

Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet

Vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996

Der Präsident:


Ruedi Hächler

Der Sekretär:


Ernst Schläpfer

Durch die Urenenabstimmung vom 1. Dezember 1996 bestätigt.

Vom Regierungsrat am 24. Sep. 1997
mit Beschluss Nr. 2048 genehmigt:

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:





Inhaltsverzeichnis

1. Testplanung	4
1.1 Ermittlung der Rahmenbedingungen	4
1.2 Teilnehmer	4
1.3 Unterschiedliche Aufgabenstellungen	4
1.4 Konzepte	5
2. Teilrichtplan	6
2.1 Inhalt	6
2.2 Rechtsnatur	6
2.3 Bestandteile	6
2.4 Ziel	6
3. Konzeptmerkmale	7
4. Bebauung und Nutzung	8
4.1 Allgemein	8
4.2 Baufeld A	8
4.3 Baufeld B	8
4.4 Baufeld C	9
4.5 Baufeld D	10
4.6 Bereich zwischen Baufeldern C und D	11
4.7 Baufeld E	11
4.8 Baufeld F	11
5. Verkehr	12
5.1 Linienführung des neuen, eigentrassierten öffentlichen Verkehrsmittels (Stadtbahn, Tram, evtl. Bus)	12
5.2 Busstation	12
5.3 Erschliessung und Parkierung	13
5.4 Bahnhofzufahrten	14
5.5 Knoten Ueberland-/Wangenstrasse	14
5.6 Fussgänger- und Velounterführung	15
5.7 Rad- und Fussweg	15
5.8 Behindertenfreundlichkeit	15
6. SBB-Anlagen	16
6.1 Bahnhofgebäude	16
6.2 Güterschuppenareal	16
6.3 Freiverladareal	16
7. Lärm	17
7.1 Areal Nord	17
7.2 Areal Süd	17

8. Etappierung	18
8.1 Endzustand	18
8.2 Kurzfristige Massnahmen / 1. Etappe	20
9. Ergänzende Abklärungen	21
9.1 Städtebaulich-verkehrstechnische ÖV-Studie	21
9.2 Ueberlandstrasse	21
10. Teilrevision planungsrechtlicher Erlasse	21
10.1 Verkehrsrichtpläne	21
10.2 Sondernutzungspläne	21
Anhang	22

Bearbeitung:

Planpartner AG, M. Steiger + L. Huber, Klausstrasse 26, 8034 Zürich
Martin Steiger, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer BSP
Heinz Beiner, Raumplaner HTL/BVS

1. Testplanung

1.1 Ermittlung der Rahmenbedingungen

Im Bahnhofgebiet von Dübendorf stehen sich eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Aufgabenstellungen gegenüber, die einer Koordination bedürfen und einen entsprechenden Handlungsbedarf mit sich bringen. Als Ziele wurden formuliert:

- Zusammenfassung der Buslinien in einer Busstation mit 7 Anlegekanten
- Berücksichtigung eines 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.

Diese Aufgabenvielfalt stellt hohe Anforderungen an die Bearbeitung; zudem ist ein grosser Handlungsspielraum vorhanden. Ein Ideenwettbewerb wäre für diese Aufgabe zu wenig flexibel gewesen, weil er ein eindeutiges und für alle Teilnehmer identisches Programm voraussetzt. Die Stadt Dübendorf wählte deshalb zur Erlangung von Ideen für die Gestaltung, Nutzung und Erschliessung des Bahnhofgebiets ein neues Verfahren: die Testplanung. Die Testplanung bildet eine eigentliche "Vorsorgeplanung". Damit kann die Planungsreife der einzelnen Bauvorhaben herbeigeführt werden, die etappenweise realisiert werden können und dennoch ein harmonisches, aufeinander abgestimmtes Gesamtprojekt repräsentieren.

1.2 Teilnehmer

Die Bearbeitung erfolgte in drei Teams aus Architekten/Planern und Verkehrsingenieuren, die in einem Bewerbungsverfahren aus 27 Interessenten ausgewählt wurden:

- Team A: Karrer + Fuhrmann, Zürich / metron Verkehrsplanung, Windisch / S. Rotzler, Gockhausen
- Team B: G. Erdt, S. Hesse, T. Raymann, H. Schmid, J. Sigg, Dübendorf und Zürich
- Team C: Dürig + Rämi, Zürich / Grünenfelder + Lorenz, St. Gallen.

1.3 Unterschiedliche Aufgabenstellungen

Die Option für ein eigentrassiertes, öffentliches Verkehrsmittel beeinflusste die verschiedenen Konzepte am nachhaltigsten. Den drei Teams wurden deshalb unterschiedliche verkehrsmässige Stossrichtungen vorgegeben:

Team A: Einbezug des ÖV mit Wendeschleife beim Flugplatz
Team B: Einbezug des ÖV mit Wendeschleife beim Bahnhof
Team C: Verzicht auf ÖV.

1.4 Konzepte

Neben den drei unterschiedlichen verkehrsmässigen Vorgaben wurden im Rahmen der Bearbeitung drei räumlich/städtebauliche Ansätze entwickelt, die wie folgt umschrieben werden können:

- grossräumiger Ansatz (Konzept ohne ÖV)
- Aufnahme und Weiterführung der bestehenden Stadtstrukturen in der Umgebung (Konzept mit Wendeschleife beim Bahnhof)
- Strategie der kleinen Schritte (Konzept mit Wendeschleife beim Flugplatz).

2. Teilrichtplan

Die aus den Beiträgen der Teams gewonnenen Erkenntnisse wurden in einem Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet umgesetzt:

2.1 Inhalt

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

2.2 Rechtsnatur

Der Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet dient den Behörden als Koordinations- und Massnahmeninstrument. Er ist behördenverbindlich.

