

Stadthaus
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon +41 (0) 44 801 67 25
stadtplanung@duebendorf.ch

Stadt Dübendorf



Gesamtverkehrskonzept

Vorläufiger Schlussbericht mit Objektblättern

Version 1.6

April 2014



Dokumenteninformationen

Dateiname	G:\Abteilung Planung\Verkehr\GVK (weh)\Bericht\Ber_140410_GVK 2.ZwB_o_Anh.doc
Speicherdatum	01.04.2014 16:07:00
Autor	Stadt Dübendorf / Hendrik Werdin
Anzahl Seiten	48 Seiten inkl. Deckblatt, Dokumenteninformation und Inhaltsverzeichnis

Versionenverwaltung

Version	Datum	Wichtigste Änderungen	Verantwortlich
0.1	26.08.2013	Erstversion	weh / bua / sma
0.2	30.09.2013	Bereinigung / Ergänzung nach Diskussion in KoSi GVK	weh
1.0	7.10.2013	Überarbeitung Schwachstellen ÖV, Konzept ÖV	weh
1.1	31.10.2013	Kleine Ergänzungen nach VA-Sitzung	weh
1.2	5.12.2013	Ergänzung Handlungsbedarf / Massnahmen	weh
1.3	10.12.2013	Erweiterung Massn.tabelle, kleine Korrekturen nach KoSi	weh
1.4	10.01.2014	Ergänzungen nach VA-Sitzung 17.12.	weh
1.5	31.03.2014	Aktualisierung Massnahmen nach VA-Sitzung 25.3.	weh
1.6	01.04.2014	Redaktionelle Bereinigung z.H. Stadtrat	lor



Inhaltsverzeichnis

1	STRATEGIE UND KONZEPT	1
1.1	GESAMTVERKEHRSSTRATEGIE	1
1.2	HANDLUNGSZIELE	2
1.3	ZIELE KONKRET	2
1.4	ZIELGEWICHTUNG	4
1.5	KOMMUNIKATION	4
1.6	PLANUNGSHORIZONT	4
1.7	PERIMETER	4
2	GRUNDLAGEN	5
3	SIEDLUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG	6
3.1	SIEDLUNGS-, ARBEITSPLATZ- UND SCHÜLERZAHLENTWICKLUNG	6
3.2	VERKEHR	7
3.3	WEITERE ENTWICKLUNG	9
4	SCHWACHSTELLEN-ANALYSE	10
4.1	ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)	10
4.2	MOTORISierter VERKEHR	13
4.3	FUSSGÄNGERVERKEHR	18
4.4	VELOVERKEHR	19
4.5	QUARTIERINTERNE PROBLEME	20
4.6	KRITIKPUNKTE UND IDEEN DER BEVÖLKERUNG	21
5	TEILKONZEPTE	22
5.1	ÖFFENTLICHER VERKEHR	22
5.2	SCHULWEGSICHERHEIT	23
5.3	FUSSGÄNGERSTREIFEN	24
5.4	VELOFÖRDERUNG	25
5.5	PARKRAUMKONZEPT	26
5.6	VERKEHRSSTEUERUNG	27
5.7	ÜBERLANDSTRASSE, GESTALTUNGS- UND BETRIEBSKONZEPT	29
5.8	SPORTSTÄTTENKONZEPT	30
6	GRÖßERE PLANUNGEN	30
6.1	BAHNHOFSTRASSE / LINDENPLATZ	30
6.2	TESTPLANUNG DÜBENDORF NORD	31
6.3	ADLERPLATZ (CITY CENTER)	32
6.4	HOCHBORD	32
6.5	PLANUNG ERNEUERUNG WERKLEITUNGEN	33
6.6	REGIONALE PLANUNGEN	34
7	SYNTHESE	37
7.1	ABGLEICH MIT SCHWACHSTELLEN	37
7.2	ABGLEICH TEILKONZEPTE / EINZELMASSNAHMEN	38
8	BEURTEILUNG DER WIRKSAMKEIT	39
9	HANDLUNGSBEDARF UND MASSNAHMENEVALUATION	40
10	MASSNAHMENVORSCHLAG	42
11	WEITERES VORGEHEN	44
A	ANHÄNGE	45



1 Strategie und Konzept

1.1 Gesamtverkehrsstrategie

Gemäss Legislaturprogramm 2010-2014 will Dübendorf ein attraktiver Wohn-, Freizeit- und Arbeitsort sein, dessen Bevölkerung sich wohl und sicher fühlt und den Verkehr als Ausdruck der zunehmenden Mobilität akzeptiert. Damit dies so bleibt, muss auf den anhaltenden Zuwachs des Verkehrs mit erhöhten planerischen Anstrengungen reagiert werden. Diese müssen auch verstärkt koordiniert werden, was anhand einer erkennbaren und nach aussen kommunizierbaren verkehrlichen Gesamtstrategie erfolgen soll. Der Stadtrat beschloss deshalb im August 2010, eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) zu erarbeiten.

Vorgaben für die GVK ergeben sich aus folgenden, im November 2010 beschlossenen Eckpfeilern der Gesamtverkehrsstrategie¹:

Grundsatz:

- Dübendorf fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- sowie des Fussgängerverkehrs und schützt die Bevölkerung nach Möglichkeit vor der weiteren Zunahme der negativen Einflüsse des Verkehrs.

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

- Die Stadt Dübendorf setzt sich für eine weitere Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs auf ihrem Stadtgebiet ein.

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

- Der regionale Durchgangsverkehr ist von den Gemeindestrassen möglichst fernzuhalten.
- Innerorts sind die Strassen für den motorisierten Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten.
- Die lärmempfindlichen Quartiere sind vor weiterem Durchgangsverkehr und den damit verbundenen negativen Einflüssen (Lärm, Schadstoffe, Gefährdung von Personen) zu bewahren.

Teilstrategie Ruhender Verkehr/Parkierung

- Die Strategien und Ziele für den ruhenden Verkehr sind gemäss dem breit abgestützten, im Jahr 2008 erarbeiteten Parkraumkonzept weiter zu verfolgen.

Teilstrategie Langsamverkehr

- Die Stadt Dübendorf setzt sich für sichere und attraktivere Fuss- und Velowegverbindungen auf ihrem Stadtgebiet ein.

Daraus wurden folgende Handlungsziele zu vier wichtigen Verkehrsbereichen abgeleitet (Kap. 1.2)¹.

¹ Quelle: Stadt Dübendorf, Gesamtverkehrskonzept, Stand April 2012



1.2 Handlungsziele



Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs



Siedlungsverträglicher motorisierter Verkehr



Optimierter ruhender Verkehr/Parkierung



Sicherer und attraktiver Langsamverkehr

1.3 Ziele konkret

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Gewährleisten attraktiver S-Bahn-Verbindungen an den Bahnhöfen Stettbach und Dübendorf.
- Optimierung des Busnetzes mit schnellen, attraktiven Verbindungen innerhalb Dübendorfs und mit den Nachbargemeinden.
- Gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und deren unmittelbarer Umgebung.
- Verbesserung, Leistungssteigerung und Attraktivitätserhöhung des regionalen ÖV, damit Pendler- und Freizeitverkehr vermehrt mit dem ÖV abgewickelt wird.



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Dübendorf (→ Unterstützen von Kapazitätsverbesserungen am übergeordneten, nationalen Strassennetz, damit Belastung der Hauptverkehrsstrassen reduziert wird).
- Verminderung des Ausweichverkehrs auf Gemeinde- und Quartierstrassen im Stadtzentrum resp. in Wohnquartieren durch Kanalisieren des verbleibenden Durchgangsverkehrs auf Hauptverkehrsstrassen.
- Reduktion des Ausweichverkehrs durch Sicherstellen der Funktions- und Leistungsfähigkeit auf Hauptverkehrsstrassen bei heutigem Geschwindigkeitsniveau durch Gestaltung, Organisation, Signalisierung etc.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten gemäss Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich sowie an weiteren identifizierten Gefahrenstellen.

Ruhender Verkehr / Parkierung

- Ermöglichen einer wirtschaftlich ausreichenden Erreichbarkeit der Parkplätze für sämtliche Nutzungen durch Anzahl und Bewirtschaftungsform.
- Schonung von Umwelt und Lebensqualität; insbesondere durch Minimieren der Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm.
- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung des ÖV) bewältigen kann.
- Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze sollen die Bestrebungen der Raumplanung (z.B. Standortplanung für publikumsintensive Einrichtungen & Zentrenstruktur) sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen.

Langsamverkehr

- Verbesserung, Leistungssteigerung und Attraktivitätserhöhung des Langsamverkehrs, damit Pendler- und Freizeitverkehr vermehrt das Velo benutzt oder zu Fuss geht. Dies insbesondere durch:
 - Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Schliessen von Lücken.
 - Attraktive Gestaltung der Fusswege, Sicherstellen einer guten Beleuchtung.
 - Sichere, genügend breite, gut signalisierte Velowege.
 - Besser ausgerüstete und komfortablere Velo-Abstellanlagen.



1.4 Zielgewichtung

Bei verkehrlichen Konzepten ist in der Regel zwischen mehreren Varianten auszuwählen. Dazu müssen von den Zielen Indikatoren abgeleitet werden, die mess- oder skalierbar sind.

Für den Vergleich allfälliger Konzeptvarianten und die Bestimmung der Bestvariante ist allenfalls eine Gewichtung der Ziele und Teilziele nötig. Diese wird gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den begleitenden Behörden-Mitgliedern vollzogen, sobald die Konkretisierung zeigt, dass mehrere Varianten weiterverfolgt werden.

Für die vorliegende Konzeptbeurteilung sind alle Zielbereiche gleich gewichtet.

1.5 Kommunikation

Bereits zu Beginn der Konzeptbearbeitung wurde die Bevölkerung mit einbezogen. Um die Probleme aus Sicht der betroffenen Anwohnerschaft direkt zu erfahren, wurden 2011 öffentliche Abendveranstaltungen durchgeführt, an denen Bewohner und Gewerbetreibende ihre Anliegen einbringen konnten.

Für die weitere Bearbeitung sind im Bereich Kommunikation vorgesehen:

- Information von internen und externen Amtsstellen
- Information der Vertreter von Polizei, Parteien, Gewerbe, Quartieren
- Information der Öffentlichkeit an Informationsveranstaltungen
- Wichtige Dokumente sind über Internet einsehbar / downloadbar

1.6 Planungshorizont

Die GVK fokussiert in erster Linie auf kurz- und mittelfristig umsetzbare Massnahmen. Der Planungshorizont liegt dementsprechend ca. in den Jahren 2020 bis 2025.

1.7 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Grenzen der Gemeinde Dübendorf. Es werden aber auch übergeordnete regionale Planungen beachtet.



2 Grundlagen

Konzepte und Studien

- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten, SNZ Ingenieure und Planer AG, 11. März 2013
- Sichere Schulwege Dübendorf – Schuljahr 2011/12, 2013/2014; Gossweiler Ingenieure AG, 30. April 2012 resp. 21. Juni 2013
- Kontrolle der Normkonformität der Fussgängerstreifen der Stadt Dübendorf SWISSTRAFFIC AG, 31. August 2012
- Veloförderungskonzept 2010 – 2014; Bosshard Hauser Kocher Bauingenieure AG, Verabschiedung durch Gemeinderat: 16.7.2009
- Veloförderungskonzept 2010 – 2014; Umsetzung Massn. Priorität 1 / Priorität 2; Gossweiler Ingenieure AG, 14. Juli 2011 resp. 19. Februar 2013
- Parkraumkonzept Dübendorf; Hesse+Schwarze+Partner, 19. Juni 2008
- Verkehrssteuerung Dübendorf, Arbeitsbericht im Auftrag des Amts für Verkehr, SNZ Ingenieure und Planer AG, Nov. 2012
- Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse (GBK), Abschnitt Zwinggarten –/ Wangenstrasse; Jauch Zumsteg Pfyl AG, 16. November 2011
- Wangen-Brüttisellen / Dübendorf, Masterplan Sportstätte Dürrbach; Planpartner AG, 23. November 2011
- Quartierkonzept Hochbord, Suter, von Känel, Wild AG, 12. Februar 2003
- Quartierplan Hochbord, Technischer Bericht, Sennhauser, Werner & Rauch, Nov. 2010;
- Hochbord-Gestaltungspläne Jabee Tower / Feldmann Park / Lycée Francais / Mobimo
- Diverse Gestaltungspläne (Leepünt-Areal, Giessen, Neuhofstrasse, Zwicky Neugut und andere)

Richtpläne

- Kommunalen Richtplan Verkehr, 4. Dezember 2006
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Fuss- und Radwege, 4. Dezember 2006

Sonstiges

- ÖV-Güteklassen 2013 (Auszug GIS, ARE, BD Kanton ZH)
- Velokarte Stadt Dübendorf, velo@duebendorf.ch, 2010



3 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

3.1 Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Schülerzahlentwicklung

Die hohe Erschliessungsqualität der Gemeinde hat in den letzten Jahrzehnten zu einem gegenüber Stadt und Kanton Zürich überproportionalen Wachstum der Einwohnerzahl Dübendorfs geführt.

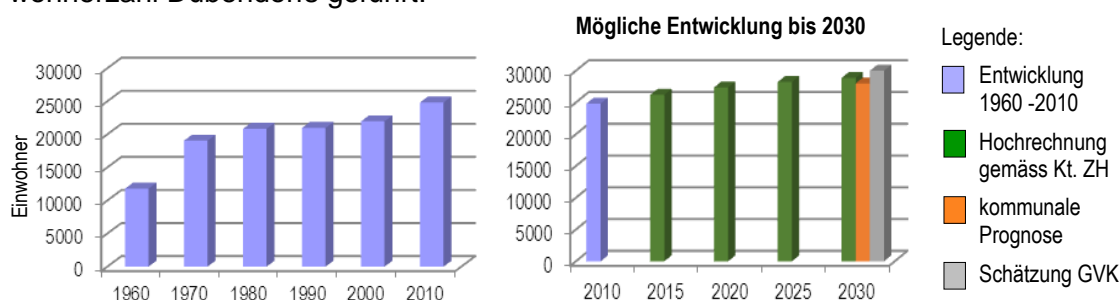


Abbildung 1: Einwohnerentwicklung Dübendorf; Quelle: kommunale und eidg. Statistiken (Entwicklung 2010-30; gemäss Bevölkerungsprognose für den Kt. Zürich, gemäss kommunaler Prognose resp. gemäss Schätzung GVK)

Das Wachstum der Wohnbevölkerung von derzeit ca. 1% p.a. wird sich möglicherweise in den nächsten Jahrzehnten etwas abschwächen, doch sind vor allem von den Projekten Hochbord und Dübendorf Nord weitere Wachstumsimpulse zu erwarten. Dies führt zu einer weiter anwachsenden Mobilitätsnachfrage. Dieser Mobilitätszuwachs sollte weitestgehend vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.

Auch die Zahl der Beschäftigten hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Entwicklungsschub folgte hier erst in den Jahren nach 2005. Mit einem weiteren moderaten Wachstum ist auch hier zu rechnen.

