Visualisierung Nordplatz,
Blickrichtung Süden

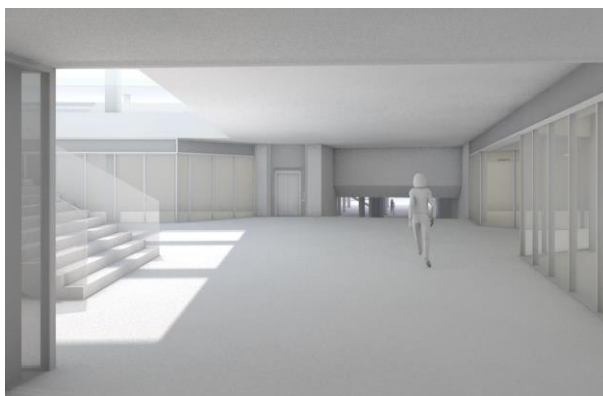


Abbildung 22 Visualisierung Swisscanto-Bereich,
Blickrichtung Süden

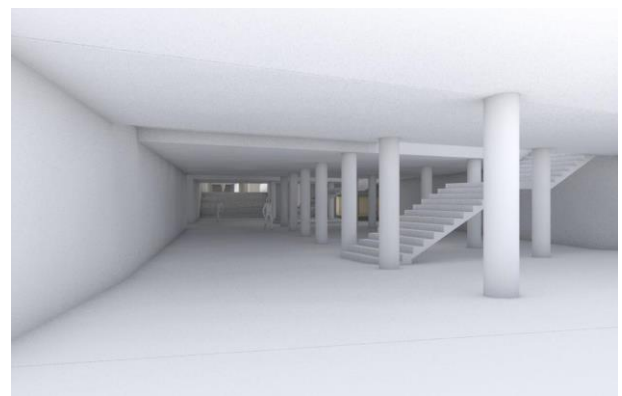


Abbildung 23 Visualisierung Teilbereich Süd, unterhalb
Gleistrasse, Blickrichtung Norden

6.6 Generelles Projekt Bushof und Bahnhofstrasse

Ausgangslage

Anschliessend an die Evaluierung der Bestvariante hat die Stadt Dübendorf die Erarbeitung eines "Generellen Projekts Bushof und Bahnhofstrasse" in Auftrag gegeben. Das Generelle Projekt entspricht im Detaillierungsgrad einem Vorprojekt und soll in Kombination mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan die Grundlagen liefern für die definitive Festlegung der Bau- und Niveaulinien. Dazu wurde die Bestvariante weiterentwickelt sowie das Optimierungspotenzial des Bestvariante inkl. möglichen Kompromisslösungen aufgezeigt.

Bushof

Die Anordnung der Haltekante wurde im Generellen Projekt überprüft bzw. optimiert, da der Platzbedarf die vorhandenen Platzverhältnisse übersteigt hat. Es wurde deshalb für die weitere Projektbearbeitung eine "X-Anordnung" festgelegt. Die ursprüngliche Anordnung aus der Bestvariante ist mit gelb gestrichelter Linie dargestellt.

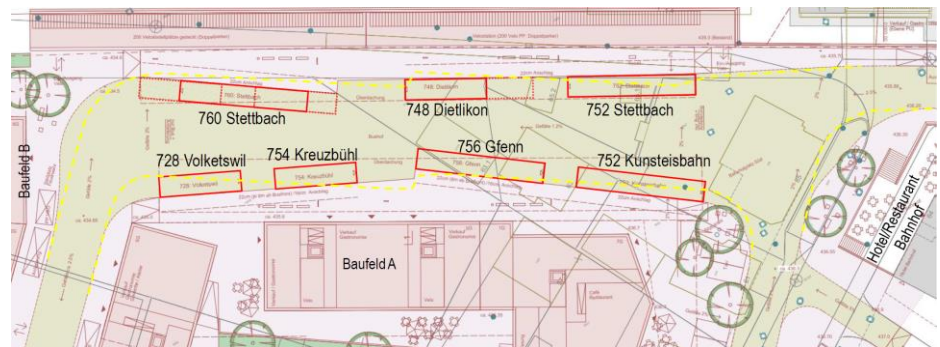


Abbildung 24 Weiterentwicklung Bestvariante Dübendorf, X-Anordnung mit Fließkante