Der Teilrichtplan gibt den Rahmen vor, wie sich das Gebiet entwickeln soll. Die Umsetzung erfolgt mit den bekannten planungsrechtlichen Instrumenten (Gestaltungsplan, Sonderbauvorschriften, etc.). Abweichungen von den Festlegungen im Teilrichtplan sind möglich, sofern diese genügend begründet werden können. Aufgrund der umfangreichen und gründlichen Vorabklärungen im Rahmen der Testplanung besteht allerdings eine erhöhte Beweisspflicht.

2.3 Bestandteile

Der Teilrichtplan besteht aus zwei Plänen im Massstab 1:500 (1. Etappe und Endzustand), einem erläuternden Bericht sowie Illustrationen ("Bilder"). Die Illustrationen stellen die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des vorgegebenen Rahmens dar. Sie sind für die Weiterbearbeitung wegleitend.

2.4 Ziel

Mit dem Teilrichtplan sollen im Bahnhofgebiet vorhandene Hemmnisse beseitigt sowie voneinander unabhängig realisierbare Bauetappen geschaffen werden.

3. Konzeptmerkmale

Das dem Teilrichtplan zugrunde liegende Konzept bildet eine sinnvolle Ergänzung der bestehenden Stadtstrukturen und gibt dem Bahnhofgebiet eine eigene, unverwechselbare Identität:

- Beim Bahnhof wird eine eigentliche Verkehrsdrehscheibe mit Umsteigefunktionen geschaffen.
- Hauptmerkmal ist der neue Bahnhofplatz Süd, der auf das Niveau der Bahnhofstrasse abgesenkt ist und so ein Nebeneinander von öffentlichem Verkehr, Busstation, Fussgängern und Velofahrern auf derselben Ebene ermöglichen soll.
- Durch die Absenkung wird die S-Bahn zur "Hoch-Bahn" und zum Merkmal von Dübendorf.
- Mit einer grosszügigen Unterführung (die historische Achse der Bahnhof-/Wangenstrasse symbolisierend) soll eine attraktive Verbindung der durch die Geleise getrennten Gebiete nördlich und südlich der Bahn erzielt werden.
- Die Unterführung ist aufgeteilt in je einen Bereich für Fussgänger und Velofahrer. Dazwischen befinden sich in Perronnähe die Veloständer.
- Die Unterführung soll "flankiert" werden durch je ein hohes Gebäude auf den Arealen Nord und Süd, die gleichzeitig den städtebaulichen Akzent auf dem jeweiligen Areal setzen.
- Die Fussgänger- und Veloverbindung wird beidseitig durch je einen attraktiv gestalteten Bahnhofplatz im Süden und einen aufgewerteten Platz im Norden gefasst.
- Das Areal Nord ist prädestiniert für die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen, während im Areal Süd das Wohnen überwiegen soll (Motto: "Wohnen auf der Verkehrsdrehscheibe").
- Mit dem abgesenkten Bahnhofplatz Süd, der Unterbrechung der Verbindung Bahnhof-/Bettlistrassen für den Motorfahrzeugverkehr und einer möglichen späteren Umnutzung des Güterschuppens kann langfristig im östlichen Teil des Areals Süd eine ruhige, vom belebteren westlichen Teil abgeschirmte, attraktive "Insel" geschaffen werden.

4. Bebauung und Nutzung

4.1 Allgemein

Es sind voneinander unabhängig realisierbare Bauetappen möglich, die in sich zu städtebaulich guten Lösungen führen.

4.2 Baufeld A

- **Bebauung:**

ca. 3-geschossig, mit einem abschliessenden Kopfbau gegen die Ueberlandstrasse (dieser tritt aufgrund des abfallenden Terrains gegen die Unterführung ca. 5-geschossig in Erscheinung).

- **Nutzungen:**

- Es ist eine max. Gesamtnutzfläche (GNF) von 4800 m² vorzusehen (Richtwert).
- mässig störende Betriebe (Gewerberäume, Dienstleistungen, Büros etc.), P+R, Attika- beziehungsweise Dachwohnungen in lärmgeschützten Bauteilen sind möglich. Im Untergeschoss sind längs der Bahnhofunterführung attraktive Nutzungen anzuordnen.

--> **Zu beachten:**

Die Übersicht über den Rad- und Gehweg, bei der Ein-/Ausfahrt der Parkierungsanlage, muss gewährleistet sein.

4.3 Baufeld B (Areal Grütter)

- **Bebauung:**

- Es kann ein ca. 6-geschossiger Solitär errichtet werden, der einen städtebaulichen Akzent und den Merkpunkt des Areals Nord bilden soll.
- Das Gebäude ist an die historische Achse der Bahnhofstrasse "angedockt" und gleichzeitig Bestandteil des additiven Bebauungsmusters entlang der Bahn.
- Der Neubau soll einen Gegenpol bilden zum gleich hohen, neuen Gebäude auf dem Areal Süd.

• Nutzungen:

- Es ist eine max. Gesamtnutzfläche (GNF) von 1800 m², davon 900 m² für Herrn K. Grütter, vorzusehen (Richtwert).
- Die Gesamtnutzflächen, die das durch Herr K. Grütter konsumierbare Mass übersteigen (ca. 900 m²), sind durch die Stadt Dübendorf zu realisieren. Eine entsprechende Vereinbarung ist im Rahmen eines privaten Gestaltungsplanes oder von Sonderbauvorschriften zu treffen.
- mässig störende Betriebe (Gewerberäume, Dienstleistungen, Büros, etc.), Wohnungen in den Obergeschossen sind denkbar. Im Untergeschoss sind längs der Unterführung publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen.

--> Zu beachten:

- Wird ein ca. 6-geschossiges Gebäude im Baufeld B errichtet, müsste der Abstand zur Nachbargrenze (Grundstück Kat. Nr. 13'043) ca. 14 m betragen (Mehrhöhenzuschlag). Für die Überschreitung der zonengemässen Gebäudehöhe oder einer Unterschreitung des Grenzabstandes ist der Erlass von Sonderbauvorschriften oder eines privaten Gestaltungsplanes erforderlich.
- Zur südlichen Grenze besteht ein Grenzbaurecht mit den SBB. Damit eine Neuüberbauung auf den Baufeldern A und B zusammen mit dem bestehenden Gebäude auf Kat. Nr. 13'043 einen einheitlichen Abschluss der Bebauung gegenüber dem Geleisefeld bildet, ist jedoch auch im Baufeld B der Geleiseabstand von 7 m einzuhalten.