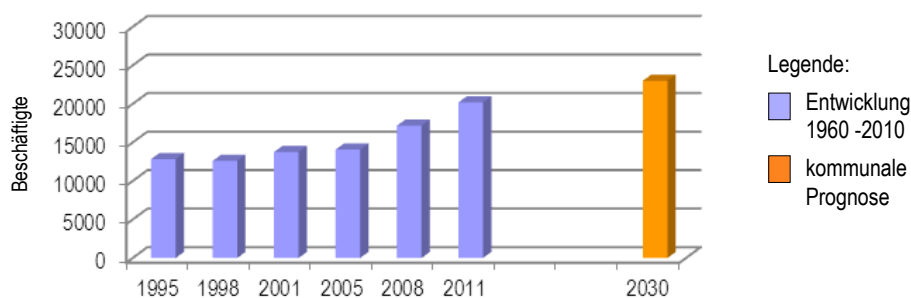


Abbildung 2: Beschäftigtenentwicklung Dübendorf; (Quelle: Eidg. Betriebszählung)

Da die Pendlerstatistik zeigt, dass die Beschäftigten mehrheitlich von ausserhalb Dübendorfs kommen, hat dies auch Auswirkungen auf das Volumen des Ziel-/Quellverkehrs. Auch hier gilt es, den Mobilitätszuwachs weitestgehend durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmen.

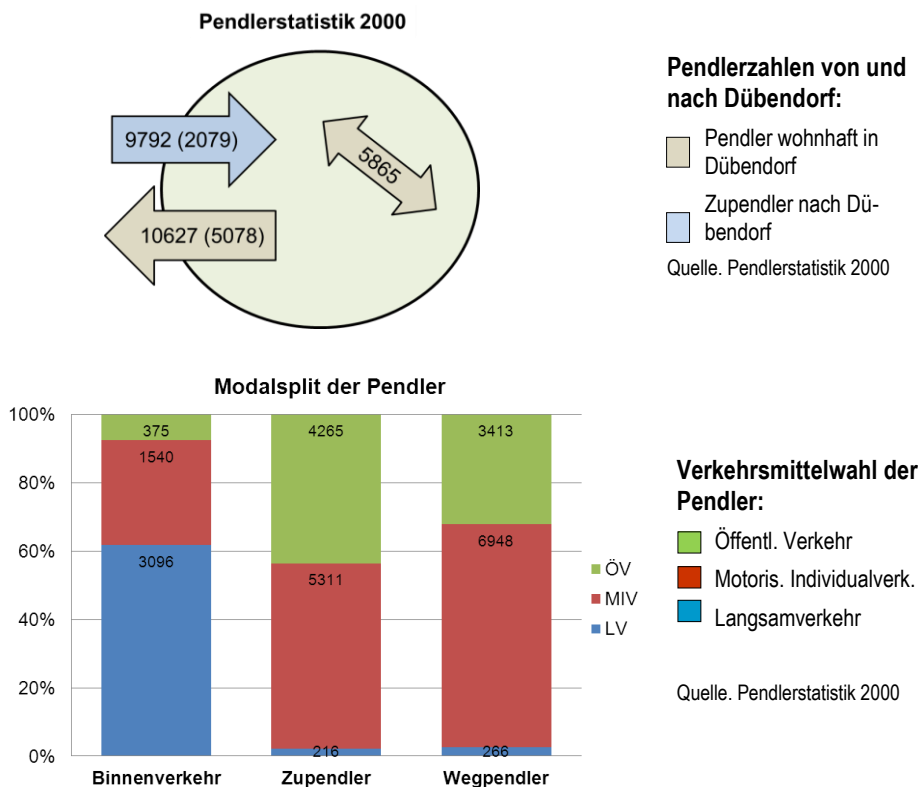
Die Schülerzahlen in Primarschulen und Kindergarten lagen 2011 bei knapp 1'750. Eine leichte Zunahme ist hier, bedingt durch demografische Gegebenheiten (Geburtenzunahme, Einwanderungen) ebenfalls zu erwarten. Die Bedeutung der Sicherheit von Schulwegen wird damit ebenfalls noch zunehmen.



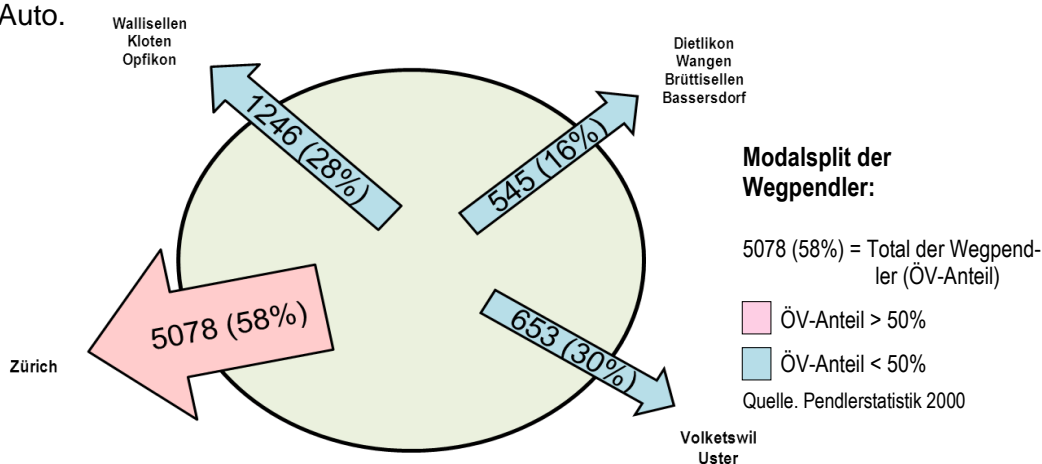
3.2 Verkehr

3.2.1 Pendlerstatistik

Gemäss Pendlerstatistik 2000 verlassen rund zwei Drittel der in Dübendorf wohnhaften 16'500 Erwerbstätigen die Gemeinde.



Im Binnenverkehr wird vorwiegend zu Fuss oder mit dem Velo gependelt, entsprechend der flachen Topographie und den kurzen Wegen². Sowohl bei den Zupendlern (54%) als insbesondere auch bei den Wegpendlern (65%) dominiert ansonsten das Auto.



Von den 10'627 Wegpendlern pendeln 5'078 nach Zürich. Das ausserordentlich gute ÖV-Angebot in Richtung Zürich (zusammen mit den Parkplatzrestriktionen) be-

² Der hohe Langsamverkehrsanteil beim Pendler-Binnenverkehr zeigt, wie wichtig ein sicheres und attraktives Angebot ist. Velonetz- und Fusswegoptimierungen müssen im Rahmen GVK einen entsprechend hohen Stellenwert haben.



wirken dort einen entsprechend hohen ÖV-Anteil von 58%. Im Mittel aller Wegpendler Dübendorfs liegt dieser Wert sonst nur bei 32%.

Insbesondere dort wo die Angebotsqualität (entsprechend der geringen Nachfrage) schwächer ist (Beispiel Dietlikon ff.) sinkt auch der ÖV-Anteil entsprechend ab (in Richtung Dietlikon auf lediglich noch 16%).

Diese Zahlen zeigen, welche Bedeutung das Angebot bei der Verkehrsmittelwahl hat.

3.2.2 Verkehrsbelastungen Strasse

Während die Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen bis 2002 noch durchwegs zugenommen haben, ist diese Entwicklung seither zum Stillstand gekommen – ein Zeichen für die Sättigung des Hauptstrassennetzes (vgl. Abbildung 3).

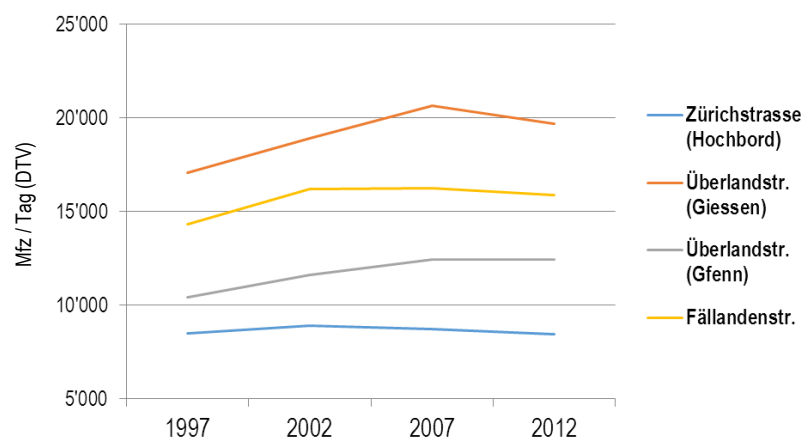


Abbildung 3: Belastungsentwicklung Hauptstrassen Dübendorf (Mfz/Tag)

Das sich abzeichnende weitere Mobilitätswachstum (vgl. Kapitel 3.1) kann vom Individualverkehr auf der Strasse beim heutigen Leistungsangebot kaum mehr aufgenommen werden.

3.2.3 Nachfrageentwicklung ÖV

Die Nachfrageentwicklung in der ÖV-Region Dübendorf zeigt kontinuierlich nach oben. Die Inbetriebnahme der Glattalbahn hat hier 2011 zusätzlichen Schub verliehen.

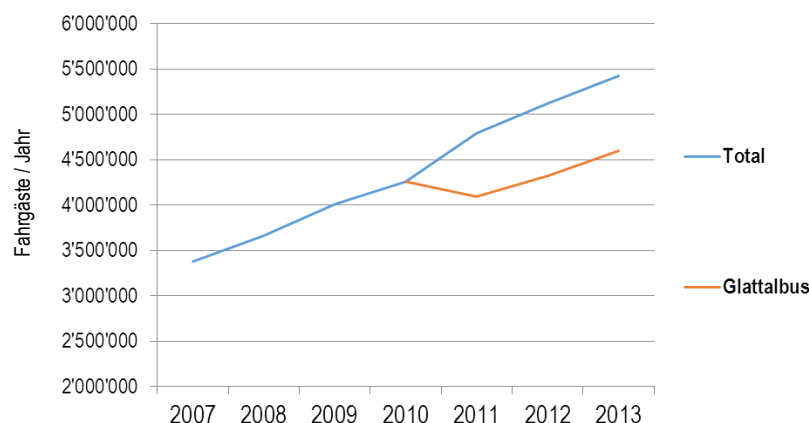


Abbildung 4: Fahrgästeentwicklung Dübendorf (Fahrgäste/Jahr)



Diese Entwicklung zeigt, dass offensichtlich ein grosser Teil des Mobilitätswachses der letzten Jahre vom ÖV aufgenommen wurde. Er bestätigt aber auch, dass ein kontinuierlicher, der Nachfrage angepasster Ausbau des Angebots Früchte trägt und zur Entspannung der Verkehrssituation auf der Strasse beitragen kann.

3.3 Weitere Entwicklung

Der Trend bei den Einwohner- und Beschäftigtenzahlen weist weiterhin nach oben (vgl. Kapitel 3.1). Entwicklungspotenziale bestehen vor allem in den Gebieten Hochbord/Giessen, Kern/Zentrum, Flugplatz und Giessen/Birchlen.

Der gute Erschliessungsgrad, die nahegelegene attraktive Infrastruktur und das teilweise hohe Nutzungspotenzial dieser Gebiete werden entsprechende Auswirkungen auf die Entwicklung der Mobilitätskennziffern haben.

Es gilt diese Entwicklung zu lenken, damit die hohe Wohn- und Arbeitsplatzqualität der Gemeinde erhalten bleibt.



4 Schwachstellen-Analyse

4.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

4.1.1 Erreichbarkeit

Die Erschliessung Dübendorfs kann gemäss kantonaler Angebotsverordnung beurteilt werden. Dabei gilt als „erschlossen“, was höchstens 400m von einer Bushaltestelle resp. 750m von einer Bahnhofstelle entfernt ist (Luftlinie).

Demgemäss ist lediglich noch der Ortsteil Geeren und ein Teil des Chriesbachquartiers „nicht an den ÖV angebunden“ (vgl. Abbildung 4 / 5).

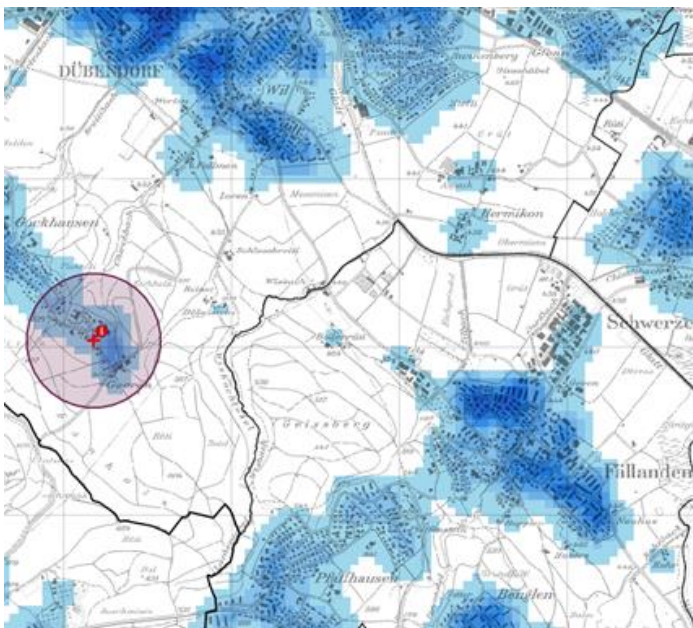


Abbildung 5: ÖV-Erschliessungslücke Ortsteil Geeren; Quelle: VBG



Abbildung 6: ÖV-Erschliessungslücke Ortsteil Chriesbach; Quelle: VBG

Die betroffenen Gebiete mit Einwohnerzahlen von 380 (Geeren) resp. 460 (Chriesbach) wären zwar gemäss Angebotsverordnung mit einer Haltestelle zu erschlies-



sen, doch besteht wegen des geringen Nachfragepotenzials kein reguläres ÖV-Angebot.

Die Qualität der Erschliessung kann über ÖV-Güteklassen³ dargestellt werden. Diese berechnen sich aus der Distanz zur Haltestelle und der Bedienungshäufigkeit. Güteklasse A bedeutet eine sehr gute Erschliessung eines Standortes; Güteklasse F heisst, dass der Standort nur marginal erschlossen ist. Bewertet wird hier die lokale Erschliessung. Zu beachten ist bei der folgenden Darstellung des ARE (GIS), dass die Radien der Einzugskreise nicht mit denen der Angebotsverordnung übereinstimmen.

