Stadt Dübendorf

Stadtrat

A N T R A G

des Stadtrates vom 2. Juni 2022

GR Geschäfts-Nr. 24/2022

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

Teilrevision Kommunaler Richtplan "Verkehr" und Aufhebung "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" zwecks neuem Bushof und Verbreiterung Personenunterführung Bahnhof Dübendorf

---

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 2. Juni 2022, gestützt Art. 16, Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 26. September 2021

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

1. Die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr, bestehend aus dem Situationsplan Mst. 1 :5000 vom 20.05.2022, wird festgesetzt.

2. Der Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet, vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996 und vom Regierungsrat am 24. September 1997 genehmigt, wird aufgehoben.

3. Dem Bericht zu den Einwendungen gemäss § 7 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird zugestimmt.

4. Der Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) wird zur Kenntnis genommen.

5. Das überwiesene und aufrechterhaltene Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende "Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" wird gestützt auf Art. 49 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates abgeschrieben.

6. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.

WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 2
2 Planungen seit 2013 zum Bahnhofgebiet Dübendorf 3
3 Inhalt und Begründung der beantragten Lösung 6
4 Zeitplan der weiteren Planungsschritte bei Zustimmung zur Richtplanvorlage bis Ende 2022 8
5 Konsequenzen einer Ablehnung 10
6 Antrag 10
Aktenverzeichnis 12

1 Ausgangslage

Der kantonale Richtplan legt als wichtigen Punkt seiner Verkehrsgesamtstrategie fest, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Die Stadt Dübendorf liegt in der Stadtlandschaft Glattal, welche sich durch überdurchschnittliche Nutzungsdichten und eine hohe Entwicklungsdynamik auszeichnet.

Zentrale Elemente des öffentlichen Verkehrssystems bilden die Bahnhöfe, welche als Umsteigeschwerpunkte zwischen dem S-Bahn-Netz und der ÖV-Feinverteilung mittels Bus und Glattalbahn dienen. Im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe sind zudem – entsprechend der kantonalen und regionalen Richtplanung – meist Zentrumsgebiete mit hoher Siedlungsdichte festgelegt.

Für das Siedlungsgebiet der Stadt Dübendorf sind die beiden Bahnhöfe Stettbach und Dübendorf von zentraler Bedeutung. Während der Bahnhof Stettbach, in Kombination mit der Glattalbahn, den Anschluss des kantonalen Zentrumsgebiets Hochbord an das ÖV-Verkehrssystem sicherstellt, übernimmt dies der Bahnhof Dübendorf für das Stadtzentrum Dübendorf, im Richtplan als Zentrumsgebiet von regionaler Bedeutung festgelegt, vom Areal Leepünt via Bahnhof- und Wangenstrasse bis zum Eingang des Flugplatzes reichend.

Im Zuge der Realisierung der Glattalbahn zum Bahnhof Stettbach wurde dieser in den Jahren 2008-2010 grundlegend modernisiert und als ÖV-Plattform mit Tramwendeschleife und diversen Bushaltekanten ausgebildet. Am Bahnhof Dübendorf hingegen wurden trotz des überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums der letzten 15 Jahre, infrastrukturell nur kosmetische Massnahmen vorgenommen. Die Verkehrssituation und -gestaltung um den Bahnhof Dübendorf wird allgemein als wenig befriedigend wahrgenommen aufgrund der vergleichsweise engen Platzverhältnisse, was insbesondere zu Konfliktsituationen zwischen dem MIV und dem Busverkehr, aber auch zwischen dem rollenden Verkehr und dem Fussverkehr führt. Die Verkehrssituation rund um den Bahnhof Dübendorf war deshalb auch verschiedentlich Thema von politischen Vorstössen; zuletzt verlangte das am 7. Mai 2018 vom

Gemeinderat überwiesene Postulat "Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" eine vertiefte Analyse der Situation rund um den Bahnhof Dübendorf in Bezug auf alle Verkehrsteilnehmenden sowie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums; und daraus resultierend keine Einzelmassnahmen, sondern eine Gesamtauslegeordnung. Aufgrund zum damaligen Zeitpunkt noch offener Planungs- und Projektierungsschritte wurde das Postulat aufrechterhalten.