4.4 Baufeld C**• Bebauung:**

- ca. 5-geschossiger (Seite Neuhofstrasse), das Geleisefeld begleitender Längsbau, gegen den neuen Bahnhofplatz hin als ca. 7-geschossiger Kopfbau ausgebildet.
- Der Kopfbau bildet das Pendant zum gleich hohen Neubau auf dem Baufeld B (Areal Grütter).
- Der Längsbau kann mit einem "städtebaulichen Fenster" unterbrochen werden; damit bliebe die Sicht von den Perrons auf den Zürichberg erhalten.

• Nutzungen:

- Es ist eine max. Gesamtnutzfläche (GNF) von 7400 m² vorzusehen (Richtwert).
- Längsbau vorwiegend für Wohnungen und mässig störende Betriebe (Gewerberäumlichkeiten); Kopfbau mit Büros, Dienstleistungen, Wohnungen und im Erdgeschoss attraktiven, publikumsorientierten Nutzungen.

--> Zu beachten:

Die Abgrenzung des Baufeldes C gilt unter der Annahme, dass das heutige Freiverladegleis 41 langfristig aufgehoben wird. Mittelfristig muss dieses Geleise aber für Rangier- und Abstellzwecke nutzbar bleiben; ein Neubau hätte deshalb bis zur Aufhebung des Geleises einen Abstand von ca. 5-6 m zur Geleiseachse einzuhalten.

4.5 Baufeld D**• Bebauung:**

ca. 4-geschossige, quer zur Neuhofstrasse stehende Baukörper mit Attika. Gegen die Ueberlandstrasse mit einem Kopfbau als Abschluss.

• Nutzungen:

- Es ist eine max. Gesamtnutzfläche (GNF) von 7000 m² vorzusehen (Richtwert).
- Wohnungen. Zwischen den Hauptgebäuden können ergänzend 1-2-geschossige Kleinbauten für gewerbliche Nutzungen (z.B. Ateliers) oder Gemeinschaftsanlagen vorgesehen werden.

--> Zu beachten:

- Eine allfällige Erweiterung des Baufelds D in Richtung Nord ist vom Entscheid über die Art des öffentlichen Verkehrsmittels und dessen Linienführung abhängig.
- Sollte durch die Neugestaltung der Einmündung Neuhofstrasse – Ueberlandstrasse eine Verschiebung des Trottoirs erforderlich werden, muss die Erstellung einer Arkade möglich sein.

4.6 Bereich zwischen Baufeldern C und D

Sollte das öffentliche Verkehrsmittel nicht von der Ueberlandstrasse zum Bahnhof geführt werden, sind für die Nutzung des Bereichs zwischen den Baufeldern C und D bauliche und gestalterische Massnahmen vorzusehen, die eine feste Zuweisung dieses Raumes in öffentliche, halböffentliche sowie private Bereiche ermöglichen (z.B. Nutzung als gemeinsamer Innenhof).

4.7 Baufeld E

• **Bebauung / Nutzung:**

- Es ist eine max. Gesamtnutzfläche (GNF) von 4000 m² vorzusehen (Richtwert).
 - Durch die Aufhebung des bisherigen und die Verlegung des Freiverlads auf das heutige Güterschuppenareal muss der Güterumschlag mittelfristig sichergestellt werden.
 - Ein Ersatz- bzw. Neubau für den heutigen Güterschuppen muss möglich sein.
 - Langfristig ist eine Umnutzung denkbar. Das Baufeld E ist vorwiegend für ruhige, wenige verkehrserzeugende Nutzungen vorzusehen (z.B. Wohnen).
- > **Zu beachten** (gilt für die Option einer Umnutzung des Güterschuppenareals, z.B für Wohnungsbau):

Durch die provisorische Anordnung der Busstation im Bereich des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens halten die Busse unmittelbar an der Begrenzung des Baufeldes E; deshalb ist die Anordnung einer Arkade zu prüfen.

4.8 Baufeld F

• **Bebauung / Nutzung:**

- Nach Absenkung des Bahnhofplatzes ist im Baufeld F, auf dem abgesenkten Niveau, eine publikumsorientierte Nutzung vorzusehen (z.B. Café). Damit soll die Belebung des Bahnhofplatzes gefördert werden.
- Im Bereich Bahnhof (zwischen F und Geleise) ist auf der Ebene des neuen Bahnhofplatzes die Errichtung einer SBB-Verkaufsstelle oder Bahnnebenbetriebes zu ermöglichen.

5. Verkehr

5.1 Linienführung des neuen, eigentrassierten öffentlichen Verkehrsmittels (Stadtbahn, Tram, evtl. Bus)

- **Varianten:**

- Variante **Ue**: ab Ueberlandstrasse mit Wendeschleife auf dem neuen Bahnhofplatz
- Variante **Ba**: ab Bahnhofstrasse über Neuhofstrasse und Areal Süd/Bahnhofplatz

---> **Zu beachten:**

- Mit den Grundeigentümern der, von der Linienführung betroffenen, westlich der Bahnhofstrasse liegenden Parzellen sind Verhandlungen über die Lösungsmöglichkeiten zu führen.
- Die Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel soll frühzeitig realisiert werden. Die dazu notwendigen Arbeiten sind ohne Verzögerung weiterzuführen (siehe auch Punkt 8.)