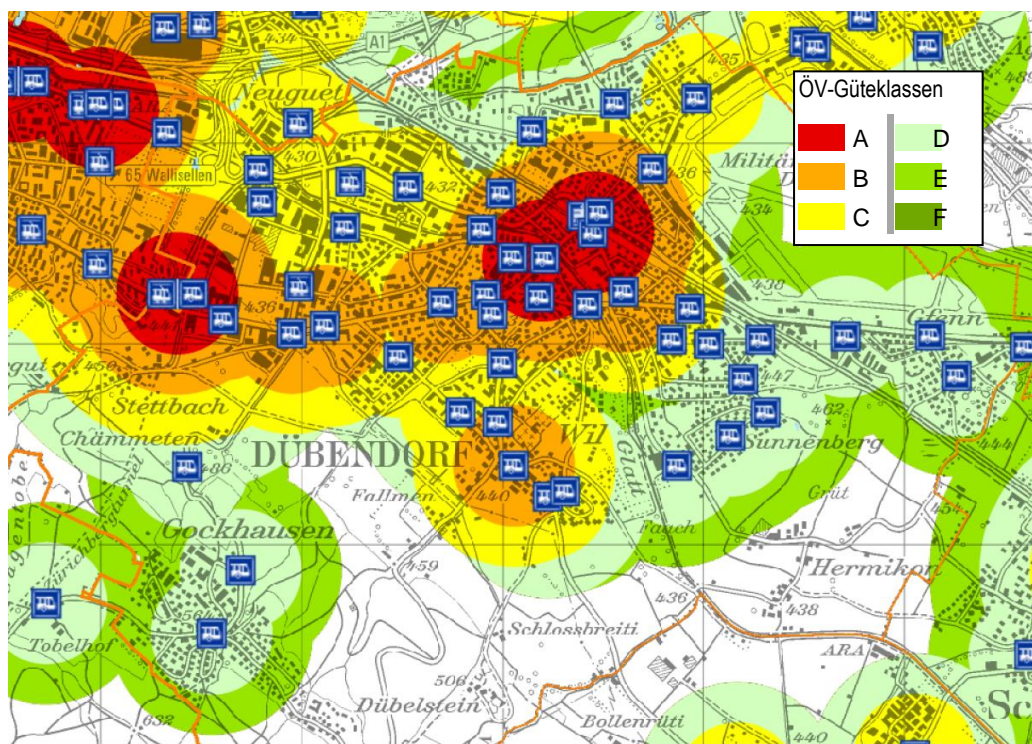


Abbildung 7: ÖV-Güteklassen (Fahrplanjahr 2012/13); Quelle: BD Kt.ZH / ARE (GIS)

Die Wohn- und Gewerbegebiete der Stadt sind allgemein gut bis sehr gut erschlossen. „Weisse“ Flecken bilden einzig die Gemeinderänder im Süden und Südosten (Geeren / Hermikon), wo die Distanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle grösser als 1000m und damit unattraktiv sind. In beiden Gemeindefraktionen ist kaum das Fahrgastpotenzial vorhanden, um für zusätzliche Ortsbuslinien einen halbwegs kostendeckenden Betrieb zu gewährleisten.

Mässig („D“) ist die Güteklasse im Norden (Chriesbachquartier), Südosten (Sunnenberg / Gfenn) und Teilen von Gockhausen. Auch dort ist ein ausreichendes Fahrgastpotenzial für zusätzliche Ortsbuslinien so gut wie nicht vorhanden.

Die Fahrgastanalyse bestätigt dies teilweise (vgl. Abbildung 8). Hohe Fahrgastfrequenzen bestehen nur in den Bereichen mit hoher Erschliessungsqualität. Diese ist allerdings wiederum nur dort gerechtfertigt, wo ein entsprechendes Fahrgastpotenzial vorhanden ist.

³ Den ÖV-Güteklassen liegt der Fahrplan des ZVV zugrunde. Das ARE-ZH berechnet in einem automatischen Verfahren die ÖV-Güteklassen, welche auf der erweiterten Schweizer Norm 640 290 basiert. Abhängig von der ermittelten Haltestellenkategorie und dem Abstand zur Haltestelle werden die ÖV-Güteklassen A bis F gebildet. Die Haltestellenkategorie basiert auf dem ÖV-Verkehrsmittel und dem Kursintervall an einer Haltestelle.

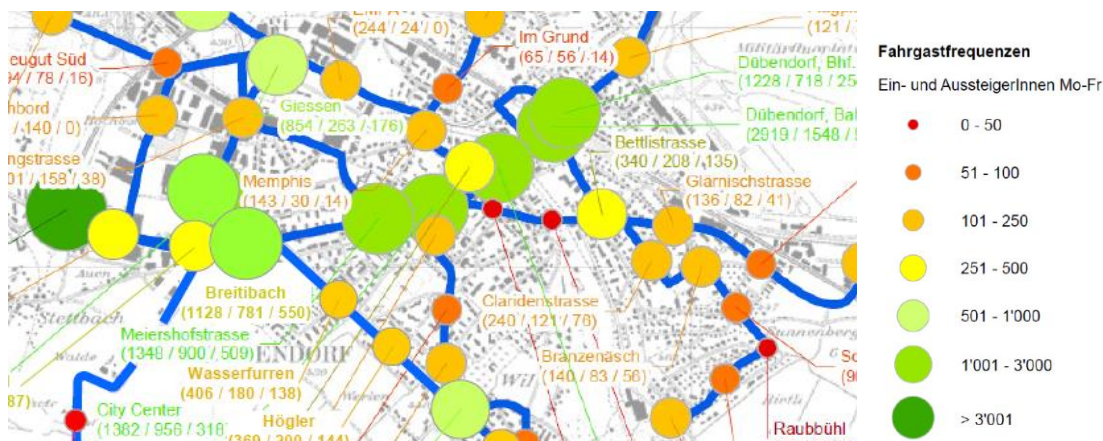


Abbildung 8: Fahrgastfrequenzen 2012 (Ausschnitt, vgl. Übersicht in Anhang 4); Quelle: VBZ / VBZ

Auffallend sind die geringen Frequenzen, die die Haltestellen „Stadthaus“ und „Schwimmbad“ an der inneren Usterstrasse aufweisen. Werden allerdings die wenigen Wunschbeziehungen bedacht, die die Linie 754 (vor der beschlossenen Verlängerung) hier berücksichtigen konnte, wird dies verständlich.

Die regionale ÖV-Erschliessung ist bahnseitig über die beiden Bahnhöfe Dübendorf und Stettbach sichergestellt. Die S-Bahn sorgt mit 4 Linien dafür, dass die überregionalen Knotenpunkte Zürich Stadelhofen, Oerlikon und Hauptbahnhof rasch und bezüglich Stettbach auch mit dichtem Fahrplan erreicht werden. Via Glattalbahn (Linie 12) ist auch der Flughafen gut erreichbar.

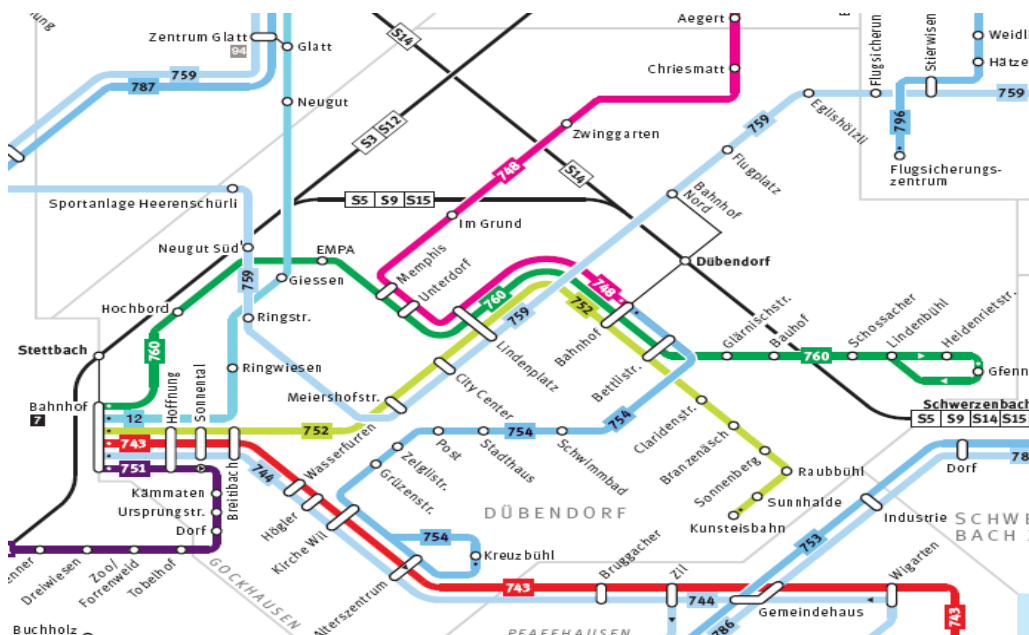


Abbildung 9: Aktuelles ÖV-Angebot Raum Dübendorf 2013); Quelle: VBZ

Das heutige ÖV-Angebot (vgl. Abbildung 9) kann grundsätzlich als gut bis sehr gut bewertet werden, abgesehen von einzelnen schlecht erschlossenen Randgebieten.

Zwischen den bahnhofs-nahen Quartieren in Dübendorf und Zürich bestehen in Spitzenzeiten gegenüber dem motorisierten Strassenverkehr zum Teil deutliche Zeitvorteile.



4.1.2 Verlustzeiten

Aus Analysen der VBG und der VBZ zu ihren Verlustzeiten sind die kritischen Netzabschnitte ersichtlich. Vor allem während den Spitzenzeiten des Verkehrs wird der strassengebundene öffentliche Verkehr stellenweise behindert (vgl. Abbildung 10).

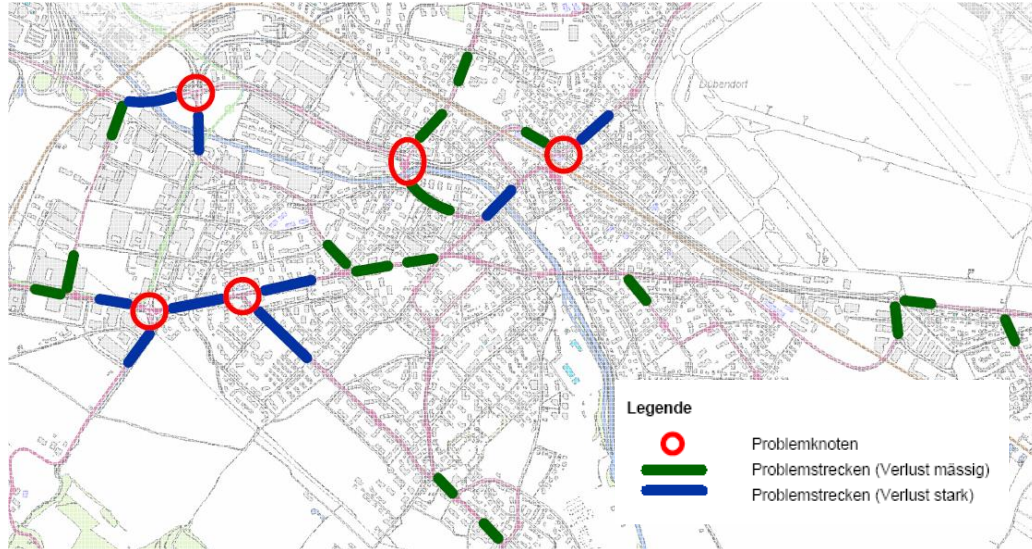


Abbildung 10: Strecken / Knoten mit Reisezeitverlusten im ÖV-Netz Dübendorf (Quelle: Verlustzeitenanalysen 2013 von VBG / VBZ)

Die Abbildung zeigt die Bereiche mit höheren Verlustzeiten. „Mässig“ bedeutet, dass Verluste nicht regelmässig in allen Spitzenstunden vorkommen; „stark“ heisst, dass Zeitverluste regelmässig an fast allen Wochentagen in der Morgen- wie der Abendspitzenstunde auftreten.

Verlustzeiten fallen insbesondere an folgenden stark befahrenen Knotenpunkten an:

- Zürich-/Ringstrasse (Sonmental)
- Überland-/Ringstrasse (Giessen)
- Zürich-/Höglerstrasse
- Überland-/Zwinggarten-/Wallisellenstrasse (Memphis)
- Überland -/ Wangenstrasse (Kreisel)

4.2 Motorisierter Verkehr

4.2.1 Unfälle

Unfallauswertungen der Kantonspolizei über die letzten 5 Jahre zeigen, dass sich Verkehrsunfälle vor allem an den stark belasteten Knoten der Hauptverkehrs-, Verbindungs- sowie einzelnen Sammelstrassen ereignen.

Kantonale Zuständigkeit:

- Überlandstrasse (Anschluss A1, Hochbord, Ringstrasse, Empa, Memphis und Kreisel Wangenstrasse)
- Zürichstrasse (Ring- / Birchlenstrasse)
- Doppelkreisel Högler- / Fällandenstrasse



Hier haben sich in den fünf Jahren zwischen 2008 und 2012 zwischen 10 und über 20 Unfälle je Knotenpunkt ereignet.

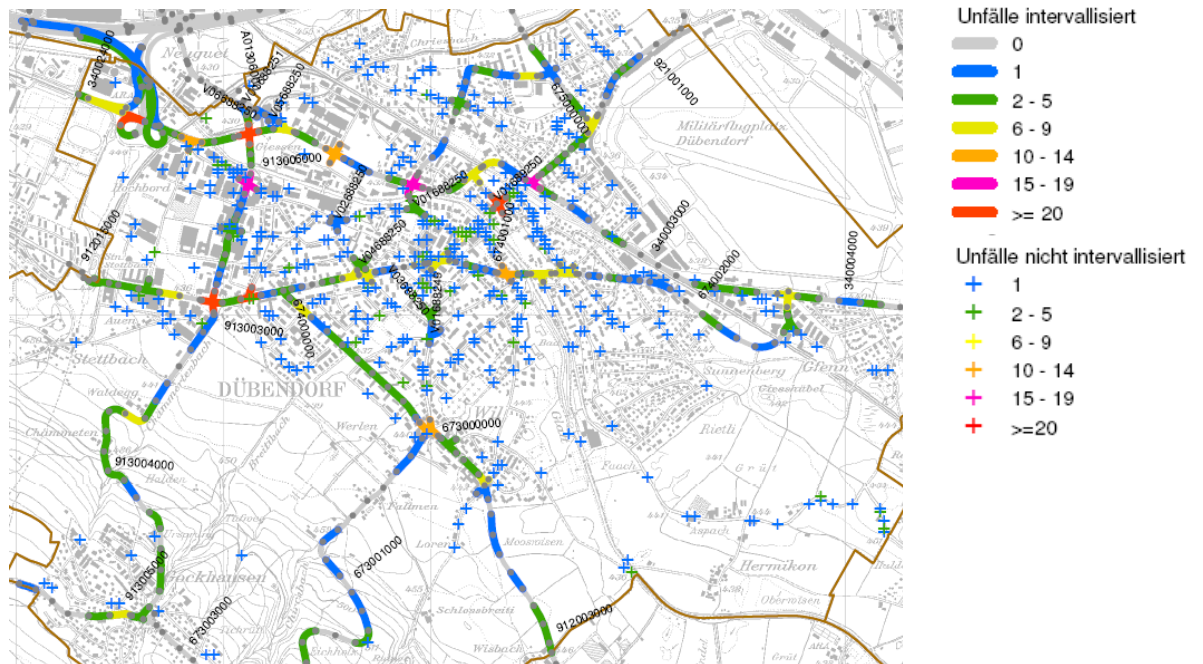


Abbildung 11: Unfallanalyse Strassennetz Dübendorf 1.1.2008 – 31.12.2012 (Quelle Kantonspolizei)

Kommunale Zuständigkeit:

- Uster- / Bettlistrasse
- Bahnhof- / Neuhofstrasse

Auch hier liegen die Unfallzahlen zwischen 10 und über 20 Unfälle je Knotenpunkt.