Visualisierungen neuer Bushof

In den Visualisierungen des neuen Bushofs wird ersichtlich, dass selbst mit der neuen X-Anordnung die Platzverhältnisse im Bereich der Haltekanten generell knapp sind und mögliche EG-Nutzungen im Bau Feld A einschränken können. Es ist deshalb im weiteren Projektverlauf zu klären, ob die Bebauungsgrenze überprüft werden muss.



Abbildung 25 Visualisierung der Bestvariante mit Blick Richtung Osten; F&K / BLAS



Abbildung 26 Visualisierung der Bestvariante mit Blick Richtung Westen; F&K / BLAS

Werkleitungen

Auch die Werkleitungen wurden für die weitere Bearbeitung näher untersucht. Aufgrund der Absenkung im Bereich des Bushofs sowie der Bettli- und Bahnhofstrasse müssen diverse Werkleitungen um- oder tiefergelegt werden. Auf Anfrage der Werke wurde kein Bedarf für zusätzliche Rohrböcke oder Infrastrukturen angemeldet. Ausser der teilweisen Um- oder Tieferlegung der Werkleitungen sind somit keine Ergänzungen von Werkleitungen in der Bettli- und Bahnhofstrasse angezeigt. Hingegen sind auf dem Gelände des neuen Bushofs neue Leitungen für die Wasserversorgung, Elektro und Abwasser vorgesehen.

Baublauf und Etappierung

Im Generellen Projekt wurde auch ein Vorschlag zum Bauablauf und zur Etappierung erstellt. Damit der Busverkehr über die gesamte Bauzeit aufrechterhalten werden kann, soll in einem ersten Schritt das Areal Bushof abgesenkt und die Haltekanten (mehrheitlich) erstellt werden. Anschliessend kann die Absenkung der Bahnhof- und Bettlistrasse erfolgen, bevor die Inbetriebnahme des Bushofs und die vollständige Umstellung aller Buslinien auf die neue Linienführung erfolgen soll. Der Bau der neuen PU lässt sich in den baulichen Ablauf des Bushofs integrieren.

Erwerb von Grund und Rechten

Die Realisierung des Bushofs ist mit Landerwerb und dem Rückbau einzelner Gebäude verbunden. Dabei sind teils Flächen dauerhaft, und teils Flächen nur temporär für die Realisierung zu erwerben. Voraussetzung für den Bau des Bushofes bildet der Rückbau der Liegenschaften auf den Grundstücken Nrn. 4145, 4507, 5962, 5963 sowie 8494.

Im Generellen Projekt ist mit der folgenden Abbildung die Fläche für den neuen Bushof im Endzustand dargestellt (rot umrandet). Auch sind die Flächen dargestellt, welche nur temporär während der Realisierung beansprucht werden muss (violett dargestellt).