5.2 Busstation

- **Provisorische Busstation:**

- Das Busproblem ist als vordringlich zu behandeln. Es ist möglichst rasch die Einrichtung einer provisorischen Busstation (Anlegekante) entlang des Bahnhofgebäudes und Güterschuppens sowie der Bettlistrasse/Bahnhofstrasse, mit Wendeschleife bei der Einmündung Bettlistrasse, vorzusehen.
- Weil der Güterumschlag beim Schuppen vorderhand noch aufrechterhalten werden muss, können nicht sämtliche Busse entlang dieser Kante anlegen (Konfliktmöglichkeiten mit Fahrzeugen beim Güterumschlag). Einzelne Buslinien sind deshalb entlang der Bahnhofstrasse anzuordnen.
- Die Buswendeschleife muss lage- und höhenmässig noch überprüft werden.

- **Definitive Busstation:**

- Die definitive Busstation mit 7 Busanlagekanten ist im heute überbauten Gebiet westlich der Bahnhofstrasse anzusiedeln.
- Die Zufahrt erfolgt von der Neuhofstrasse.

--> Zu beachten:

Mit den Grundeigentümern der, durch die Busstation tangierten, westlich der Bahnhofstrasse liegenden Parzellen sind frühzeitig Verhandlungen über den Erwerb ihrer Liegenschaften aufzunehmen.

5.3 Erschliessung und Parkierung**• Baufeld A:**

- Die Erschliessung erfolgt von der Ueberlandstrasse mit einer Ein-/Ausfahrt im Bereich des Grundstückes Kat. Nr. 14'604 (tiefster Punkt des Geländes).
- Die Parkierung ist in der, im Sockelgeschoss der Neuüberbauung untergebrachten, P+R-Anlage anzuordnen.

• Baufeld B (Areal Grütter):

- Die Anlieferung erfolgt von der Ueberlandstrasse
- Bis zur Realisierung der Überbauung im Baufeld A ist die Parkierung in der bestehenden, oberirdischen P+R-Anlage vorzunehmen.
- Nach Realisierung der Überbauung im Baufeld A und der dazugehörenden unterirdischen P+R-Anlage hat sich der Grundeigentümer des Baufeldes B in diese neue Einstellhalle einzukaufen.

• Fussgänger- und Velounterführung:

- Längs der Unterführung sind beidseits attraktive Nutzungen anzuordnen.
- Insbesondere ist eine gute Anbindung der Untergeschosse in den Baufeldern A, B und C anzustreben.

• Baufeld C:

- Die Parkierung ist unterirdisch, in einer Gemeinschaftsanlage unter dem Längsbau, anzuordnen.
- Die Zufahrt zu diesem Parking erfolgt von der Neuhoferstrasse her über die Parzelle Kat. Nr. 4518 (im Besitz der Stadt Dübendorf). Es handelt sich hierbei um dieselbe Einfahrt, die für die Unterniveaugarage im Baufeld D benötigt wird.

- Die Anlieferung für den neuen, ca. 7-geschossigen Kopfbau erfolgt oberirdisch über den Bahnhofplatz Süd.

--> **Zu beachten:**

Für die Anlieferung und Erschliessung der unterirdischen Einstellhalle im Baufeld C ist ein Durchfahrtsrecht ab der Neuhofstrasse erforderlich (Eintrag im Grundbuch).

• **Baufeld D:**

- Die Parkierung ist in einer unterirdischen Einstellhalle im Baufeld D untergebracht.
- Die Zufahrt ist über das Grundstück Kat. Nr. 4518 vorzunehmen (vgl. auch Kommentar zum Baufeld C).

• **Baufeld E:**

- Die Parkierung ist unterirdisch, in einer Gemeinschaftsanlage unter dem Längsbau, anzuordnen.
- Die Erschliessung erfolgt über die Bahnhof- und Bettlistrasse. Nach Absenkung des Bahnhofplatzes ist die Zufahrt über die Bahnhofstrasse nur noch als Notzufahrt (Rampe entlang des Restaurants "Bahnhof") möglich.

--> **Zu beachten:**

Nach Absenkung des Bahnhofplatzes muss die Erschliessung der Grundstücke an der Rosenstrasse weiterhin gewährleistet bleiben.

5.4 Bahnhofzufahrten

- Die Zufahrten und "Kiss+Ride" zum bestehenden Bahnhof und zum neuen Bahnhofplatz Süd sind funktionsgerecht zu gewährleisten.
- Vorfahrt- und Taxistandplätze sind in genügender Zahl an geeigneter Lage in Nähe des Bahnhofs anzubieten.

5.5 Knoten Ueberland-/Wangenstrasse

Die Verkehrslösung und der Raumbedarf für den Knoten sind in einer Detailprojektierung abzuklären. Bis zu dieser Klärung sind die Optionen für einen Kreislauf offenzuhalten.

- Zu beachten sind:
 - die Bevorzugung von Buslinien
 - der Standort der Bushaltestellen
 - die bestehende Rampe
 - die Möglichkeit der Erstellung von Schutzinseln für Fussgänger
 - die Führung von Rad- und Fussweg
 - die Anlieferung zu Baufeld B.

5.6 Fussgänger- und Velounterführung

- **Funktionen:**

- Eine neue, breit angelegte Fussgänger- und Velounterführung dient der Erschliessung der Perrons und verknüpft die beiden Bahnhofplätze Nord und Süd. Gleichzeitig können so die Gebiete nördlich und südlich der Geleise näher zusammengeführt werden.
- In der Unterführung können Veloabstellplätze an attraktiver Lage geschaffen werden.

→ **Zu beachten:**

- Für den Ausbau der heutigen Personenunterführung auf das vorgesehene Ausmass sind Hilfsbrücken notwendig. Die Stützweite einer Hilfsbrücke beträgt 17,4 m, was eine maximale Unterführungsbreite von 12,5 m ergibt. Die Kosten für zwei Hilfsbrücken pro Gleis mit Zwischenabstützung ergeben eine Verteuerung um ca. Faktor 1,5. Nebst den Langsamfahrkosten für die Hilfsbrücken ist mit Baukosten von ca. Fr. 6000.- bis 8000.- pro m² zu rechnen.
- Der Abstand Unterkant Schiene bis Oberkant Unterführung beträgt 0,85 m.