Deutlich weniger häufig und relativ flächig verteilt sind die Unfälle auf dem Quartierstrassennetz. Je Unfallstelle wurden nur noch zwischen 1 und 5 Unfälle innert 5 Jahren registriert. Dennoch fallen einzelne Verdichtungen auf:

- Bettlistrasse
- Strehlgasse
- Bahnhofstrasse (Lindenplatz. Neuhofstr.; vgl. auch Anhang 5)
- Wallisellenstrasse
- Neugutstrasse (Hochbordquartier)
- Gumpisbühl- / Lägerstrasse (beidseits im Bereich des Kreisels)

Gesamthaft ereigneten sich pro Jahr auf dem Gebiet der Stadt Dübendorf ca. 250 polizeilich registrierte Unfälle, wobei im Schnitt 43 Leicht- und 7 Schwerverletzte zu beklagen waren. Bei drei Unfällen gab es als Folge von Fahrfehlern auch Todesopfer, zweimal waren dabei Motorradfahrer die Verursacher und Leidtragenden.



4.2.2 Stausituationen

Die überlastungsbedingten Zeitverluste sind nicht nur für den ÖV ein Problem sondern auch für den übrigen motorisierten Verkehr. Bei Messungen der Kantonspolizei vom April 2013 wurden an einzelnen Knoten Rückstaus von bis zu 700m Länge registriert. Solche Maximalzahlen treten allerdings nur selten auf.

In Abbildung 12 sind die betreffenden erfassten Knoten und Strecken dargestellt, wobei hier vor allem nur das kantonale Strassennetz erfasst wurde.

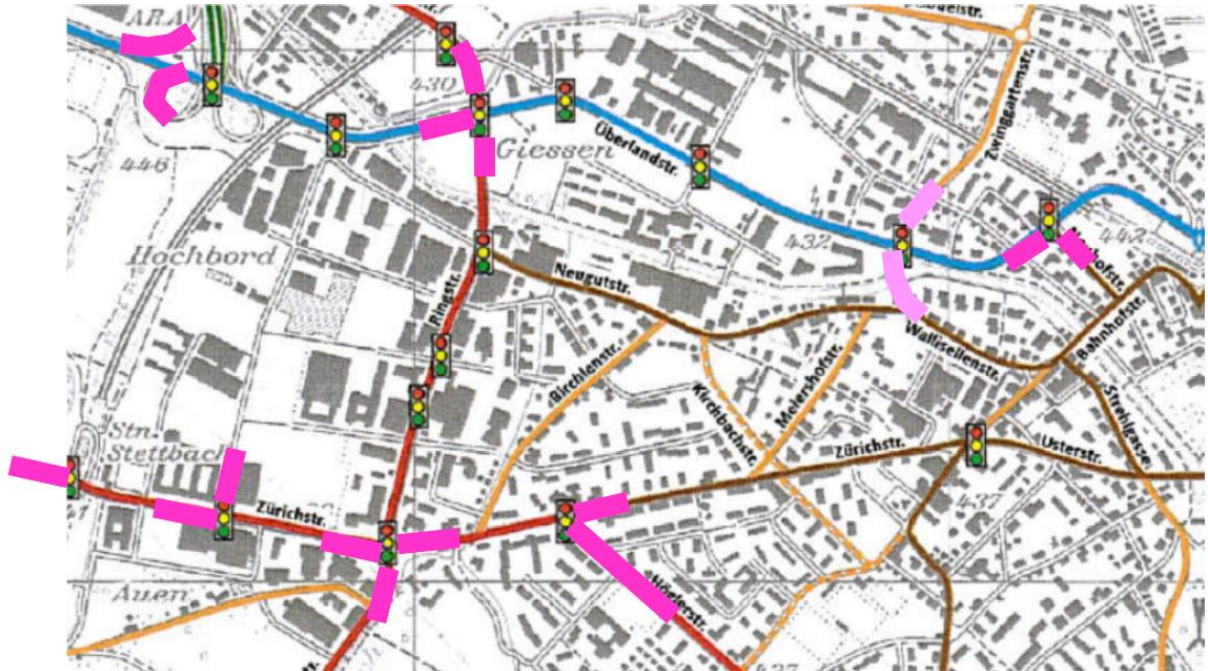


Abbildung 12: Knoten mit Rückstau (Quelle: ■ Kantonspolizei, ■ sonstige Erfahrungen)

Die kommunalen Strassen wurden nicht erfasst. Erfahrungsgemäss bilden sich regelmässige Staus in der Spitzenzeit auf Wallisellen- und Zwinggardenstrasse (Memphisknoten).

4.2.3 Schleichwegprobleme

Bedingt durch die spitzenzeitlichen Staus vor wichtigen Hauptstrassenknoten weichen Teile des Verkehrs aus und versuchen die Konfliktpunkte zu umfahren. Schleichwegprobleme bestehen vor allem auf den folgenden Strassen:

- Rotbuch-/Zwinggardenstrasse
- Rechweg / Oscar Bider Strasse
- Hermikonstrasse
- Wilstrasse
- Kirchbodenstrasse (Süd)
- Strehlgasse
- Birchlen-/Neugutstrasse

Dies führt auf den betroffenen Strassen zu unerwünschtem Mehrverkehr, Sicherheitskonflikten und zusätzlichen Lärmimmissionen.



4.2.4 Parkierung

Gemäss einer Bestandesaufnahme im Rahmen des Parkraumkonzepts (vgl. Kapitel 5.5) ist heute in diversen Quartieren ein Manko an Parkplätzen vorhanden, nicht zuletzt infolge von Fremdparkierenden (v.a. Pendlern). Besonders hoch ist die Parkplatznachfrage in den Zentren Städtli und Hochbord.

Die heterogene Gebührenpflicht sowie die unterschiedlich hohen Parkplatzgebühren machen das heutige System undurchschaubar und somit unattraktiv, wird in dieser Bestandesaufnahme weiter festgehalten.

Auch stellen Sport und kulturelle Veranstaltungen insbesondere bei Grossanlässen respektive zur Hochsaison im Sommer, temporäre Parkraumengpässe fest. So sind beim Sportplatz Zelgli beispielsweise sowohl beim Trainingsbetrieb während der Woche als auch bei Matches am Wochenende oftmals chaotische Verkehrszustände festzustellen. Auch bei der Sportanlage im Chreis werden immer wieder Parkraumengpässe beobachtet.

4.2.5 Lärmsituation

Im Kanton Zürich wird seit einigen Jahren die Lärmsanierung übermässig belasteter Staatsstrassen betrieben. In diesem Zusammenhang wurden in Dübendorf Vorstudien zur Machbarkeit von Lärmschutzwänden und entsprechende Lärmsanierungsprojekte erarbeitet, die sich allerdings gegenwärtig noch in Diskussion zwischen Kanton und Stadt Dübendorf befinden.

Belastungen über den Grenzwerten weisen hier insbesondere auf:

- Überlandstrasse
- Ringstrasse
- Neugutstrasse
- Zürichstrasse
- Höglerstrasse
- Fällandenstrasse
- Wangenstrasse
- Gockhauserstrasse

Auf der Überlandstrasse im Bereich Lindenbühl sind gegenwärtig Lärmschutzwände in Diskussion.

Für die kommunalen Strassen wurde zusätzlich vom Büro ewp, Effretikon, abgeklärt, welche Abschnitte lärmtechnisch zu sanieren sind. Hierfür wurde eine Grobbeurteilung der Lärmbelastung, vorgenommen, welche mittels Abstandsdämpfung berechnet wurde.



Das Resultat (vgl. Abbildung 13) zeigt, dass auch auf dem kommunalen Netz erhebliche Netzanteile den Immissionsgrenzwert (IGW) resp. den Alarmwert (AW), zumindest theoretisch, überschreiten.

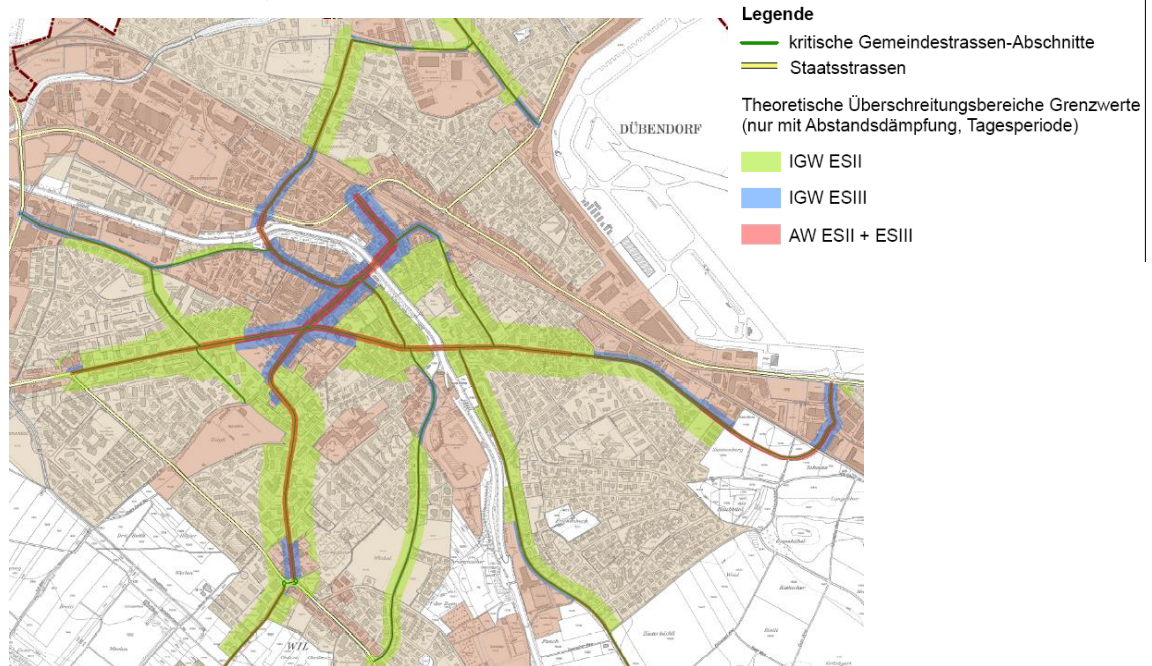


Abbildung 13: Lärm-Grenzwertüberschreitungen auf dem kommunalen Netz (Quelle Studie ewp, Effretikon, Okt. 2011).

Grundsätzlich ist die Stadt Dübendorf als Anlagehalterin der Gemeindestrassen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) verpflichtet, alle Strassenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen zu sanieren. Für diese sollte ein Lärmsanierungsprojekt erstellt werden.

Von Überschreitungen auf dem kommunalen Netz betroffen sind:

Überschreitung AW (Bereich Strassenachse)	Überschreitung IGW
Bahnhofstrasse	Bettlistrasse
Dietlikonstrasse (Rotbuch –/ Wangenstr.)	Dietlikonstrasse (übrige Abschnitte)
Hermikonstrasse (Im Chreis)	Hermikonstrasse (übrige Abschnitte)
Im Schossacher (Nord)	Kirchbachstrasse
Neugutstrasse (Birchlen-/ Ringstr.)	Oberdorfstrasse
Neuhofstrasse (Bahnhof-/ Überlandstr.)	Rotbuchstrasse (West)
Strehlgasse	Wallisellenstrasse
Untere Geerenstrasse (Nord)	Wilstrasse (Mitte)
Usterstrasse (West, Mitte)	Usterstrasse (übrige Abschnitte)
Wilstrasse (Nord, Süd)	Zürichstrasse (Högler bis Zentrum)
Zürichstrasse (Zentrum, Höglerstr.)	Zwinggartenstrasse (nördlich SBB)
Zwinggartenstrasse (Überlandstr. – SBB)	



4.3 Fussgängerverkehr

4.3.1 Fussgängerstreifen

Im Auftrag des Stadtrats wurden 2012 rund 180 Fussgängerquerungsstellen (davon 159 mit Fussgängerstreifen) von Fachleuten auf ihre Normkonformität und ihren Zustand überprüft. Die Mehrheit der vorhandenen Übergänge wurde als akzeptabel bis gut eingestuft. 25 der untersuchten Fussgängerstreifen werden aber als kritisch und dringend zu sanieren erachtet (vgl. Anhang 3).

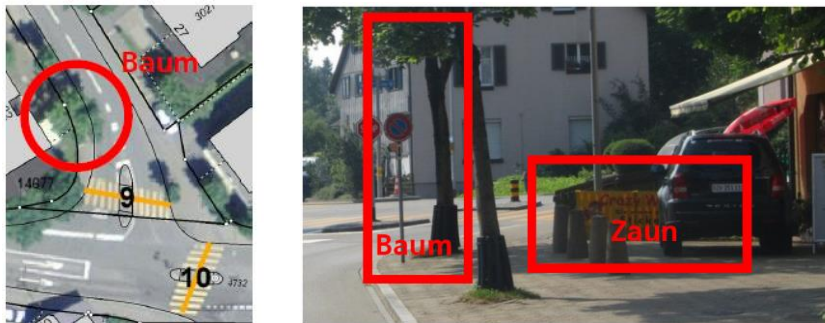


Abbildung 14: Beispiel kritische Beurteilung des Fussgängerstreifens Nr. 9 Strehlgasse. (Quelle: Gutachten SWISSTRAFFIC)

4.3.2 Schulwege

Das Planungsbüro SNZ wurde 2012 mit der Durchführung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt (vgl. Kap. 5.2). Dabei sollten primär Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Nähe resp. um Kindergärten und Schulen herum geprüft werden.

Aufgrund von Geschwindigkeitsmessungen, Unfallauswertungen, Betrachtungen vor Ort sowie Aussagen von zuständigen Personen der Stadt wurden die Situationen analysiert und verschiedene Problemstellen eruiert.

Aus dem oben genannten verkehrstechnischen Bericht "Kontrolle der Normkonformität der Fussgängerstreifen" ergaben sich zudem weitere Erkenntnisse und Defizite bei Fussgängerstreifen im Bereich der Schulwege. In Zusammenarbeit mit der Abteilung Tiefbau und Sicherheit wurden die dringlichsten Massnahmen definiert. Diese werden laufend umgesetzt.

In Zusammenarbeit mit der Primaschule Dübendorf wurden zudem weitere Massnahmen definiert.