2 Planungen seit 2013 zum Bahnhofgebiet Dübendorf

2013/2014: Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Plus

In den Jahren 2013/2014 hat die Stadt Dübendorf die Testplanung "Wangenstrasse/Bahnhof plus" durchgeführt. Eines der Fokusgebiete dieser Testplanung war der Raum Bahnhof Süd. Eine für den Raum Bahnhof Süd zentrale Schlussfolgerung aus der Testplanung ist die Notwendigkeit des Baus eines neuen Bushofs südlich des Bahnhofs Dübendorf sowie eine damit einhergehende Neugestaltung des südlichen Bahnhofvorbereichs.

Der Synthesebericht der Testplanung kommt zu Schluss, dass die künftigen Anforderungen an den Bahnhof Dübendorf als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs nur mit einem neuen Bushof abgedeckt werden können und dass dieser idealerweise südwestlich des Bahnhofs direkt an den Gleisen anzuordnen ist. Der Synthesebericht der Testplanung hält fest, dass dieser Standort die funktionalen und städtebaulichen Anforderungen sehr gut erfüllt. Der Synthesebericht zeigt weiter auf, dass die Variante eines abgesenkten Bahnhofplatzes auf das Niveau der heutigen Personenunterführung die meisten Vorteile bringt. So werden eine hohe Übersichtlichkeit, kurze Wege und flexible Zu- und Wegfahrten für die Busse ermöglicht. Zwischen Perron und Bahnhofplatz kann ein neues Bahnhofdach aufgespannt werden, um witterungsgeschützte Umsteigewege zu garantieren.

Die Personenunterführung soll gemäss Synthesebericht als städtische Verbindung in Kontinuität mit der Bahnhofstrasse gestaltet werden. So gewährleistet sie eine direkte und attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof Süd, den SBB-Perrons und dem Bahnhof Nord, wo sich auch die künftige Haltestelle der Glattalbahn befinden wird. Damit die Personenunterführung die Rolle einer städtebaulichen Verbindung zwischen dem Nord- und Südteil der Gleise wahrnehmen kann – und um die zukünftigen Fussgängerströme aufnehmen zu können – ist die Personenunterführung zwingend zu verbreitern.

Die Testplanung kommt insgesamt zum Schluss, dass die komplette Neuorganisation des südlichen Bahnhofbereichs mit einem tiefergelegten Bahnhofplatz und einem grosszügigen Bushof die wesentlichen Konflikte bei der OV-Infrastruktur löst, eine grosszügige Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität ermöglicht und dem Bahnhof eine neue Identität gibt, die seiner Bedeutung gerecht wird.

Das Resultat der Testplanung dient seither als eine Art Zielbild, an welchem sich die weiteren Planungen im Bahnhofsgebiet Dübendorf ausrichten. Die Resultate dieser Testplanung sind anschliessend auch in wichtigen strategischen Raum- und Verkehrskonzepte der Stadt Dübendorf – ins Gesamtverkehrskonzept (seit 2015) sowie in das neue Räumliche Entwicklungskonzept (seit 2020) – eingeflossen.

Im Anschluss an die Testplanung mussten weitere, vertiefte Abklärungen für einen neuen Bushof samt neuem Bahnhofplatz sowie für eine erneuerte Personenunterführung getroffen werden.

2015: Variantenstudium Bushof, Haltestellenanordnung

Nach ersten zentralen Abklärungen mit den SBB wurde 2015 beim Büro EWP ein Variantenstudium in Auftrag gegeben, welches die Erkenntnisse aus der Testplanung vertiefte. Für den Bushof wurde ein Variantenfächer für die Haltestellenanordnung geprüft, der Raumbedarf ausgewiesen und auf Geometrie, Fahrgastkomfort und Betriebsqualität geprüft sowie das Verkehrsregime für alle Verkehrsarten weiterentwickelt. Die Machbarkeit der unterschiedlichen Varianten wird im Variantenstudium nachgewiesen und Vor- und Nachteile unterschiedlicher Haltekanten-Anordnungen dargelegt. Die detailliertere Analyse zeigte aber auch, dass es vor der Wahl einer Bestvariante noch einige offene Fragen zu klären gab: So musste das genaue Ausmass der Platzabsenkung aus städtebaulicher Sicht näher untersucht werden. Zudem verlangte der Stadtrat eine Kostenschätzung der unterschiedlichen Varianten - auch einer ohne Platzabsenkung.