5.7 Rad- und Fussweg

- Der bestehende Rad- und Fussweg entlang der Ueberlandstrasse im Areal Nord ist an den Rand der Baufelder A und B zu verlegen. Wünschbar ist eine Rampe für Radfahrer und Fussgänger.
- Die Option für eine Fussgängerüberführung am östlichen Perron-Ende, als Verbindung zu den Quartieren Flugfeld und Bettli, ist sicherzustellen.

5.8 Behindertenfreundlichkeit

Das Wegnetz und die Zugänglichkeit der Gebäude haben die Bedürfnisse von Behinderten zu berücksichtigen.

6. SBB-Anlagen

6.1 Bahnhofgebäude

- Das bestehende Bahnhofgebäude bleibt erhalten.
- Mit der Realisierung des neuen, abgesenkten Bahnhofplatzes Süd ist eine direkte Anbindung/Präsenz der bahnkundenbezogenen Funktionen auf diesem Niveau zu ermöglichen und anzustreben.

6.2 Güterschuppenareal

- Für die weitere Nutzung des Güterschuppens muss eine Umschlagsmöglichkeit gewährleistet werden.
- Der Güterumschlag auf dem Schuppenareal muss bis auf weiteres sichergestellt sein; eine Zwischennutzung als P+R-Anlage kommt nicht in Frage.

6.3 Freiverladeareal

- Bis zur Realisierung einer Neuüberbauung ist im Baufeld C wie bisher eine provisorische Nutzung als P+R-Anlage vorzusehen. Die noch fehlende ordnungsgemäße Signalisierung mit Gebührenpflicht ist mit den entsprechenden Fachdiensten abzusprechen.
- Das Freiverladegleis 41 muss zumindest mittelfristig für Rangier- und Abstellzwecke nutzbar bleiben.

7. Lärm

7.1 Areal Nord

- Für gewerbliche Nutzungen werden die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Strassenlärm eingehalten.
- An den bahnseitigen Fassaden sind die IGW für den Bahnlärm auch für gewerbliche Nutzungen überschritten. Es sind somit entsprechende Massnahmen vorzusehen (z.B. Anordnung der lärmempfindlichen Räume, Schichtung, etc.).

7.2 Areal Süd

- Lärmempfindliche Räume im Baufeld D dürfen nicht auf die Neuhofstrasse orientiert werden. Es ist eine kammartige Bebauung anzustreben (gemäss den Studien der Teams Erdt und Rotzler).
- In den Baufeldern C und E müssen sowohl lärmempfindliche Wohn- wie auch Arbeitsräume auf die Südseite orientiert werden, oder die Nordfassade ist jeweils als geschlossene Fassade auszugestalten.

8. Etappierung

8.1 Endzustand

Die Realisierung des Konzeptes, das dem Teilrichtplan zu Grunde liegt, kann in verschiedenen Etappen aufgeteilt werden. Vor Inangriffnahme der Etappe 3 ist die definitive ÖV-Führung im Bahnhofgebiet festzulegen:

a) Etappe 1:

- Provisorische Busstation im Bereich des heutigen Aufnahmegebäudes und der Bahnhofstrasse:

Anforderungen:

- Konflikte zwischen wendenden Bussen im Bereich der Einmündung Bettlistrasse mit dem Privatverkehr und dem Güterumschlag im Schuppenareal sind mittels Verkehrsorganisation auszuräumen.
- Attraktivere Standorte der Bushaltestellen Richtung Wangenstrasse.

- Neubau im Baufeld B (Areal Grütter):

Anforderungen:

- Die bestehende Fussgängerrampe würde wegfallen und müsste ersetzt werden.
- Die Parkierung wäre vorderhand in der bestehenden, oberirdischen P+R-Anlage auf dem Areal der Stadt Dübendorf unterzubringen.

b) Etappe 2:

- Bauten im Baufeld A

c) Etappe 3:

- Bauten im Baufeld C (Phase 1: Längsbau bis zum "städtebaulichen Fenster", Phase 2: neues Kopfgebäude):

Für die Anlieferung und Erschliessung der unterirdischen Einstellhalle im Baufeld C ist ein Durchfahrtsrecht ab der Neuhofstrasse erforderlich (Eintragung im Grundbuch).

- Bauten im Baufeld D, 1. Etappe:

Für die Erstellung der unterirdischen Parkierungsanlage im Baufeld D, samt Zufahrt über das Grundstück Kat. Nr. 4518, ist der Abbruch der beiden Gebäude an der Neuhofstrasse, Kat. Nr. 4864 und 4518, erforderlich.

- Bauten im Baufeld E (Umnutzung):

Die Realisierung ist erst möglich, wenn der Schuppen nicht mehr für den Güterumschlag benötigt wird.

d) Etappe 4:

Die Inangriffnahme dieser Etappe erfordert den Abbruch von Gebäuden westlich der Bahnhofstrasse:

- Absenkung des Bahnhofplatzes Süd
- Bauten im Baufeld F (Café):
 - Hat die Unterbrechung der Zufahrt zum Aufnahmegebäude für den motorisierten Verkehr zur Folge.
 - Es sind entsprechende Strassenanpassungen vorzunehmen.
 - Die Erschliessung der Bauten an der Rosenstrasse muss gewährleistet bleiben.
- Bahnhofplatz Nord
- Fussgänger- und Velounterführung
- Definitive Busstation

e) Allgemein:

- Das neue, eigentrassierte öffentliche Verkehrsmittel zum Bahnhof soll zum frühestmöglichen Zeitpunkt realisiert werden.
- Bis zur Realisierung dieses Verkehrsmittels ist die entsprechende Aufgabe mit Bussen zu erfüllen.

8.2 Kurzfristige Massnahmen / 1. Etappe

Die Realisierung sämtlicher Etappen stellt eine langfristige Massnahme dar. Konzept und Teilrichtplan sind derart aufgebaut, dass auch kurzfristig eine erste Etappe in Planung genommen werden könnte, ohne dass grössere Eingriffe in die bestehende Bausubstanz vorzunehmen sind. Insbesondere der Abbruch der bestehenden Häuser westlich der Bahnhofstrasse stellt eine Massnahme dar, die vorläufig nicht zwingend erforderlich ist, solange die Realisierung des neuen öffentlichen Verkehrsmittels (Stadtbahn, Tram, etc.) keine konkreteren Formen annimmt.