Eine Reihe von kritischen Übergängen resp. Massnahmen ist im Rahmen der GVK vertieft zu analysieren:

- Kirchbachstrasse (Aufpflasterungen)
- Kirchbachstrasse (Buskissen und Trottoirüberfahrten)
- Birchlen- / Gärtnerstrasse (Trottoirüberfahrt)
- Hoffnig- / Auenstrasse (Einbahn definitiv)
- Tempo 30 Zone "Birchlen"
- Tempo 30 Zone "Stägenbuck"



4.4 Veloverkehr

Der Bericht zum Veloförderungskonzept 2010-2014 kommt zum Schluss, dass es in Dübendorf zahlreiche gute, sichere, taugliche Radweg- und Radstreifenabschnitte gibt. Doch wird aber auch auf viele Mängel hingewiesen. Die Lücken, Mängel, Gefahrenstellen für den Velofahrer im Netz sind, gemäss Bericht Veloförderungskonzept so zahlreich, dass an vielen Stellen der Netzcharakter verloren geht und unverzichtbare Routen für den Nutzer gar nicht mehr als durchgehend erscheinen.

Gemäss Bericht Veloförderungskonzept kann unterschieden werden zwischen Mängeln am Netz, Mängeln an Abstellanlagen und potenziellen Unfallstellen (Velo-unfälle gemäss Polizeistatistik).

Mängel am Netz, insbesondere

- Zentrum Dübendorf: viele fehlende oder gefährliche Verbindungen zwischen einzelnen Abschnitten sowie fehlende sichere Zu- und Wegfahrmöglichkeiten bei wichtigen Zielen. Für Verbindungen wie beispielsweise von der Wilstrasse zum City-Center müssen Velofahrende zweimal absteigen und Fussgängerstreifen überqueren.
- Memphisknoten
- Hermikon-, Oberdorf- und Birchlenstrasse (Anbindung Wohnquartiere, Hochbord, Freibad resp. Sportanlage im Chreis); knappe Platzverhältnisse und Gefährdung durch hohe MIV-Geschwindigkeiten
- Diverse weitere Netzabschnitte

Mängel an Abstellanlagen

- Fehlende oder schlecht konzipierte Veloabstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen (Einkaufsgeschäfte, Bahnhöfe, Schulen, Sportstätten etc.); keine sicheren, legalen Zufahrtswege, keine eingangsnahen Standorte; mangelhafte Quantität und Ausrüstung (Diebstahlsicherung, je nachdem Überdachung und Beleuchtung).
- Rund ums City-Center: umständliche Zufahrtsmöglichkeiten, teilweise nicht legal, Mängel bez. Standorten und Ausrüstung
- Stadthaus: falsch gewählter Standort (wird nicht akzeptiert und folglich nicht genutzt).
- Bahnhof: mangelhafte nordseitige Abstellanlage; ungenügende Zufahrtsmöglichkeit und Ausrüstung.

Potenzielle Unfallstellen (Velounfälle gemäss Polizeistatistik)

- 66 Unfälle mit Velofahrerbeteiligung innert 5 Jahren, davon 5 mit Schwerverletzten (3 davon betreffen Schüler), kein Todesfall
- Knotenbereiche mit 2 registrierten Velounfällen in den letzten 5 Jahren



- Zürich-/ Hochbordstrasse
- Högler- /Obere Zelglistrasse
- Knoten im Wil („Erdnuss-Kreisel“)
- Usterstrasse / Strehlgasse /Oberdorfstrasse
- Uster- / Bettli- / Oskar-Bider-Strasse
- Bahnhofstrasse / Lindenplatz - Einmündung Grundstrasse

4.5 Quartierinterne Probleme

Birchlen

Im Birchlenquartier, speziell auf der Birchlen- und der Neugutstrasse, werden oft hohe Tempi gemessen und die Tempolimiten überschritten. Es besteht deshalb von vielen Anwohnern der Wunsch nach Verkehrsberuhigungsmassnahmen, insbesondere im Bereich des Schulhauses Birchlen.

Högler/Auen/Stettbach

Im Quartierteil Högler werden die Belastung des Durchgangsverkehrs auf der Höglerstrasse, die Einmündungen der Seitenstrassen sowie die Probleme mit den Bushaltestellen kritisch betrachtet. Die Anwohner des Weilers Stettbach sind besorgt um den zunehmenden Belastungsdruck aus dem Umfeld. Allgemein grosse Sorge bereitet den Stettbachern die Sicherheit der langen Schulwege.

Gockhausen

Für den Anschluss an das ÖV-Netz ist die Buslinie 751 von zentraler Bedeutung. Eine Optimierung ist erwünscht, insbesondere neu zu schaffende Verbindungen, z.B. mit einem Ortsbus direkt ins Stadtzentrum, oder Verdichtungen des Taktfahrplans. Als Zwischenlösung zur geplanten Optimierung wurde die Haltestelle Dorf verschoben.

Sorgen bereiten die Gockhauser-/Tobelhofstrasse sowie die Untere Geerenstrasse, wo nebst Mehr- und Durchgangsverkehr vor allem das Tempo der Autofahrer als zu hoch kritisiert wird.

Gfenn

Kritisch betrachtet werden die Organisation der Ein- und Ausfahrten von den Quartierstrassen in die Überlandstrasse, die Parkplatzsituation im Umfeld der Lazariterkirche (Wildes Parkieren) und der Schleichverkehr von Schwerzenbach her.

Sonnenberg

Der Wunsch nach der Einführung von Tempo-30-Zonen ist in diesem Quartier ausgeprägt. Auf der Hermikonstrasse sollten Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit und des Durchgangsverkehrs ergriffen werden. Das Verkehrskonzept Im Chreis bei Grossveranstaltungen steht unter Dauerbeobachtung. Die Teilspernung der Hermikonstrasse führt zu Ausweich- und Schleichverkehr über die nicht abgesperrten Quartierstrassen, dagegen sind flankierende Massnahmen zu ergreifen.



Wil

Kritisch hervorgehoben wird das wilde Parkieren an mehreren Quartierstrassen, wo meist auch ein Trottoir für Fussgänger fehlt. Des Weiteren wird die Situation beim SPAR am Kreisel Wil als gefährlich eingeschätzt (Parkplätze, Anlieferung). Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden auf diversen Quartierstrassen verlangt und die Einführung von Tempo-30-Zonen, insbesondere im Bereich des Schulhauses Wil, wird gewünscht.

Stägenbuck/Flugfeld

Gewünscht sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder zur Erhöhung der Sicherheit. Nebst der Behebung von einzelnen Gefahrenpunkten wird auch der Wunsch nach Tempo-30-Zonen geäussert. Zudem werden mehr Parkplätze für Besucher im Quartier gefordert. Unbefriedigend sei auch die Situation der SBB-Unterführung am Bahnhof Dübendorf.

Zentrum

Auf wenig Wohlwollen stösst die momentane Verkehrssituation rund um den Bahnhof Dübendorf. Hier ist nach Meinung vieler eine Gesamtbetrachtung und Neuregelung notwendig. An einigen Stellen im Zentrum wird die Situation für Fussgänger und Velofahrer als gefährlich eingeschätzt. Auf der Bahnhof- und der Bettlistrasse wird der Autoverkehr als zu schnell und gefährlich empfunden, die heutige Verkehrsführung auf dem Lindenplatz wird als gefährlich eingestuft.

4.6 Kritikpunkte und Ideen der Bevölkerung

Um Bewohner und Gewerbetreibende aus den einzelnen Quartieren Dübendorfs frühzeitig einzubeziehen und deren Kritik, Anliegen, Bedürfnisse und Ideen entgegenzunehmen, wurden 2011 acht öffentliche Abendveranstaltungen durchgeführt aus denen ein Katalog von rund 280 Einzelmassnahmen resultierte.

Über den Verkehrsausschuss wurden daraus Kernmassnahmen bestimmt, die als besonders elementar bezüglich der in Kapitel 1.2 resp. 1.3 formulierten Handlungsziele erscheinen. Als Kernmassnahmen im Sinne einer Schwerpunktsetzung werden die folgenden Ziele angesehen:

- Verkehrsdosierung an Einfallsachsen
- Umgestaltung von Strassenzügen und Verkehrsknoten
- Tempo-30-Zonen
- Verkehrslenkung sowie signalisationstechnische Massnahmen

Dieser Katalog ist ein wichtiges Instrument der Koordination und wird laufend ergänzt bzw. nach Erledigung der Pendenzen angepasst.



5 Teilkonzepte

Als Teilkonzepte werden hier die bereits vorliegenden Konzepte für einzelne Verkehrsträger oder -bereiche bezeichnet.

5.1 Öffentlicher Verkehr

Grundlage für das ÖV-Angebot ist die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr. Darin sind u.a. Erschliessungspflicht, Angebot und Grundsätze zur Netzgestaltung festgehalten. Die detaillierte Ausgestaltung ist Sache des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Dieser richtet sich nach folgenden Zielen:

- Die auf Grund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgedeckt.
- Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- Die Kundenzufriedenheit wird auf dem heutigen Niveau gehalten.
- Die Kostenunterdeckung entwickelt sich im Rahmen der Vorgaben.

Für Dübendorf heisst das allgemein:

- Das bereits dichte S-Bahn-Angebot wird im Rahmen der 4. Teilergänzung weiter ausgebaut und optimiert (zeitlich auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie abgestimmt; betrifft S9 und S14); eine bessere Anbindung an die S-Bahn hat oberste Priorität.
- Mittel- (Glattalbahn) und Feinverteilung (Busse) werden bestmöglich darauf abgestimmt.
- Alle Träger des öffentlichen Verkehrs werden bestmöglich vernetzt.

Wettbewerbsfähige Reisezeiten, Anschlussicherheit und gute Zugänglichkeit stehen im Vordergrund. Eine gute zeitliche und örtliche Verfügbarkeit kann allerdings nur dort gewährleistet werden, wo ein ausreichendes Nachfragepotenzial besteht.

Das ÖV-Angebot wurde für das Fahrplanverfahren 2011-12 letztmals angepasst, mit u.a. folgenden Angebotsmerkmalen:

- Mindestens 15-Min-Rhythmus in den Spitzenstunden in den 3 Hauptkorridoren Bahnhof Dübendorf – Bahnhof Stettbach (8 Kurse / Std. u. Rtg.), Fällanden – Stettbach (4 Kurse / Std. u. Rtg., ab 2014 6 Kurse statt 4) und Wangen – Flughafen (6 Kurse / Std. u. Rtg.).
- Bahnhof Dübendorf: bessere Ausrichtung auf S14 von und nach Zürich.
- Akzentuierung des Knotenpunkts Stettbach (nicht alle Linien nur auf Bahnhof Dübendorf ausrichten).

Die seither deutlich gestiegene Nachfrage bestätigt die modifizierte Ausrichtung des ÖV-Angebots.



Im Rahmen des laufenden Fahrplanverfahrens werden weitere Verbesserungsvorschläge durch das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (VBG) geprüft. Aktuell sind folgende kurz- und mittelfristigen Angebotsanpassungen in Vorbereitung resp. noch in Diskussion:

- Verbesserung der Prioritätsregelung auf der Überlandstrasse (Memphis) und der Zürichstrasse (Högler)
- Anbindung an S5 oder S15 (erneute Prüfung falls sich die Möglichkeit zur Stellungnahme ergibt)
- Verlängerung Linie 754 nach Stettbach mit neuer Linienführung in den Spitzenstunden via Leepüntstrasse (Busbeschleunigung, Fahrplanstabilität)
- Anbindung der Linien 748, 759, 760 an den Bahnhof Dübendorf im 30'-Takt (Spitzenstunden 15'-Takt)
- Behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen
- Erschliessung peripherer Ortsteile per Ruftaxi, o.ä. (Testbetrieb)
- Optimierung von Kommunikation und Infrastruktur (Billetautomaten)

Bereits 2014 umgesetzt wird:

- Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse

Längerfristig ist zudem ein Ausbau der Glattalbahn („Glattalbahn Plus“) geplant, von der Giessenkreuzung im Dübendorfer Industriegebiet über den Bahnhof Dübendorf und durch das Flugplatzareal bis nach Dietlikon.

5.2 Schulwegsicherheit

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten (SNZ Ingenieure und Planer AG, 11. März 2013)

An einer Urnenabstimmung im Februar 2004 wurde die Vorlage zur Einführung von flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt abgelehnt. Verschiedene Parteien und Gruppierungen setzten sich jedoch weiterhin für eine schrittweise Einführung von Tempo 30 ein, dies um die Sicherheit für Kinder bei Kindergärten und Schulanlagen zu erhöhen. Dies führte zum Anstoss und der Ausarbeitung des Gutachtens.

Im Gutachten werden die 16 Schulanlagen zu 11 Betrachtungsräumen zusammengefasst (A - K). Jeder Betrachtungsraum wird einer Situations- und Problemanalyse unterzogen, unter Berücksichtigung der Unfallzahlen sowie bereits vorhandener Projekte. Die bestehenden Sicherheitsdefizite und Probleme werden aufgezeigt. Für jeden Betrachtungsraum werden aufgrund der nachfolgenden drei Stossrichtungen Massnahmen umfassend beschrieben, bebildert und auf Plänen dargestellt.

- Einrichten „kleiner“ Tempo-30-Zonen im unmittelbaren Umfeld der Schule / Kindergarten
- Einrichten „normaler“ Tempo-30-Zonen
- Keine Signalisation von Tempo 30, aber geschwindigkeitsreduzierende Strassenraumgestaltung



Sichere Schulwege Dübendorf – Schuljahr 2011/12, 2013/2014 *(Gossweiler Ingenieure AG, 30. April 2012 resp. 21. Juni 2013)*

Um den Kindern einen möglichst sicheren Schulweg bieten zu können, wurde das Konzept erarbeitet. In Zentrum steht dabei die Definition und Umsetzung der dringlichsten Massnahmen, ausgehend von den im Bericht „Kontrolle der Normkonformität der Fussgängerstreifen“ aufgezeigten Defiziten. Das Konzept zeigt den aktuellen Zustand der Schulwege auf und weist Problemstellen und Defizite bezüglich deren Schulwegtauglichkeit aus. In Zusammenarbeit mit Schulen, Kantonspolizei, Stadtpolizei und Stadt Dübendorf wurden die Schwachpunkte analysiert und Lösungsmöglichkeiten zur Schliessung der Sicherheitslücken auf dem Schulweg aufgezeigt.

Die beiden Dokumente geben einen Überblick zum Umsetzungsstand des Konzeptes „Sichere Schulwege“ sowie über weitere Massnahmen aus der laufenden Planung. In Skizzen werden die Massnahmen lokalisiert, beschrieben und die Kosten aufgezeigt.

Seit 2011 werden die erkannten Schwachpunkte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen schrittweise umgesetzt.

5.3 Fussgängerstreifen

Kontrolle der Normkonformität der Fussgängerstreifen der Stadt Dübendorf *SWISSTRAFFIC AG, 31. August 2012*

In der Stadt Dübendorf wurden rund 180 Fussgängerquerungsstellen (davon 159 mit Fussgängerstreifen FGST) wie bereits in Kap. 4.3.1 erwähnt, auf Normkonformität und Zustand überprüft.

Obschon die Mehrheit der vorhandenen FGST für akzeptabel bis gut befunden wurde, werden für viele der FGST Massnahmen vorgeschlagen. Für 25 der untersuchten FGST sind dringende Massnahmen vorgesehen, die prioritär umzusetzen sind.