2016/2017: Städtebauliches Gutachten Bahnhof Süd

Die Büros Feddersen & Klostermann und Studio Brühlmann Loetscher, welche bereits am Synthesebericht der Testplanung beteiligt waren, untersuchten daraufhin die Tragbarkeit des Eingriffs durch die Platzabsenkung aus städtebaulicher Sicht. Das Resultat fiel klar und deutlich aus; die Variante mit Platzabsenkung ("tief") schneidet in sämtlichen städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien besser ab als die Variante ohne Platzabsenkung. Zudem bevorzugt der Bericht die Variante "schmal" mit Sägezahnanordnung der Bushaltestellen, um der angrenzenden Bebauung mehr Spielraum zu gewähren und eine bessere Orientierung für ÖV-Kunden zu ermöglichen. Der Stadtrat kam im März 2017 zum Schluss, dass die empfohlene Variante ("tief, schmal") nicht nur städtebaulich und verkehrlich, sondern auch wirtschaftlich am besten abschneidet und legte sie als weiterzubearbeitende Bestvariante fest.

2018: Bebauungs- und Verkehrskonzept Bahnhof Süd

Der Stadtrat gab wiederum bei den Büros Feddersen & Klostermann und Studio Brühlmann Loetscher ein Bebauungskonzept in Auftrag, welches den Rahmen für die künftigen baulichen Veränderungen um den Bushof definieren soll. Es erarbeitete verschiedene Varianten für die Bebauung, prüfte verschiedene Nutzungsszenarien und zeigte Möglichkeiten für eine etappierte Umsetzung auf. Das Verkehrskonzept, welches von IBV Hüsler erarbeitet wurde, hatte zum Ziel, ein Erschliessungskonzept des Gevierts Bahnhof Süd für den MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu erarbeiten. Es klärt die Anordnung von Parkplätzen und Veloabstellplätzen, definiert die verkehrlichen Anforderungen an den Strassenraum und definiert einen groben Entwurf des Strassen- und Freiraums.

2019/2020: Vertiefte Vorstudie zur erweiterten Personenunterführung

Die bestehende Personenunterführung am Bahnhof Dübendorf ist aufgrund ihrer Dimensionierung in heutiger Ausgestaltung unübersichtlich und wenig attraktiv. Mit den zunehmenden Personenflüssen werden bestehende Nutzungskonflikte zusätzlich verstärkt. Zukünftig soll die PU als städtebauliches Element gelesen werden, welches die beiden Bahnhofseiten respektive Stadtteile verbindet. Im Rahmen eines Variantenstudiums wurden je drei Lösungsansätze zur Führung der Personenunterführung und zum Aufgang Nord überprüft und eine Bestvariante ermittelt. Bei der Bestvariante "-2" werden die Fussgänger durch das 1. UG geführt, Velofahrer tauchen ab und werden im Bereich der Swisscanto-Liegenschaft durch ein 2. UG geführt. Positiv ist die sehr klare Entflechtung von Velo- und Fussverkehr. Das ganze 1. UG ist dem Fussverkehr vorbehalten, was auch viele Möglichkeiten für die Nutzflächen bietet, v.a. dort wo sie benötigt werden, nämlich im Bereich der Swisscanto-Liegenschaft. Unter der Überlandstrasse ist es möglich, attraktive Veloabstellplätze zu schaffen, von welchen ein

direkter Zugang zum Bahnhof möglich ist. Die Kostenschätzung für die Bestvariante geht inkl. Reserven von 39 Mio. Franken aus.