Mit einem geschickten Abtausch verschiedener Liegenschaften westlich der Bahnhofstrasse könnte auch der abgesenkte Bahnhofplatz Süd – zumindest teilweise – realisiert werden.

9. Ergänzende Abklärungen

9.1 Städtebaulich-verkehrstechnische ÖV-Studie

Das neue öffentliche Verkehrsmittel (Stadtbahn, Tram, etc.) soll entweder auf der Ueberlandstrasse oder über die Bahnhofstrasse geführt werden. Die Machbarkeit dieser Linienführungen ist in einer separaten Studie nachzuweisen. Neben den verkehrstechnischen Anforderungen sind insbesondere die städtebaulichen und ortsgestalterischen Auswirkungen und die zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen zu ermitteln. Damit können neben der rechtzeitigen Trasseesicherung auch die, für die übrigen von einer Tramlinienführung tangierten Gebiete in Dübendorf, geltenden Bedingungen geklärt werden. Der Verzicht auf eine Tramschleife und eine Absenkung des Bahnhofplatzes ist zu gegebener Zeit in einer separaten Studie zu prüfen.

9.2 Ueberlandstrasse

- Der Strassenquerschnitt der Ueberlandstrasse, der als Grundlage für die weitere Planung dienen soll, ist unter Berücksichtigung der regionalen und kommunalen Verkehrskonzepte rechtzeitig festzulegen.
- Die möglichen Verkehrsauswirkungen einer Funktionsänderung der Ueberlandstrasse auf das Zentrum sind rechtzeitig abzuklären.

10. Teilrevision planungsrechtlicher Erlasse

10.1 Verkehrsrichtpläne

Die verschiedenen Verkehrsbauwerke, Linienführungen, etc. machen eine teilweise Anpassung des kommunalen und regionalen Verkehrsrichtplanes notwendig.

10.2 Sondernutzungspläne

Von der heute gültigen Bau- und Zonenordnung abweichende Festlegungen sind im Rahmen von Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften umzusetzen. Die Sondernutzungspläne sollen, um den besonders hohen städtebaulichen Anforderungen gerecht zu werden, auf der Grundlage von Wettbewerben entwickelt werden.

Anhang

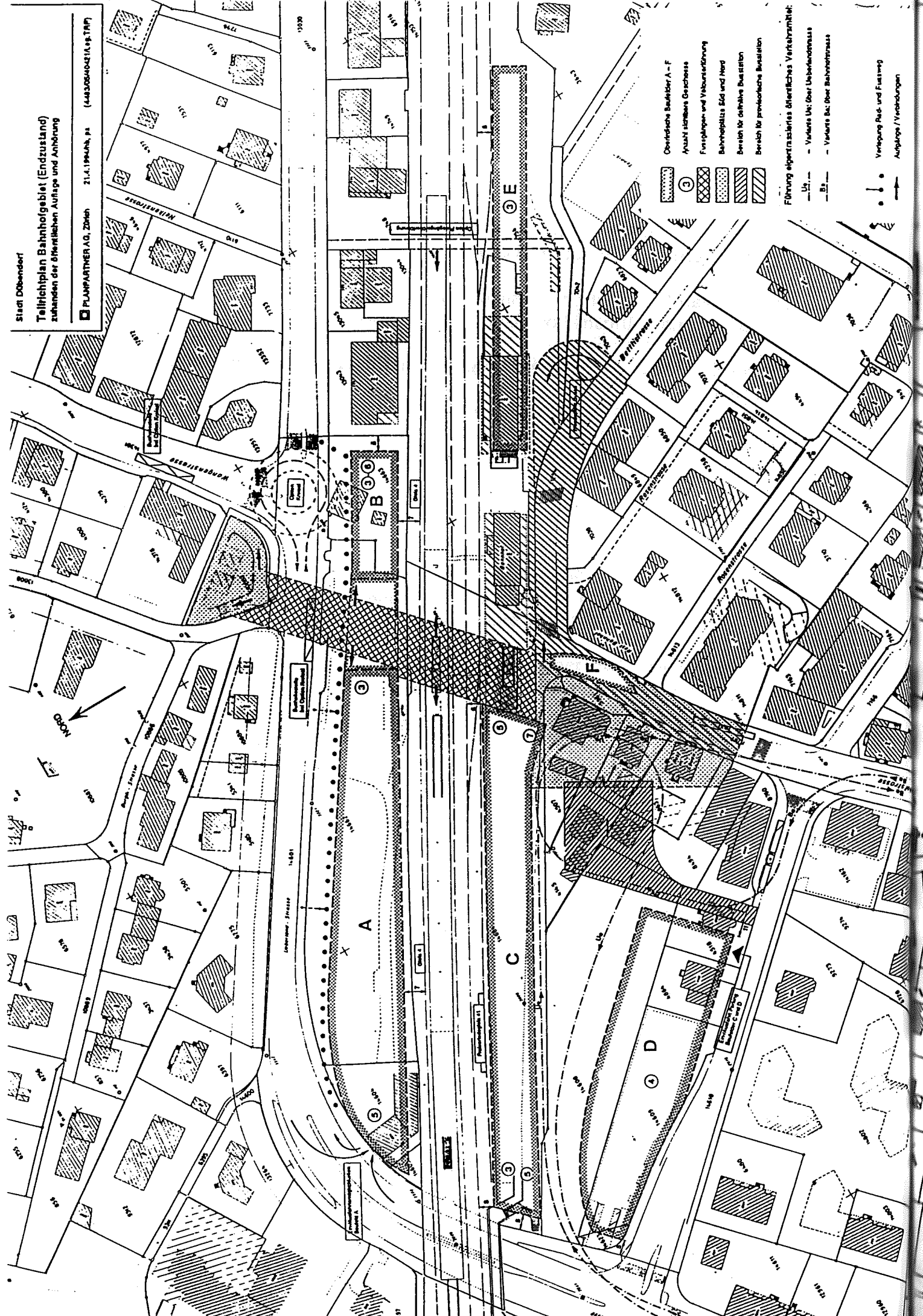
- 1 Teilrichtplan (Endzustand),
mit erläuternder Illustration (Isometrie)
- 2 Teilrichtplan (kurzfristige Massnahmen, 1. Etappe),
mit erläuternder Illustration (Isometrie)
- 3 Vergleich Nutzungsmöglichkeiten gemäss gültiger Bauordnung und Teil-
richtplan