Fussgängerstreifen an Lichtsignalanlagen (LSA) wurden nur dann genauer geprüft, wenn die Möglichkeit besteht, dass die LSA zu gewissen Tageszeiten ausser Funktion ist und der FGST eine unkontrollierte Querung darstellt. Neben der eigentlichen Normkonformität wurden auch Kriterien der Behindertengerechtigkeit geprüft.

In einer übersichtlichen Tabelle werden die Massnahmen kurz beschrieben, nach Priorität sortiert und mit Angaben zur Sicherheitsrelevanz und zu den Kosten versehen. Auf 135 Seiten sind pro FGST umfangreiche Lösungsmöglichkeiten detailliert dargestellt und anhand von Skizzen und Fotos dokumentiert.



5.4 Veloförderung

Veloförderungskonzept 2010–2014 – Konzeptbericht

Veloförderungskonzept vom 16.7.2009, basierend auf dem Bericht von Bosshard Hauser Kocher Bauingenieure AG vom 24.6.2009; Verabschiedung durch den Stadtrat mit SRB Nr. 238 vom 16.7.2009⁴

Detailliert wird das bestehende Veloroutennetz analysiert, die Mängel am Netz und den Abstellanlagen sowie die Velounfälle gemäss Polizeistatistik untersucht und beschrieben.

Aufgrund dieser Analyse wird eine Vielzahl von Verbesserungsansätzen und Verbesserungsvorschlägen zu nachfolgenden Teilbereichen dargestellt:

- Vorschläge für Sofortmassnahmen
- Wichtigste anstehende Verbesserungen am Netz und bei Abstellanlagen
- Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrende durch Trixispiegel
- Koordination mit der Sicherung der Schulwege

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Detailstudium der Mängel am Netz und an den Abstellanlagen werden sieben mögliche Ansätze und Bausteine für ganzheitlich und nachhaltig sinnvolle Pilotprojekte zugunsten des Veloverkehrs definiert. Der Hauptfokus liegt dabei auf der Erstellung eines möglichst durchgängigen Velowegnetzes.

Veloförderungskonzept 2010–2014 – Umsetzung Massnahmen

*Umsetzung Massnahmen Priorität 1 / Umsetzung Massnahmen Priorität 2
Gossweiler Ingenieure AG, 14. Juli 2011 resp. 19. Februar 2013*

Im Rahmen der Umsetzungsplanung Veloförderungskonzept 2010-2014 wurde festgestellt, dass der im Konzept vorgeschlagene Umsetzungsfahrplan nicht einzuhalten ist. Zudem mussten diverse Massnahmen aufgrund der unterdessen angelaufenen Gesamtverkehrsplanung sowie weiterer ausgelöster Projektierungen zurückgestellt werden bzw. anderweitig erledigt werden.

Der gesamte Massnahmenkatalog wurde in der Folge neu strukturiert. Massnahmen mit Zuständigkeit Kanton Zürich und solche, welche im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept zu betrachten sind, wurden zurückgestellt.

In zwei verschiedenen Massnahmenkatalogen (1. und 2. Priorität) werden je Massnahme die Bemerkungen gemäss Veloförderungskonzept sowie der konkrete Lösungsvorschlag inkl. Kostenschätzung wiedergegeben. Die Massnahmen sind ebenfalls thematisch und / oder örtlich zusammengefasst (gegenseitige Abhängigkeiten). Dabei wird auch auf parallel laufende Projekte verwiesen.

⁴ Basierend auf dem damaligen Gegenvorschlag der GRPK zur Volksinitiative „Für ein durchgängiges Velonetz und genügend Veloabstellanlagen in Dübendorf“, beschlossen mit GRB vom 7.7.2008 und Volksabstimmung vom 30.11.2008 (Ablehnung Volksinitiative und Annahme Gegenvorschlag).



5.5 Parkraumkonzept

Parkraumkonzept Dübendorf (HSP)

Hesse+Schwarze+Partner, Beantwortung Postulat A. Keller durch Stadtrat mit SRB 08-208 vom 19. Juni 2008; Behandlung im Gemeinderat am 1.9.2008; Abschreibung Postulat Nr. 227/2005

Das Parkraumkonzept wurde auf Basis einer umfassenden Analyse der übergeordneten und kommunalen Randbedingungen erarbeitet und besteht aus Zielen und Strategien, dem Konzept (Bewirtschaftung und Parkregime) sowie konkreten Umsetzungsmassnahmen.

Zentrale Ziele und Strategien

1. Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen für sämtliche Nutzungen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen.
2. Die Umwelt und die Lebensqualität sind zu schonen.
3. Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auslösen, wie das Strassennetz bewältigen kann.
4. Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze sollen die Bestrebungen der Raumplanung sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen.
5. Das nach einheitlichen Grundsätzen erarbeitete Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein.

Konzept (Bewirtschaftung und Parkregime)

Aufteilung des Gemeindegebietes in Spezialzonen und 2 Grundzonen:

1. Zentrum (Städtli, Hochbord), Parkieren kostenpflichtig
2. Gebiete "Parkieren mit Parkscheibe" (Weisse Zone), max. 3 h Gratisparken, eingeteilt in 9 Parkkartengebiete.

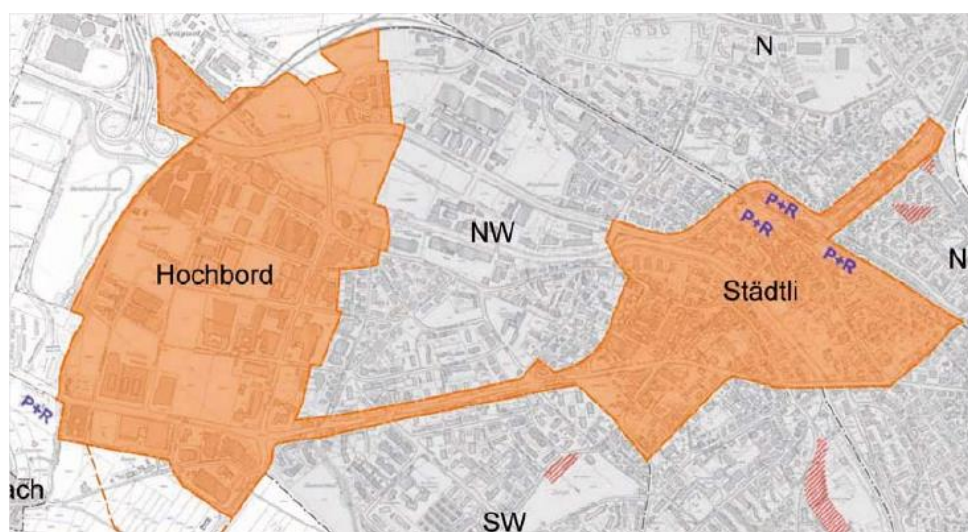


Abbildung 15: Zoneneinteilung Parkraumplanung und Park + Ride-Standorte (Quelle: Gutachten Hesse+Schwarze+Partner)



Nutzung und Abgrenzung werden detailliert beschrieben und auf einem Plan dargestellt.

Umsetzungsmassnahmen.

Die einzelnen Umsetzungsmassnahmen sind in einer übersichtlichen Tabelle dargestellt. Zuständigkeit, Priorität, Umsetzungshorizont und die geschätzten Kosten werden angegeben (Stand 2008).

5.6 Verkehrssteuerung

Verkehrssteuerung Dübendorf, Arbeitsbericht

SNZ Ingenieure und Planer AG, November 2012, im Auftrag des Amt für Verkehrs des Kantons Zürich

Inhalte:

Bestandesaufnahme

Das bestehende Verkehrsangebot wird analysiert und das klassifizierte Strassennetz im Raum Dübendorf abgebildet. Für die Morgen- wie auch die Abendspitze werden Verkehrsbelastungen aus dem kantonalen Verkehrsmodell (KVM) berücksichtigt. Bezüglich ÖV werden die Buslinien und Haltestellen dargestellt.

Problemanalyse

Mögliche Ausweichrouten in Folge von Überlastungen auf dem Kantonsstrassennetz werden definiert. Mithilfe des Kantonalen Verkehrsmodells (KVM) werden Durchgangs- und Ausweichverkehrsströme für die Morgen- und Abendspitze quantifiziert. Mittels Nummernschilderhebung wurden die Modellergebnisse stichprobenhaft überprüft und konnten bestätigt werden. Es wird aufgezeigt, dass Teile des Durchgangsverkehrs auf das kommunale Strassennetz ausweichen, welches attraktive Schleichwege bietet.

Massnahmenansätze

Auf Basis der Bestandesaufnahme und der Problemanalyse werden erste Massnahmenansätze (Handlungsfelder) zur Steuerung des Verkehrs entwickelt, mit dem Ziel den vorhandenen Durchgangsverkehr stärker auf dem Kantonsstrassennetz zu bündeln. Als Resultat werden vier Handlungsfelder „Netzüberlastungsschutz Wangen-, Überland-, und Fällandenstrasse“ und „Überprüfung Leistungssteigerung Achse Ringstrasse“ in Plänen skizziert:

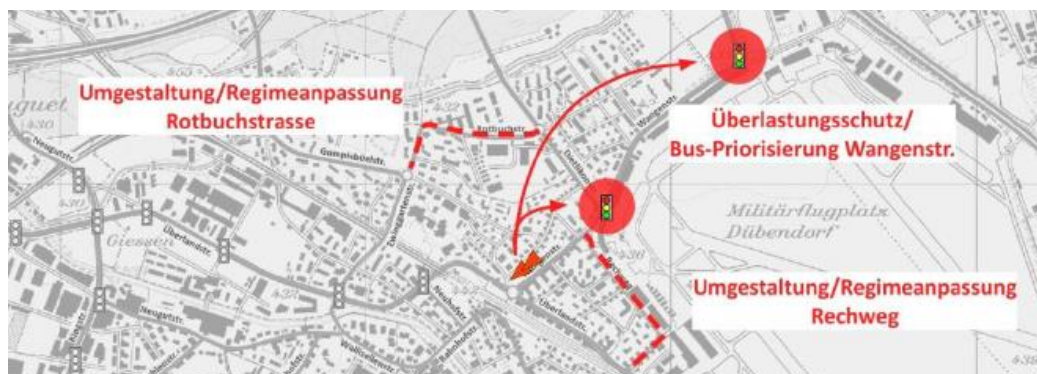


Abbildung 16: Netzüberlastungsschutz Wangen (Quelle: Gutachten SNZ)

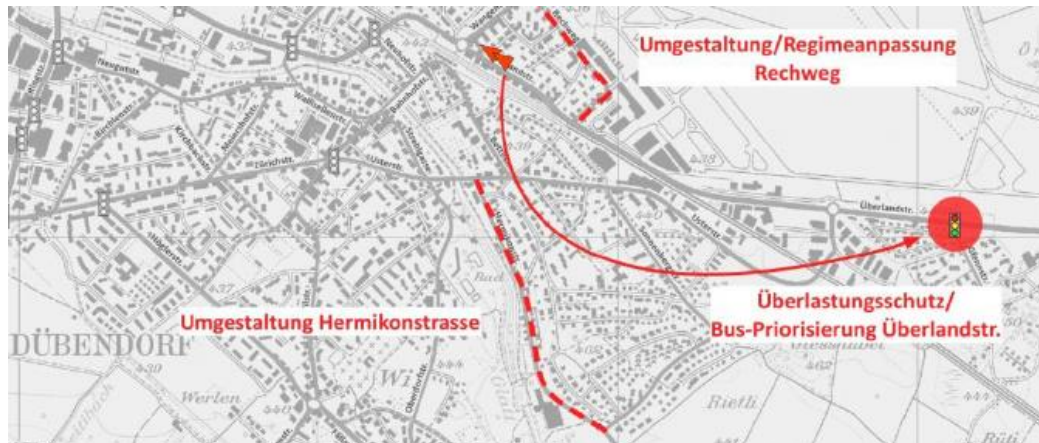


Abbildung 17: Netzüberlastungsschutz Überland-/Gfennstrasse (Quelle: Gutachten SNZ)

Bei den geplanten Arbeiten zur Instandsetzung A1 (vgl. Kap. 6.6.4) resp. zur Überdeckung A1 in Schwamendingen, beide ab ca. 2016, wird als Folge von Behinderungen eventuell vermehrt Verkehr ausweichen. Damit würde der Druck auf das Dübendorfer Hauptstrassennetz steigen. Eine rasche Konkretisierung und Umsetzung der beiden o.g. Steuerungsmassnahmen muss deshalb hohe Priorität haben.



Abbildung 18: Netzüberlastungsschutz Fällanden-/Höglersstrasse (Quelle: Gutachten SNZ)



Abbildung 19: Netzüberlastungsschutz Fällanden-/Höglersstrasse (Quelle: Gutachten SNZ)

Die Handlungsfelder sind nun abzustimmen, zusammen mit dem Kanton zu konkretisieren und im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts weiterzuentwickeln.



5.7 Überlandstrasse, Gestaltungs- und Betriebskonzept

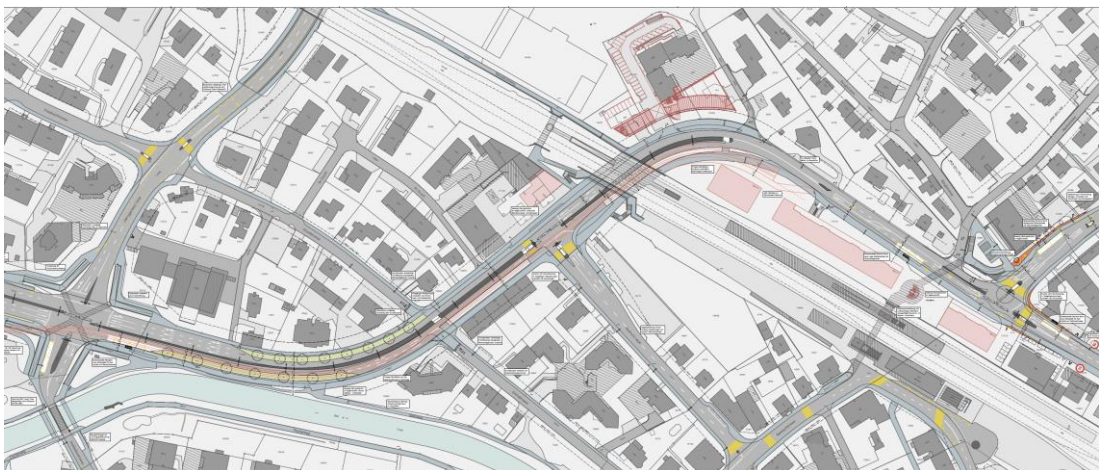
Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse (GBK), Abschnitt Zwinggarten –/ Wangenstrasse Jauch Zumsteg Pfyl AG, 16. November 2011

Mit der Neugestaltung der Überlandstrasse soll ein städtischer Strassenraum entstehen, welcher einen Qualitätsgewinn für die Verkehrsteilnehmenden darstellt und für die Anwohnerschaft eine geringere Trennwirkung bewirkt. Gleichzeitig ist der Verkehrsablauf durch eine geeignete Verkehrsführung und -steuerung zu optimieren damit Rückstaus für den motorisierten Verkehr möglichst vermieden werden.