2021/2022: Generelles Projekt Bushof und Bahnhofstrasse

Die bisherigen Überlegungen und Erkenntnisse zum neuen Bushof sowie zur Neugestaltung eines Bahnhofplatzes (Absenkung) mussten schlussendlich in die Erarbeitung eines Generellen Projekts überführt werden. Das Generelle Projekt entspricht im Detaillierungsgrad einem Vorprojekt. Für die Erarbeitung des Generellen Projekts bildete das Bebauungs- und Verkehrskonzept von 2018 den zentralen Ausgangspunkt. Das Generelle Projekt überprüft und definiert möglichst genau den Platzbedarf anhand der technischen Begebenheiten wie Gefälle, Haltekanten, Fahrbahnbreiten und Radien. Es überprüft zudem die Situation der Werkleitungen und zeigt den Anpassungsbedarf auf. Es gibt einen ersten Überblick über den voraussichtlichen Bauablauf und die Etappierung und die notwendigen Rückbaumassnahmen bestehender Bauten und Anlagen. Eine erste Gesamtkostenschätzung geht inkl. Reserven von 12 Mio. Franken Baukosten (ohne MwSt.) aus. In diesem Betrag sind die Honorare, Gebühren, Altlasten, Bepflanzung sowie der Landerwerb nicht eingerechnet. Es ist darum von Gesamtkosten von rund 15 Millionen Franken ohne Landerwerb auszugehen.

Sowohl die neue Personenunterführung (Massnahmen-Nr. GV11) als auch der neue Bushof (Massnahmen-Nr. ÖV6) wurden als Einzelmassnahmen in das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 4. Generation aufgenommen, mit einem voraussichtlichen Realisierungshorizont zwischen 2028 und 2032. So kann bei beiden Projekten mit einer Mitfinanzierung durch den Bund von 35% gerechnet werden.

Seit 2017: Geplante Raumsicherung des Bushofgebiets

Um die Raumsicherung für einen neuen Bushof angrenzend an das Bahnhofsareal, die Baureifmachung der den neuen Bushof umgebenden Grundstücke und die Festlegung der geeigneten Bau- und Nutzungsbestimmungen sicherzustellen, sah die Stadt Dübendorf zuerst ein Quartierplanverfahren, kombiniert mit der Anpassung/Neufestsetzung kommunaler Verkehrsbaulinien und der Aufstellung eines öffentlichen Gestaltungsplans vor. Die gegen die Einleitung eingereichten Rekurse von zwei privaten Grundeigentümern in dem vom Quartierplan betroffenen Geviert wurden vom Baurekursgericht jedoch gutgeheissen und dieser Entscheid vom Verwaltungsgericht bestätigt. Aufgrund des ablehnenden Gerichtsentscheids zum Quartierplan musste das bisher angedachte Verfahren zur Raumsicherung des Bushofs fallengelassen und eine Alternative ausgearbeitet werden.

Als einzige verbleibende Alternative verbleibt der Weg über eine Anpassung des kommunalen Richtplans Verkehr: Der Standort des Bushofs und der Personenunterführung sind im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Dübendorf neu einzutragen. Begleitend zum Richtplaneintrag ist im Sinne einer Interessenabwägung zu begründen, weshalb der vorgesehene Standort der richtige ist (und weshalb alternative Standorte nicht in Frage kommen) und gleichzeitig ist das hohe öffentliche Interesse darzulegen. Der neue Richtplaneintrag benötigt gemäss Gemeindeordnung die Zustimmung des Gemeinderats.

Liegen das Generelle Projekt sowie ein Richtplaneintrag vor, kann auf Basis dieser beiden Dokumente eine Baulinienvorlage nach §96ff des Planungs- und Baugesetzes ausgearbeitet werden, in welcher die Verkehrsbaulinien und Niveaulinien für den Raumbedarf einer geplanten Anlage eigentümerverbindlich festgelegt werden.

3 Inhalt und Begründung der beantragten Lösung

Grundsätzliches

Der kommunale Richtplan ist ein strategisches Führungsinstrument der Gemeinden 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.

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

Der kommunale Richtplan Verkehr legt gemäss § 31 des Planungs- und Baugesetz (PBG) 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 Stadt Dübendorf verfügt über einen kommunalen Richtplan "Verkehr", letztmals revidiert im Jahr 2007, sowie über einen Teilrichtplan "Bahnhofsgebiet" aus dem Jahr 1997.

Die Stadt Dübendorf befindet sich aktuell in einer Gesamtrevision der Ortsplanung. Die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Verkehr ist ein Bestandteil der Ortsplanungsrevision und wird zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt. Die vorliegende Teilrevision zur Sicherung der behördenverbindlichen Planung und Präzisierung der regionalen Vorgaben zum Bushof wird vorgelagert zur Gesamtrevision behandelt, damit die Einträge entsprechend gewürdigt werden können.