Stadt Döberstadt

Teilrichtplan Bahnhofgebiet (Endzustand) zufolgend der öffentlichen Auflage und Anordnung

PLANKARTENVERLAG AG, ZÜRICH

21.1.1944 Nr. 31 (4423205404211.03.11P)



- Dreiseitige Baublöcke A - F
- Anzahl städtischer Geschäfte
- ▨ Fussgänger- und Veloüberführung
- ▤ Bahnhofsplatz Süd und Nord
- ▧ Bereich für elektrische Busstation
- ▩ Bereich für private Busstation

Führung öffentlicher Verkehrsmitel:

- U₁ - - - - - Vorles U₁ über Unterbahnstrasse
- B₁ - - - - - Vorles B₁ über Bahnhofstrasse
- Verlegung Rad- und Fußweg
- Aufzüge / Verbindungen

Illustration "Endzustand"

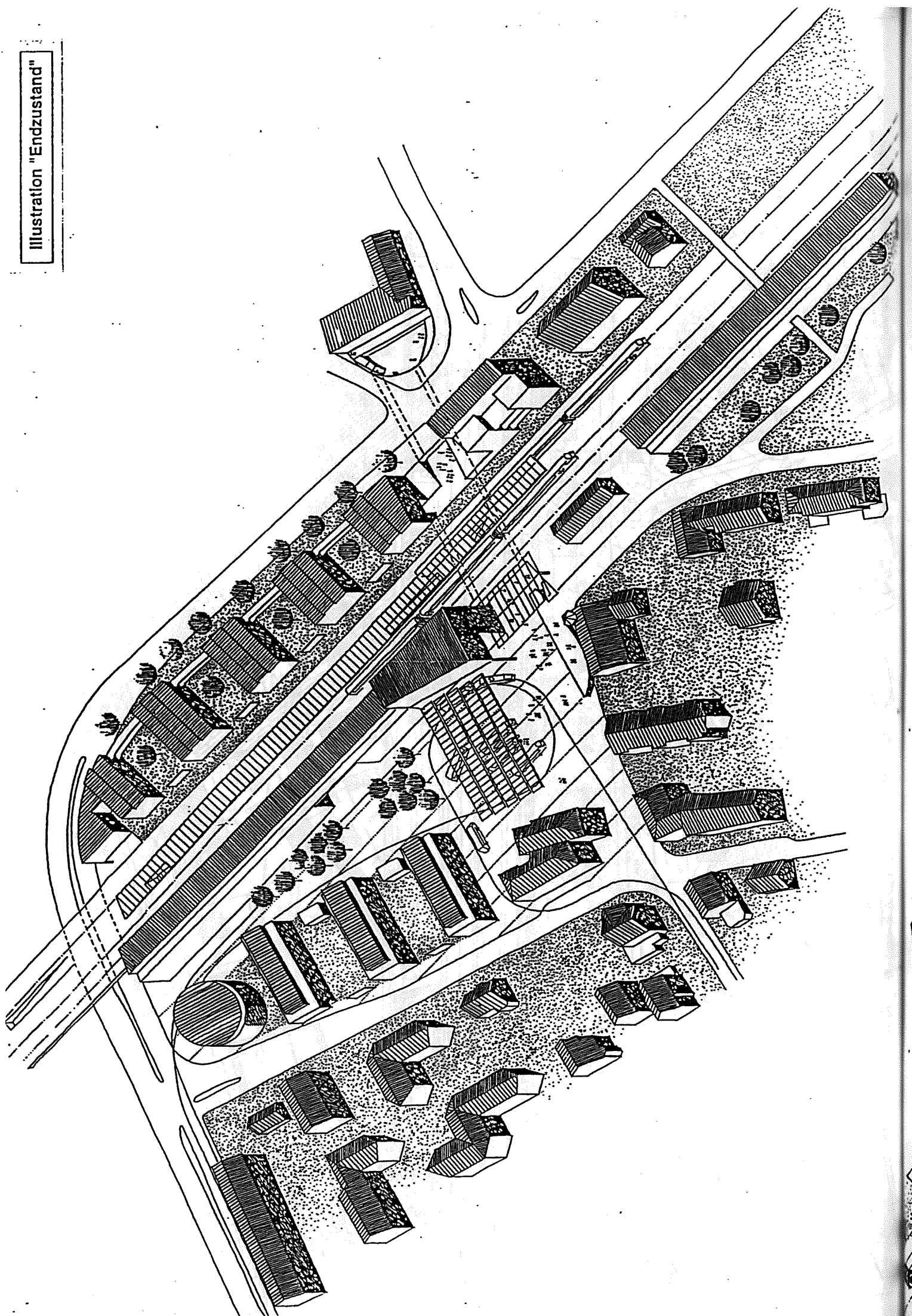
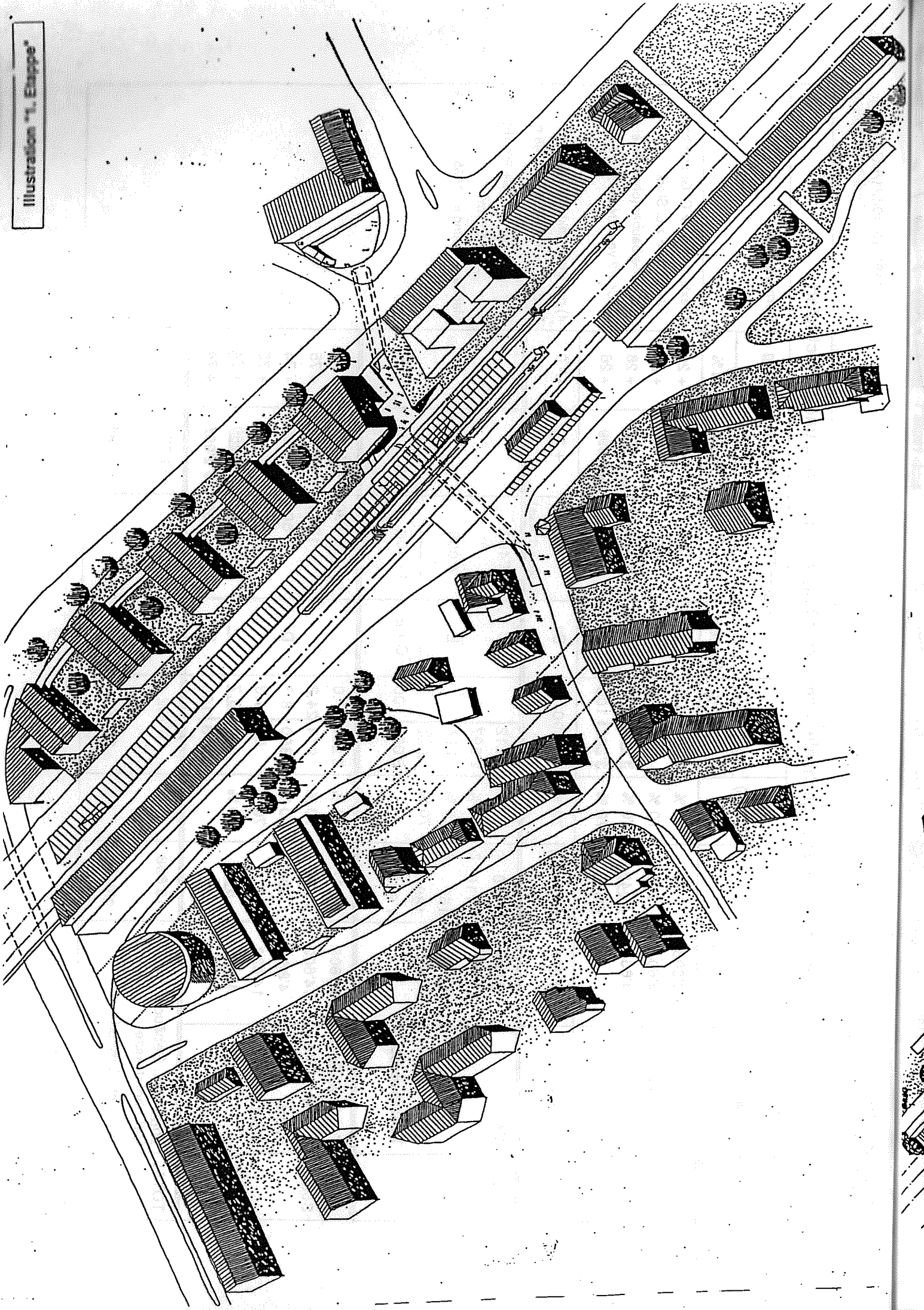