Die Überlandstrasse zwischen dem Knoten Memphis (Zwinggarten-/ Wallisellenstrasse) und dem Kreisel Bahnhof Dübendorf Nord (Wangenstrasse) wird analysiert und es werden Aufwertungsmassnahmen im Rahmen des GBK auf Planungsstufe Vorprojekt formuliert. Rahmenbedingungen wie Glattalbahn, Velorouten, Buslinien, Richtplan, Baulinien und Gesamtverkehrskonzept Dübendorf werden einbezogen.

Im Betriebskonzept werden Verkehrsführung, Veloverkehr, Trassesicherung Glattalbahn, die Grundstückszufahrten sowie öffentliche Parkierungen aufgezeigt.

Die Ergebnisse beruhen dabei auf der parallel vom Büro Marty + Partner AG durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung.



Das Gestaltungskonzept zur Umsetzung des Betriebskonzeptes beschreibt die Ausgestaltung der Infrastruktur. Mit Referenzbildern und Detailansichten zur Strassengeometrie und zu Ausführungen von Oberflächen und Randabschlüssen wird dies verdeutlicht. In Gesamtplänen der Knoten und Strassenzüge werden die Gesamt- und Betriebskonzepte zusätzlich visualisiert.

Das GBK umfasst auch eine Grobschätzung der Kosten, Angaben zum Kostenteiler (Kanton, Dübendorf, Private) sowie Angaben zu Landbedarf / Werkleitungen / Perimeterabgrenzungen.



5.8 Sportstättenkonzept

Wangen-Brüttisellen / Dübendorf, Masterplan Sportstätte Dürrbach

Planpartner AG, 23. November 2011

Mit dem Masterplan halten die Gemeinde Wangen-Brüttisellen und die Stadt Dübendorf das Flächenpotenzial für zusätzliche Fussballplätze fest, welche südwestlich der bestehenden Zweckverbandslage Dürrbach in den Gebieten Eglischölzli und Weid angeordnet werden könnten. Diese Angebotsplanung dient der anschliessenden Überprüfung der Nachfrage sowie der Klärung der Planungsinstrumente und Finanzierungsmöglichkeiten.

Die heute bestehende Sportanlage Dürrbach ist gut durch MIV und ÖV erschlossen und wird später mit der GlattalbahnPLUS weiter aufgewertet.

Ein neuer Eintrag im regionalen Richtplan Glattal ist Voraussetzung für die Erstellung einer neuen Sportstätte. Derzeit läuft das dazu notwendige Verfahren.

6 Grössere Planungen

6.1 Bahnhofstrasse / Lindenplatz

Die Bahnhofstrasse weist verschiedene verkehrliche Schwachstellen auf (vgl. Kapitel 4) und ist zudem erneuerungsbedürftig. In einer entsprechenden Untersuchung werden mögliche Varianten / Konzepte, sowohl für die Gestaltung als auch die verkehrstechnischen Belange der Bahnhofstrasse und dem näheren Umfeld, aufgezeigt. Dabei gibt es folgende Planungsschwerpunkte:

Lindenplatz

Am Lindenplatz treffen die Bahnhofstrasse und die Wallisellenstrasse zusammen. Dieser Bereich weist eine sehr hohe Nutzungsintensität auf und muss verschiedensten verkehrlichen Ansprüchen (MIV, ÖV, FG) gerecht werden. Er ist zudem ein unfallschwerpunkt, der dringend saniert werden muss.



Abbildung 20: Lindenplatz (heute)



Abbildung 21: Vorstudie 2012 (Quelle: BGK Suter, von Känel, Wild AG)

Bushaltestellen Bahnhof

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt sind die Bushaltestellen am Bahnhof, welche ebenfalls dringenden Sanierungsbedarf aufweisen.



Abbildung 22: Bushaltestellen Bahnhof (heute)

Vorderhand sind vor allem Massnahmen mit „Übergangscharakter“ vorzusehen, um den Betrieb möglichst störungsfrei und vor allem sicher aufrecht zu erhalten.

Es wird bewusst von „Sofortmassnahmen“ gesprochen. Der Handlungsdruck im Bahnhofsumfeld wird im Rahmen der „Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus“ (vgl. Kapitel 6.2) aufgegriffen und in einem übergeordneten Kontext erörtert.

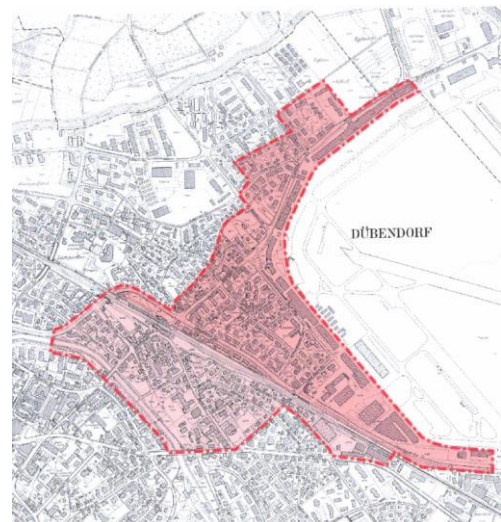
Die Arbeiten werden mit den angrenzenden Studien „Adlerplatz“ und der „Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus“ koordiniert und sind eben erst angelaufen.

6.2 Testplanung Dübendorf Nord

Die „Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus“ verfolgt das Ziel, für das Gebiet zwischen Flughafen und Glatt ein kohärentes Zukunftsbild zu entwickeln („städtebaulicher Quantensprung“) und die dazu erforderlichen Prozessschritte aufzuzeigen.

Es wurden drei Planungsteams beauftragt die nachfolgend beschriebenen Ziele in einer „Testplanung“ umzusetzen und zu visualisieren:

- Funktionale Stärkung des Bahnhofgebietes und der ÖV-Knoten innerhalb der Siedlungsstruktur
- Bhf. Dübendorf wird attraktive Verkehrsdrehscheibe
- Busbahnhof stärkt die Funktion des Bhf. als Verkehrsdrehscheibe und weist ausreichend Kapazitäten bei opt. Anbindung auf
- Aufwertung flugplatznaher Quartiere
- Schaffung qualitativ hochwertiger Lebensräume
- Bebauung im Bahnhofsumfeld widerspiegelt Zentrumsfunktion, schafft repräsentative Freiräume und wird den verkehrlichen Anforderungen gerecht
- Ökologisch, funktional und gestalterische Vernetzung der Gebiete
- Aufwertung Glattram als Natur- und Erholungszone
- Veränderung Modal-Split zugunsten Langsamverkehr und ÖV (Ziel ca. 50%)





- GlattalBahnPLUS: Sicherstellung Angebot und Nachfrage
- Berücksichtigung eines allfälligen 4-Spur Ausbaus der SBB

Die Arbeiten werden mit den angrenzenden Studien „Adlerplatz“ und „BGK Umgestaltung Bahnhofstrasse“ koordiniert.

6.3 Adlerplatz (City Center)

Die Geschäftshaus City Center AG Dübendorf treibt die Erneuerung, Aufstockung und Optimierung ihrer Liegenschaften zwischen Zürich- und Adlerstrasse voran. Dadurch ergeben sich u.a. Potentiale bezüglich Neuordnung der öffentlichen Parkplätze, der Raumgestaltung und der Verkehrsbeziehungen.

Mit einem Verkehrsgutachten wurde die Kernfrage erörtert, ob eine vollständige oder teilweise Durchfahrt der Adlerstrasse unterbunden werden kann und welche Folgen dies für den Quell-/Zielverkehr als auch für das umliegende Verkehrsnetz mit sich bringt.

Die Untersuchung der Fahrzeugbewegungen im Perimeter führt zum Schluss, dass die Durchfahrt der Adlerstrasse teilweise unterbunden werden kann. Dazu wird ein Einbahnregime auf dem Abschnitt zwischen Zürich- und Unterdorfstrasse vorgeschlagen.

Die Folge des Einbahnregimes ist eine Mehrbelastung der Wallisellenstrasse. Diese wird jedoch als gering eingestuft (ca. 1 Mfz / min). Dem gegenüber stehen die Möglichkeiten der städtebaulichen Aufwertung (dank Reduktion Verkehrsfläche), die Erhöhung der Verkehrssicherheit (Entfall des kritischen Linkseinbiegens in die Zürichstrasse) und die Neustrukturierung der Verkehrsabläufe (auch Anlieferverkehr).

Die Planungen werden mit den laufenden Nachbarprojekten „BGK Umgestaltung Bahnhofstrasse“ und „Testplanung Wangenstrasse - Bahnhof Plus“ abgestimmt.

6.4 Hochbord

Das Hochbordquartier soll den Charakter eines urbanen Arbeits- und Mischgebietes aufweisen und sich dabei deutlich von anderen Entwicklungsgebieten im Kt. ZH abheben. Öffentliche Freiräume mit angenehmer Aufenthaltsqualität sowie publikumsorientierte Nutzungen auf Erdgeschossniveau sollen das Quartier kennzeichnen. Vorgaben und Ziele werden dazu im Quartierplan, welcher im Jahr 2009 genehmigt wurde, formuliert.

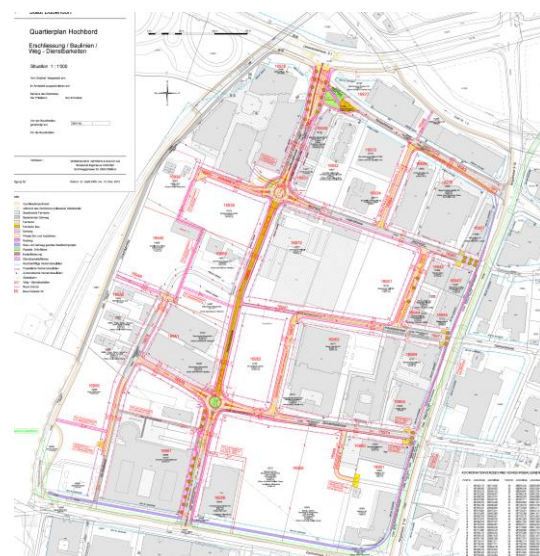


Abbildung 23: Quartierplan Hochbord



Für das GVK Dübendorf kann schwerpunktmässig festgehalten werden:

Erschliessung und Verkehrsregime MIV

Die strassenseitige Erschliessung des Hochbords erfolgt einerseits im Norden (via Überlandstrasse) und im Süden (via Zürichstrasse). Die Feinverteilung des Verkehrs innerhalb des Quartiers erfolgt über zwei Kreisel.

Innerhalb des Quartiers ist ein Verkehrsregime vorgesehen, welches das Durchqueren des Quartiers für allfälligen Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv macht. Die Hochbordstrasse ist im mittleren Abschnitt nur für ÖV und Langsamverkehr geöffnet. Ein mehrfach versetzter Strassenzug verbindet die beiden Kreisel der Hochbordstrasse für den übrigen Verkehr.

Von diesem Verkehrsregime wird der strassengebundene ÖV (Bus) ausgenommen, welcher die direkte Verbindung zwischen Überland- und Zürichstrasse (Abschnitt zwischen den beiden Kreiseln) befährt.

Erschliessung ÖV

Die Anbindung an den ÖV kann als ausgezeichnet bezeichnet werden.

Neben der Anbindung an den strassengebundenen ÖV, welcher das Hochbordquartier quert und entsprechende Haltestellen aufweist, bestehen direkte Zugänge zum schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr, dies einerseits an der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Stettbach resp. direkt an den Haltestellen der Glattalbahn.

Langsam- und Veloverkehr

Im Quartier werden zwei Velorouten realisiert.

Eine verläuft in Form eines kombinierten Rad-Gehweges in Ost-West Richtung vom Bahnhof Stettbach zur Haltestelle (Glattalbahn) Ringstrasse und weiter in Richtung Zentrum Dübendorf.

Die zweite verläuft in Nord-Süd Richtung entlang der Hochbordstrasse. Im mittleren Teil der Hochbordstrasse (gesperrt für MIV) wird die Veloroute auf der Mischverkehrsfläche (mit ÖV) geführt, ansonsten wird die Veloroute als kombinierter Rad-Gehweg im Richtungsverkehr geführt.

Auf dem übrigen Strassennetz teilen sich Velos die Verkehrsfläche mit dem MIV.

Fuss- und Gehwege werden feinmaschig und attraktiv ausgebildet und verbinden einerseits die einzelnen Quartierteile untereinander und andererseits diese mit den Zugangspunkten zum ÖV. Fusswege weisen i.d.R. eine Breite von 4m auf, so dass diese von Velos mitbenutzt werden können. Gehwege werden i.d.R. auf das maximale Mass von 2,8 m dimensioniert.

6.5 Planung Erneuerung Werkleitungen

Die Bedürfnisse im Bereich der Strassenerhaltung sowie der Netze für Elektrizität, Erdgas, Wasser, Abwasser, Swisscom, und Beleuchtung werden untereinander bei jedem Bauvorhaben laufend koordiniert (vgl. auch Koordinationsplan im GEOWEB).



6.6 Regionale Planungen

6.6.1 Umnutzung Flugplatz Dübendorf

Der Kanton Zürich hat im Oktober 2013 beschlossen, die planerischen, inhaltlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Realisierung eines Innovationsparks auf dem Flugplatz Dübendorf zu schaffen. Die öffentliche Auflage einer Teilrevision des kantonalen Richtplans ist erfolgt.

Mit dem Entscheid des Bundesrats vom 26. November 2013, auf die militäraviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu verzichten, wird der Weg frei für den Innovationspark mit nationaler Ausstrahlung. Darin sollen Wirtschaft, Wissenschaft, Dienstleistungen und Infrastruktur zusammenwirken und sich gegenseitig befruchten. Innovative Firmen sollen gemeinsam forschen, entwickeln und produzieren.

Der Standort Flugplatz Dübendorf wird von Politik und Fachwelt aufgrund seiner verkehrstechnischen Erschliessung und Nähe zu bedeutenden Bildungsinstitutionen für einen solchen Innovationspark als optimaler Standort angesehen.

Für die Testplanung Dübendorf Nord (vgl. Kap. 6.2) bildet der Innovationspark eine Rahmenbedingung.

6.6.2 Agglomerationsprogramm

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bereich Stadt Zürich – Glattal ist die Stadt Dübendorf bei zwei Massnahmen involviert, die beide auch im Rahmen des GVK Bedeutung haben:

- *Neuer Zugang zum Bahnhof Stettbach auf der Nordseite*: mit Hilfe einer neuen Fussgängerpassarelle über den Bahneinschnitt hinweg, von der aus ein zusätzlicher, direkter Zugang zum nördlichen Perronbereich realisiert wird.
- *„Fil Bleu“*: mit einer Langsamverkehrsachse entlang der Glatt soll der Erholungsraum besser zugänglich gemacht werden.

6.6.3 Verkehrsmanagement Staatsstrassen Zürich Nord

Im „Verkehrsmanagement Staatsstrassen Zürich Nord“ verfolgt der Kanton das Ziel, die operativen Teilaufgaben der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und der Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen, soweit sie das Staatsstrassennetz tangieren, zu vereinen und weiter zu entwickeln, als Bestandteil des integrierten Verkehrsmanagements Zürich.