Inhaltliches

Der Teilrichtplan Bahnhofgebiet aus dem Jahr 1997 umschreibt die Anforderungen an eine zukünftige Bebauung, Nutzung, Erschliessung und Etappierung und zeigt die zu treffenden Massnahmen und ihre Abhängigkeiten auf. Viele Grundsätze des Teilrichtplans haben immer noch Gültigkeit. Seit 1997 haben sich aber einige Planungsgrundlagen verändert. So wurde insbesondere die Linienführung der Glattalbahn mit der Führung über die Überlandstrasse festgelegt und eine Tramschlaufe im Bahnhofsgebiet ist seit Längerem nicht mehr vorgesehen, aber im Teilrichtplan noch abgebildet. Seit dem Jahr 2013 wurden hingegen bereits verschiedenste Planungen durchgeführt, um die Lage und Situation eines neuen Bushofs südlich des Bahnhofs Dübendorf zu präzisieren (siehe Kapitel 2). Unter anderem sind auch neue Erkenntnisse zur Führung der Buslinien und zur geplanten Überbauung erlangt worden.

Aus diesen Gründen soll der "Teilrichtplan Bahnhofsgebiet" von 1997 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 somit die Vorgaben aus dem regionalen Richtplan zu präzisieren.

Der kommunale Richtplan Verkehr, in welchem die wichtigen Festlegungen zu den Bereichen MIV (Staatsstrassen, Sammelstrassen etc.) und ÖV (Bahnlinien, Buslinien, Haltestellen) eingetragen sind, wird mit zwei Einträgen im Situationsplan 1:5000 ergänzt: Der eine Eintrag markiert das Gebiet, welches zur Neukonzeption mit einem Bushof vorgesehen ist. Der andere Eintrag markiert den Ort des Ausbaus der Personenunterführung am Bahnhof Dübendorf samt Platzbedarf für den neuen Aufgang auf der Nordseite.

Die Richtplaneinträge selber sind nie parzellenscharf. Die verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen, nachfolgenden Instrumenten, im konkreten Fall mit der nachfolgenden Baulinienvorlage (vgl. Kapitel 2, letzter Absatz). Mit der vorhandenen Vorstudie (Personenunterführung) resp. dem Generellen Projekt (Bushof/Bahnhofstrasse) kann der Raumbedarf für den Endausbau jedoch bereits sehr gut abgeschätzt werden.

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. Die öffentliche Auflage und Anhörung erfolgten während 60 Tagen vom 20. August bis 19. Oktober 2021. Innerhalb der Auflagefrist sind vier Einwendungen eingegangen. 3 der 4 Einwendungen stammen von zur Anhörung eingeladenen Ortsparteien, eine weitere Einwendung von einer Privatperson. Zu den Einwendungen wird im Dokument "Bericht zu den Einwendungen" einzeln Stellung genommen.

Argumente für die beantragte Lösung

Der Bahnhof Dübendorf verfügt über zu wenige und keine ausreichenden, den heutigen Standards entsprechenden Haltekanten 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.

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 des 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 (Aufgang) geplant.

Alle bisherigen 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 sprechen 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. Zusammen mit der Personenunterführung und der Absenkung der Bahnhofstrasse wird eine städtebaulich attraktive Ankunftssituation südlich des Bahnhofs Dübendorf geschaffen. Die von einem Zentrumsgebiet geforderten Qualitäten gemäss dem regionalen Richtplan können damit erfüllt werden.

Bei einer Zustimmung des Gemeinderats zum vorliegenden Antrag bekundet dieser damit den Willen, mittels Richtplaneintrag eine erste planungsrechtliche Sicherung dieser Vorhaben vorzunehmen und den neuen Bushof sowie die neue Personenunterführung schrittweise einer mittelfristigen Realisierung zuzuführen. Erst zu einem späteren Zeitpunkt hat der Gemeinderat über einzelne Planungs- und Baukredite für die Realisierung der entsprechenden Anlagen zu entscheiden.