Illustration "L'Esappe"



Vergleich Nutzungsmöglichkeiten gemäss gültiger Bauordnung und Teilrichtplan

Areal	Grund-eigentümer	Kat.Nr.	Fläche in m ²	AZ (WG3)	BGF		BGF gem TRP		Mehrausnutzung		Bemerkungen
					gem. BZO m ²	%	Baufeld	m ²	in m ²	in %	
Nord	SBB	14'603	76	70 %	53	1.4		67	+ 14	+ 26	1) exkl. 300 m ² z.G. Grütter bzw. inkl. 300 m ² z.L. Stadt 2) eff. überbaubar (ohne Geleise) 3) nur 1/2 von 334 m ² z.G. SBB
	Stadt D'dorf	14'604	706	70 %	494	13.0	A	624	+ 130	+ 26	
	Total	14'662	<u>4'648</u> 1)	70 %	<u>3'254</u> <u>85.6</u>		--	<u>4'109</u> 4)	<u>+ 855</u>	+ 26	
	Karl Grütter	14'663	5'430	70 %	3'801	100	A	4'800	= + 999	+ 26	
Mitte	SBB	14'664	1'271	70 %	890		B	900	+ 10	+/- 0	4) nur Stadt (inkl. Baufeld B): BGF _{res} = 494 + 3254 = 3748 m ² BGF _{TRP} = 624 + 4109 + 900 (B) = 5633 m ² Mehrausnutzung = + 1885 m ² = +50%
		14'754	3'160	70 %	2'212		C	7'400			
		7'042	3'710	70 %	2'597		E	4'000			
		7'043	167	70 %	117		--	--			
		Total überbaubar	7'225	188	70 %	<u>132</u>		C+E	11'400	+ 6'342	
Süd	Trachsler Erben	14'608	3'267	70 %	2'287	57.0		3'990	+ 1'703	+ 74	
		14'609	1'391	70 %	974	24.3		1'701	+ 727	+ 75	
		4'864	500	70 %	350	8.7	D	609	+ 259	+ 74	
		14'623	74	70 %	52	1.3	--	91	+ 39	+ 75	
		4'518	<u>500</u>	70 %	<u>350</u> <u>8.7</u>		D	<u>609</u>	<u>+ 259</u>	+ 74	
Total	5'732	5'732		4'013	100		7'000	+ 2'987	+ 74		
TOTAL	ohne best. Gebäude an Bahnhofstrasse		19'658		13'762			25'000	+ 11'238	+ 82	
	mit best. Gebäude		23'151		16'206				+ 8'794	+ 54	