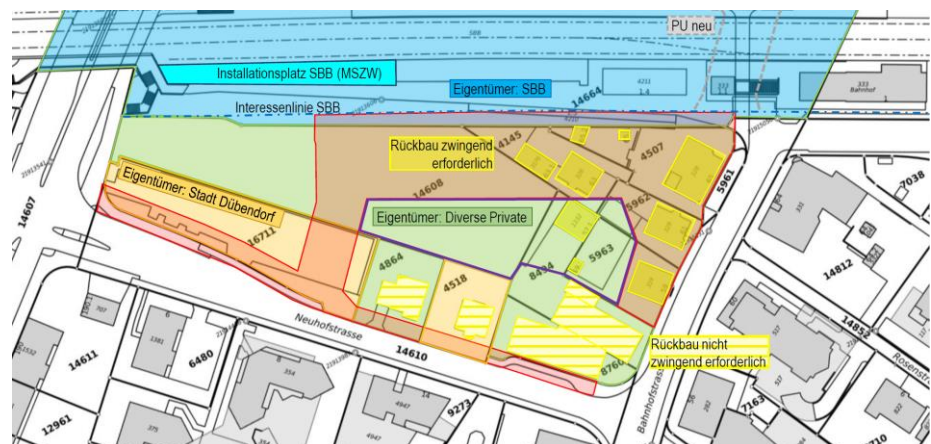


Abbildung 27 Übersicht Landerwerb und notwendige Rückbaumassnahmen

Fazit "Generelles Projekt"

Mit dem Generellen Projekt wurde das Projekt optimiert bzw. weiterentwickelt. Auch werden diverse kleine Problemstellungen durchleuchtet und entsprechende Lösungen aufgezeigt. Das Generelle Projekt unterstreicht jedoch insbesondere den Nachweis der Umsetzbarkeit des Gesamtprojekts "Bushof" und zeigt eine mögliche Umsetzung inkl. ungefähren Zeithorizont auf.

6.7 Fazit kommunale Planungen zum Bushof und Personenunterführung

Fazit

Die kommunalen Planungen bilden die Grundlage für die vorliegende 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.

Mit dem Eintrag der Verbreiterung der Personenunterführung und dem neuen Aufgang auf der Nordseite des Bahnhofs wird zudem der notwendige Ausbaubedarf festgelegt und die notwendige Koordination der beiden Projekte Bushof / Personenunterführung verankert.

Zu beachten ist auch der erbrachte Nachweis, dass die heutigen Grundstücke optimal in das geplante Bahnhofsumfeld integriert werden können und zusammen mit der Personenunterführung und der Absenkung der Bahnhofstrasse eine städtebaulich attraktive Situation geschaffen wird. Die von einem Zentrumsgebiet geforderten Qualitäten gemäss dem regionalen Richtplan können damit erfüllt werden.

7 Würdigung und Interessenabwägung

Hohes öffentliches Interesse

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan legt behördenverbindlich das Ziel fest, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, welcher nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt, durch den öffentlichen Verkehr getragen wird.

Gemäss kantonalem Richtplan soll dazu spezifisch in den Stadtlandschaften sowie zwischen den Zentren auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hingewirkt werden.

Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan präzisiert diese Vorgaben und führt aus, dass es sich beim Bahnhof Dübendorf um einen regionalen Umsteigeschwerpunkt handelt. Der Bahnhof Dübendorf ist dazu zu einer multimodalen öV-Drehscheibe aufzuwerten.

Würdigung

Aufgrund der übergeordneten Vorgaben ist ein hohes öffentliches Interesse zur Neukonzeption eines Bushofs und zur Schaffung einer multimodalen öV-Drehscheibe klar vorhanden. Mit dem Bushof wird ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und somit zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels geleistet.