Abschreibung Postulat „Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf"

Aus Sicht des Stadtrats ist mit dem vorliegenden Antrag und Weisung samt Erwägungen und erläuternder Berichte und Dokumente die im Postulat „Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" geforderte vertiefte Analyse der Situation rund um den Bahnhof Dübendorf abgeschlossen. Die weiteren Planungsschritte werden aufgezeigt (s.a. Kapitel 4) und ist nun der politische Wille zu bekunden, auf diesem eingeschlagenen Pfad voranzuschreiten. Der neue Bushof führt in Kombination mit der neuen Dimensionierung der Personenunterführung zu einer Art Befreiungsschlag, welcher diverse der im Postulatstext angesprochenen Probleme zu lösen vermag. Der Stadtrat beantragt deshalb dem Gemeinderat, gleichzeitig mit der Zustimmung zur Richtplanvorlage das Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende „Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" abzuschreiben.

4 Zeitplan der weiteren Planungsschritte bei Zustimmung zur Richtplanvorlage bis Ende 2022

Stimmt der Gemeinderat (und im Falle eines Referendums auch das Stimmvolk) der beantragten Richtplanvorlage zu, sollen die weiteren Planungsschritte mit entsprechendem Zeitplan wie folgt aussehen:

Festsetzung Verkehrsbaulinien

Entwurf, Vorprüfung Kanton, Bereinigung	Jan – Juli 2023
Festsetzung SR	Sept 2023
Genehmigung Kanton Publikation und Auflage	Okt 2023
Inkrafttretung (ohne Rekurse)	Nov 2023
(opt.) Rekurse, Gerichtsverfahren ggf. bis und mit Bundesgericht	Nov 2023 – Nov 2025 (bis zu 2 J. Verz.)
(opt.) Inkrafttretung (nach Gerichtsverfahren)	Nov 2025 (bis zu 2 J. Verz.)

Studienauftrag und Strassenprojekt Bushof

Planungskredit für Studienauftrag und Strassenprojekt: Überweisung an GR [1]	Jan 2023
Planungskredit: Beratung GR	Jan – Juli 2023
Verabschiedung Planungskredit	Aug 2023
Ausschreibung	Aug – Nov 2023
Studienauftrag und Strassenprojekt gemäss Strassengesetz	Nov 2023 – Nov 2024

Mitwirkung §12/13 und Auflage §16/17 [2]	Juli 2024 – Dez 2024 (► *Nov 2025 – April 2026)*
(opt.) Rekurse und Gerichtsverfahren ggf. bis und mit Bundesgericht	Dez 2024 – Dez 2026 (bis zu 2 J. Verz.) (► April 2026 – April 2028)
Projektfestsetzung SR und Überweisung Baukredit an GR	Jan 2025 (oder später [3])
Beratung GR	Jan – Dez 2025
Verabschiedung	Jan 2026

Enteignungsverfahren

Enteignungsverfahren auf Grundlage Strassenprojekt [4]	Dez 2024 – Dez 2026 (oder verzögert gemäss oben)

Baugesuch / Baubeginn

Baugesuch / Baubeginn	Ohne jegliche Rekurse: **2026** (unwahrscheinlich) Inkl. Gerichtsverfahren Verkehrsbaulinien: **2028** (wahrscheinlich) Inkl. Gerichtsverfahren Verkehrsbaulinien **und** Gerichtsverfahren Strassenprojekt: **2030** (möglich)
	Falls keine vorzeitige Besitzeseinweisung: erst nach preislicher Einigung, also 2030++ (theoretisch denkbar)

[1] Das Strassenprojekt ist als Grundlage für das Enteignungsverfahren notwendig, deshalb ist es rechtzeitig als notwendige Grundlage zu erstellen.
[2] Auflage Strassenprojekt nicht vor Festsetzung der Verkehrsbaulinien; im Falle eines Gerichtsverfahrens betreffend Verkehrsbaulinienfestsetzung verschiebt sich der weitere Prozess entsprechend.
[3] Falls Gerichtsverfahren Verkehrsbaulinien: April 2026; falls zudem Gerichtsverfahren Strassenprojekt: April 2028 (analoge Verzögerungen ab hier)
[4] Es ist wahrscheinlich, dass sich die Parteien auf eine vorzeitige Besitzeseinweisung einigen, dann kann die Umsetzung umgehend erfolgen, der Preis wird im Nachgang verhandelt.