Idealer Standort

Kommunale Planungen	Gestützt auf den übergeordneten Planungen wurden auf der kommunalen Stufe verschiedenste vertiefte Abklärungen getroffen. Dabei sollte unter anderem die Lage des Bushofs, die Verbreiterung der Personenunterführung wie auch die Machbarkeit und Bebauung geklärt werden.
Standort Bushof	Gestützt auf den durchgeführten Planungen geht hervor, dass die Realisierung des Bushofs am vorgesehenen Standort die mit Abstand beste Variante darstellt. Neben den betrieblichen und funktionalen Anforderungen an den Bushof spricht auch die städtebauliche Bebauungsstruktur dafür. Einzig mit der Anordnung direkt an der Bahnhofstrasse werden die Anforderungen einer multimodalen öV-Drehscheibe vollumfänglich erfüllt. Im Bahnhofumfeld sind keine alternativen Standorte vorhanden, welche die Anforderungen im selben Umfang erfüllen könnten. Eine Anordnung auf der Nordseite des Bahnhofs ist aufgrund der geplanten Glattalbahn wie auch der vorhandenen Bebauungsstruktur nicht möglich. Eine Anordnung auf der Südseite ist zwingend.
Standort PU	Die verbreiterte PU soll die Funktion der Bahnhoferschliessung wie auch die funktionale Verbindung zwischen Dübendorf Nord und Süd erfüllen. Somit ist auch die Personenunterführung klar standortgebunden.
Betriebliche Anforderungen	Damit der Bushof die für die Busse notwendige und geforderte Leistungsfähigkeit und Befahrbarkeit erfüllen kann, ist die direkte Anordnung an die Bahnhofstrasse die beste Lösung und aufgrund der funktionalen und gestalterischen Anforderungen auch notwendig.
Funktionale Anforderungen	Die Lage des Bushofs ist so zu wählen, dass kurze und komfortable Umsteigebeziehungen sichergestellt werden. Zudem ist mit der Lage eine sehr gute Übersichtlichkeit zu gewährleisten. Dies wird mit der vorgesehenen Lage und der geplanten Absenkung und Aufweitung der Bahnhofstrasse sichergestellt. Den Anspruch, einen regional bedeutenden Umsteigeschwerpunkt mit hervorragenden Verbindungen, guter Zugänglichkeit und grosser Übersicht zu realisieren, kann mit einem Bushof, welcher von der Bahnhofstrasse abgerückt und Richtung Überlandstrasse verschoben wird, nicht erfüllt werden. Alternative Varianten wurden dazu im Rahmen der Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus, 1. Juli 2014 geprüft. Mit einer von der Bahnhofstrasse zurückversetzten Variante wird ein optimaler Anschluss an die Personenunterführung nicht gewährleistet.
Städtebauliche Anforderungen	Neben betrieblichen und funktionalen Faktoren sind auch städtebauliche Anforderungen zu beachten. Durch die Anordnung direkt an der Bahnhofstrasse kann die Aufweitung und Absenkung der Bahnhofstrasse erfolgen. Durch diesen Eingriff entsteht ein grosszügiger Ankunftsplatz, welcher den Anforderungen eines Zentrumsgebiets Rechnung trägt. Es wird so eine attraktive städtebauliche Situation geschaffen, welche auch als Impuls für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets zu verstehen ist.
Klare Bestvariante	Zur Erfüllung der übergeordneten und kommunalen Vorgaben und Zielen sind keine alternativen Standorte vorhanden, was auch in den vorgängig durchgeführten Planungen nachgewiesen wurde. Zudem wurde der Nachweis erbracht,

dass ein Bushof an der vorgesehenen Lage umsetzbar ist und auch eine bauliche Entwicklung weiterhin möglich ist.

Stellenwert Richtplan

Behördenverbindliche Sicherung

Die grundsätzliche Anordnung an der Bahnhofstrasse war bereits im Rahmen der Testplanung aus dem Jahr 1996 die beste Lösung und wurde im "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet", welcher auch durch eine Urnenabstimmung bestätigt wurde, behördenverbindlich festgehalten. Aufgrund neuer Erkenntnisse soll dieser jedoch aufgehoben werden. Durch die Abbildung im kommunalen Richtplan Verkehr, welcher gemäss § 31 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) zwingend vorhanden sein muss, wird die Koordination und Abstimmung über das gesamte Stadtgebiet sichergestellt. Mit den beiden Festlegungen Bushof und Personenunterführung werden die wichtigen Projekte verknüpft und eine koordinierte Weiterentwicklung behördenverbindlich verankert.

Wirkung Richtplan

Es gilt zu beachten, dass es sich beim Richtplan lediglich um eine behördenverbindliche Festlegung handelt, welche keine grundeigentümergebundenen Festlegungen beinhaltet. Untergeordnete bzw. nachgelagerte Planungen müssen den Vorgaben der Richtplanung entsprechen, wobei ein Projektierungsspielraum besteht.