Bei der Verbreiterung der Personenunterführung handelt es sich um ein separates Projekt, jedoch ist dieses mit dem Bushof zu koordinieren. Die erweiterte Vorstudie liegt vor, ab 2023 ist die Projektierung geplant. Für die weiterführende Planung der Personenunterführung ist ebenfalls ein Planungs-/Projektierungskredit beim GR zu beantragen. Idealerweise geschieht dies zusammen mit dem Bushof.

Ebenfalls separat ist, nach einer erfolgreichen Festsetzung der Verkehrsbaulinien, die Bebaubarkeit der direkt an die Baulinie (und damit den späteren Bushof resp. Bahnhofplatz) angrenzenden Bau-

grundstücke sicherzustellen. Hierfür ist notwendigenfalls ein Quartierplanverfahren durchzuführen oder es sind mindestens mittels eines Gestaltungsplans die Grundmasse und Nutzweise der Bauten, gestützt auf das Bebauungs- und Verkehrskonzept Bahnhof Süd, festzulegen.

5 Konsequenzen einer Ablehnung

Lehnt der Gemeinderat (oder im Falle eines Referendums auch das Stimmvolk) die beantragte Richtplanvorlage ab, so kann die Stadt Dübendorf das Vorhaben eines neuen Bushofs am Bahnhof Dübendorf nicht weiterverfolgen. Von einem grösseren Wurf wird Abstand genommen und stattdessen weiterhin mit kosmetischen Massnahmen versucht, die heute unbefriedigende Verkehrssituation nicht weiter verschlechtern zu lassen.

6 Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Die Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr, bestehend aus dem Situationsplan Mst. 1:5'000 vom 20.05.2022, wird festgesetzt.

2. Der Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet, vom Gemeinderat festgesetzt am 18. März 1996 und vom Regierungsrat am 24. September 1997 genehmigt, wird aufgehoben.

3. Dem Bericht zu den Einwendungen gemäss § 7 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird zugestimmt.

4. Der Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) wird zur Kenntnis genommen.

5. Das überwiesene und aufrechterhaltene Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende "Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" wird gestützt auf Art. 49 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates abgeschrieben.

Dübendorf, 2. Juni 2022

Stadtrat Dübendorf

André Ingold
Stadtpräsident

Stefan Woodtli
Stadtschreiber a.i.

GR Geschäfts-Nr. 24/2022

Teilrevision Kommunaler Richtplan "Verkehr" und Aufhebung "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" zwecks neuem Bushof und Verbreiterung Personenunterführung Bahnhof Dübendorf

---

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Kommission für Raumplanungs- und Landgeschäfte

Theo Zobrist	Edith Bohli
Präsident	Sekretärin

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

Ivo Hasler	Edith Bohli
Präsident	Sekretärin

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom

Aktenverzeichnis

GR Geschäft-Nr. 24/2022

Teilrevision Kommunaler Richtplan "Verkehr" und Aufhebung "Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet" zwecks neuem Bushof und Verbreiterung Personenunterführung Bahnhof Dübendorf

---

1. Weisung vom 2. Juni 2022
2. Stadtratsbeschluss Nr. 22-315 vom 2. Juni 2022
3. Teilrevisionsunterlagen
    a. Situationsplan Mst. 1:5'000 vom 20.05.2022
    b. Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet von 1996, zur Aufhebung vorgesehen
    c. Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPV vom 20.05.2022
    d. Bericht zu den Einwendungen vom 20.05.2022
    e. Zusammengestellte Stellungnahmen während der öff. Auflage samt kantonalem Vorprüfungsbericht
4. Bericht "Generelles Projekt Bushof und Bahnhofstrasse", Locher Ing. AG, 16.05.2022
5. Ausbau Personenunterführung Bhf. Dübendorf, Vertiefte Vorstudie, Metron AG, 04.11.2020
6. Dübendorf Bahnhof Süd, Bebauungs- und Verkehrskonzept, Feddersen & Klostermann u.w., 24.04.2018
7. Bahnhof Dübendorf - Zukunft Bushof; Städtebauliches Gutachten: Schlussbericht, Feddersen & Klostermann /Brühlmann Loetscher, 08.11.2016
8. Bushof Dübendorf; Ergebnisbericht Variantenstudium, ewp AG, 24.11.2015
9. Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus; Synthesebericht, Feddersen & Klostermann – Brühlmann Loetscher, 01.07.2014