Gesamthaft geht der Kanton von 32 Ereignisfällen aus, bei denen die Reaktionsmöglichkeiten in Form von funktionalen Verkehrsmanagementplänen (VMP) zusammengefasst wurden. Damit soll die verkehrliche Situation verbessert resp. der Regelzustand wiederhergestellt werden.

Diese funktionalen VMP enthalten Strategien mit ereignis- und ortsspezifischen Massnahmen zur Verkehrsbeeinflussung und -information bei regelmässigen Ereignissen im täglichen Betrieb und bei ausserordentlichen Vorkommnissen. Das Strassennetz soll damit optimal bewirtschaftet werden.

Für Dübendorf und sein Gesamtverkehrskonzept von Belang ist vor allem die Massnahmengruppe im Zusammenhang mit Ereignisfällen auf der Oberlandautobahn (rot



umrandet). Der Verkehrsfluss auf der A53 soll damit aufrechterhalten und der Zufluss vom resp. der Abfluss zum Regionalnetz dosiert werden (vgl. Abbildung 24).

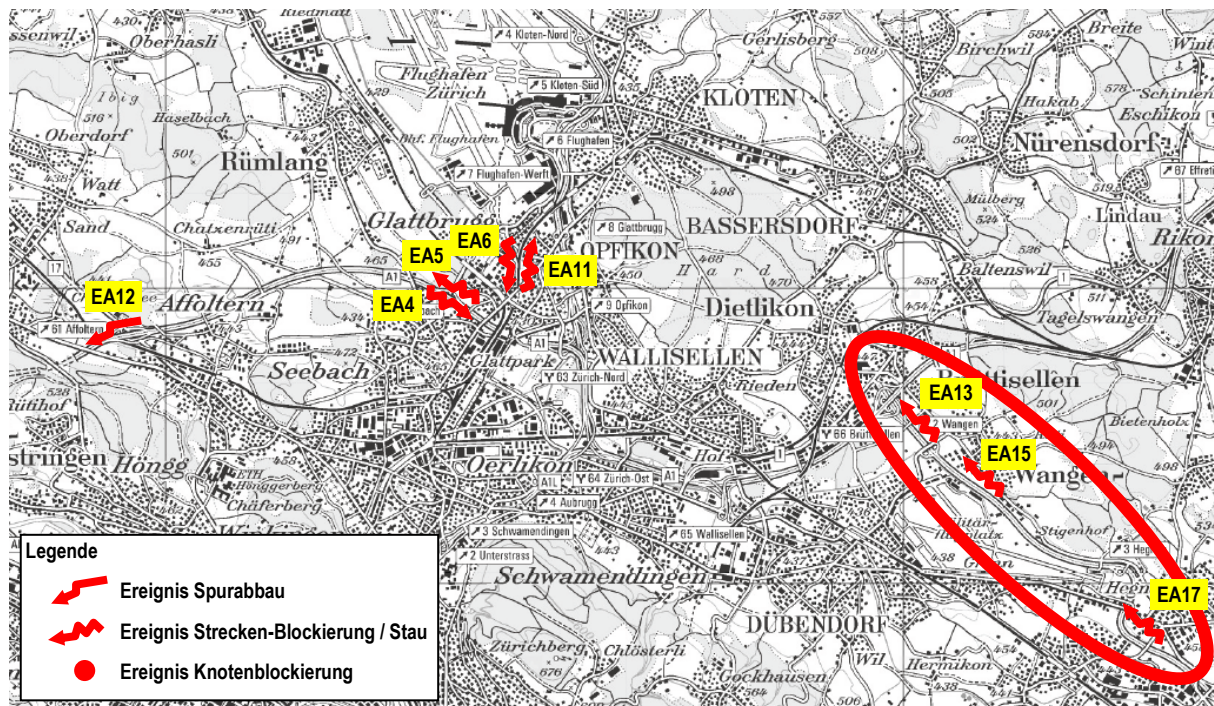


Abbildung 24: Übersicht über regionale Verkehrsmanagementpläne im Raum Zürich Nord – die vorläufig weiter verfolgt werden (Quelle: Synthesebericht Amt für Verkehr)

Ein Teil dieser Massnahmen ist vorläufig zurückgestellt, ein anderer Teil befindet sich im Projektierungsstadium.

6.6.4 Nationalstrassennetz

Instandsetzung und Verkehrsoptimierung A1 Zürich Ost – Effretikon

Die A1 zwischen Zürich Ost und Effretikon, dem höchstbelasteten Autobahnabschnitt der Schweiz, soll in den nächsten Jahren instandgesetzt werden. Dabei wird gegenwärtig vom ASTRA auch untersucht wie mit kurz- und mittelfristigen Verkehrsmanagementmassnahmen der schon heute bestehende gravierende Engpass zwischen Wallisellen und Brüttisellen verringert werden kann. Dabei wird darauf geachtet, dass dies nicht zulasten des Regionalstrassennetzes gehen darf.

Ob solche während der Bauphase ganz ausgeschlossen werden können, ist zum gegenwärtigen Stand der Planung noch offen.

Einhausung Autobahn Schwamendingen

Die Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen Schöneichtunnel und der Verzweigung Aubrugg (N01/40) in Schwamendingen hat grundsätzlich kaum Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Dübendorf. Einzig während der Bauphase ab ca. 2017 kann es zeitweise zu Ausweichverkehr auch auf dem Dübendorfer Hauptstrassennetz kommen.



Ausbau Nordumfahrung Zürich

Der Fahrplan für die Sanierung und den Ausbau der Nordumfahrung Zürich ist noch nicht abschliessend festgelegt. Noch ist die Behandlung der Beschwerden durch das Gericht nicht abgeschlossen.

Mit den Bauarbeiten zum Ausbau der Nordumfahrung kann das ASTRA frühestens zwei Jahre nach Abschluss der Beschwerdeverfahren und der rechtskräftiger Plan-genehmigung starten. Das dürfte frühestens 2016 der Fall sein.

Auch hier kann es während der Bauphase zeitweise zu Ausweichverkehr auf dem Dübendorfer Hauptstrassennetz kommen. Einmal in Betrieb, wird die Beseitigung des Engpasses nicht nur eine Verbesserung der Verkehrssituation auf dem Nordring zur Folge haben, sondern sich auch positiv auf den lokalen Verkehr auswirken (weniger staubedingter Ausweichverkehr).

Lückenschliessung Oberlandautobahn

Die Schliessung der Lücke zwischen Uster Ost und dem Kreisel Betzholz der A53 wird die Attraktivität dieser Autobahn erhöhen, unabhängig davon, ob sie gemäss Netzbeschluss vom Bund oder noch vom Kanton betrieben wird.

Einerseits die Neuplanung im Raum Wetzikon, andererseits der Ausgang der Volksabstimmung vom 24. November 2013 wird zu Verzögerungen führen. Es ist fraglich, ob noch vor 2030 ein durchgängiger Betrieb möglich ist.

Glattalautobahn

Der Fahrplan für die neue Autobahnverbindung zwischen Baltenswil und Zürich Nord steht noch nicht fest und ist auch hier nach den Ergebnissen der Volksabstimmung vom 24. November 2013 in weitere Ferne gerückt. Mit einer Realisierung ist erst nach 2030 zu rechnen.















Die Auswirkungen einer Realisierung dürften für Dübendorf positiv sein, da der chronische Engpass Brütisellen – Zürich Ost entlastet und weniger Verkehr auf das lokale Strassennetz verdrängt würde.






7 Synthese

7.1 Abgleich mit Schwachstellen

Ein Abgleich der Teilkonzepte mit den Schwachstellen gemäss Kap. 4 ergibt, dass die Teilkonzepte allesamt zum Erreichen der Verkehrsmanagementziele beitragen resp. beitragen können.

Verkehrsbereich	Problembereich	Wirkungen
Öffentlicher Verkehr	Erreichbarkeit  / 	Die Erreichbarkeit ist grundsätzlich auf hohem Niveau gewährleistet. Ergänzende Angebote werden geprüft, einige sind aber aufgrund des geringen Kundenpotenzials kaum realisierbar.
	Stau-/Verlustzeiten  / 	Die übergeordneten Massnahmen des ASTRA im Bereich A1 sowie die Überlastungsschutzmassnahmen an Wangen- / Überland- und Fällandenstrasse werden mittelfristig die Verlustzeiten des ÖV reduzieren. Kurzfristige Beschleunigungsmassnahmen müssen noch diskutiert und realisiert werden.
Motorisierter Verkehr	Unfälle  / 	Die geplanten baulichen Massnahmen sowie die laufenden Planungen auf einigen Strassen mit „Unfallschwerpunkten“ werden dort Verbesserungen bewirken. Die innerhalb Dübendorfs immer noch zunehmende PW-Mobilität wirkt dem allerdings entgegen.
	Stausituationen  /  / 	Die ASTRA-Massnahmen im Bereich A1 sowie die Überlastungsschutzmassnahmen an Wangen- / Überland- und Fällandenstrasse werden mittelfristig die Überlastungssituation reduzieren. Die immer noch (auch innerhalb Dübendorfs) zunehmende PW-Mobilität wirkt dem entgegen.
	Parkierung 	Das neue Zonenreglement wehrt Fremdparker ab, erhöht damit die Verfügbarkeit an Parkplätzen und sorgt für eine geregelte Benützung.
	Lärmsituation  / 	Kurzfristige Massnahmen (Massnahmen an der Quelle sowie Lärmschutzwände und -fenster) schaffen kurz- und mittelfristig Verbesserungen, erstrecken sich wegen begrenzter Mittel aber über einen längeren Zeitraum. Die übergeordneten Massnahmen des ASTRA im Bereich A1, die Überlastungsschutzmassnahmen an Wangen- / Überland- und Fällandenstrasse werden ebenfalls mittelfristig die Immissionen reduzieren.
Fussgänger-verkehr	Fussgängerstreifen 	Die laufenden Verbesserungs- und Optimierungsmassnahmen führen zu höherer Sicherheit an den FG-Streifen und -querungen.
	Schulwege 	Die laufenden Verbesserungs- und Optimierungsmassnahmen führen zu höherer Sicherheit auf den Schulwegen.

Legende:	 Positive Wirkung	 kaum positive Wirkung (weitere Massnahmen nötig)	 Negative Entwicklung trotz Massnahmen
Mehrere unterschiedliche Bewertungen in einem Teilbereich spiegeln teilweise unterschiedliche Entwicklungen			



Veloverkehr	Netzmängel 	Die Umsetzung der Massnahmen gemäss Veloförderungskonzept wird die Schliessung von Netzlücken und die Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden zur Folge haben. Die Erstreckung des Umsetzungsfahrplans und die Zurückstellung einzelner Massnahmen führen allerdings zu Verzögerungen.
	Abstellplätze 	Aktuell sind nur die Abstellanlagen im Bereich Adlerplatz (Coop, Migros) ins laufende Förderungskonzept integriert. Der Handlungsbedarf bei weiteren öffentlichen Abstellanlagen ist gegenwärtig noch in Bearbeitung.
Quartierinterne Probleme		Mit den laufenden Verbesserungs- und Optimierungsmassnahmen, dem Parkierungskonzept sowie den Planungen im Bereich Lindenplatz/Bahnhof werden die Probleme teilweise gelöst.

7.2 Abgleich Teilkonzepte / Einzelmassnahmen

Im Rahmen der laufenden Aktualisierung des Katalogs der Einzelmassnahmen (gemäss Kap. 4.6) sind diese den Konzepten und Planungen gegenüberzustellen.

Hierzu müssen einerseits die Teilkonzepte einander überlagert werden, um allfällige Unverträglichkeiten herauszufiltern. Andererseits müssen Teilkonzepte, der Katalog der Einzelmassnahmen, Gestaltungs- und Betriebskonzepte (GBK) und Planungen gegenseitig abgeglichen werden um auch hier die Verträglichkeit sicherzustellen.

Dies verlangt einerseits einen Top-Down- andererseits einen Bottom-Up-Prozess.

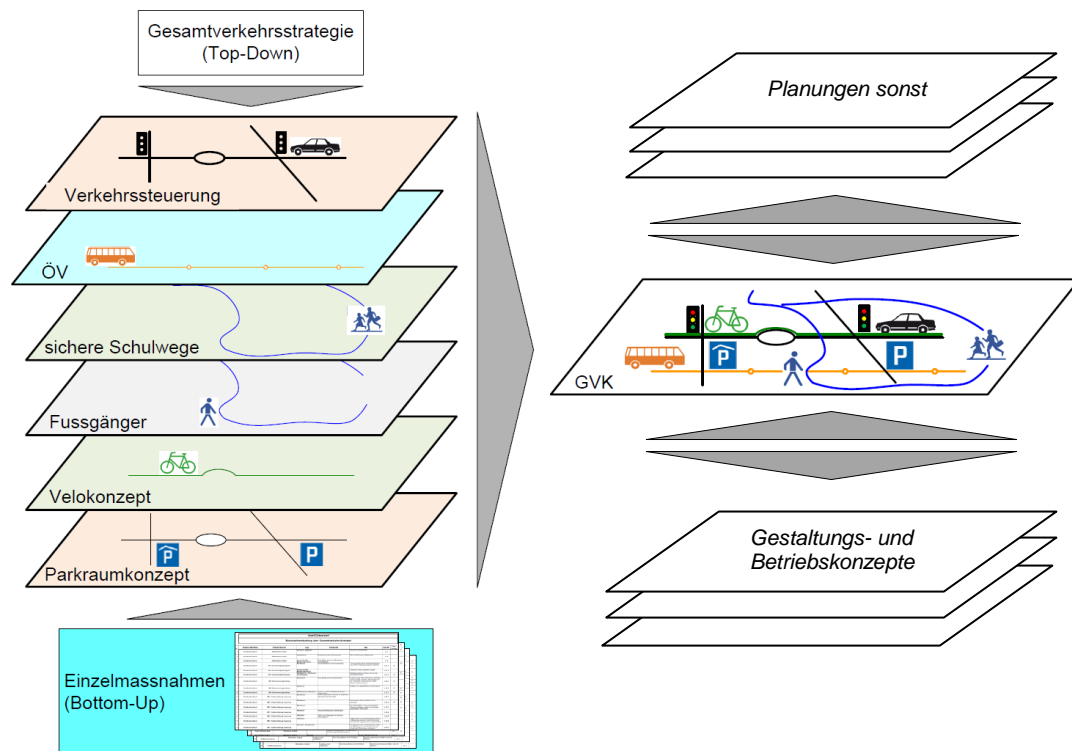


Abbildung 25: Übersicht Synthese-Prozess GVK Dübendorf.



Überlagerung Teilkonzepte

Als erster Prozessschritt werden die Teilkonzepte überlagert und eine Synthese erstellt (vgl. Anhang 6). Gibt es zwischen den Teilkonzepten Unverträglichkeiten? Es ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Die Teilkonzepte sind grundsätzlich überlagerbar und weisen nach einer ersten Beurteilung keine offensichtlichen Unverträglichkeiten auf.
- Verschiedene Bereiche müssen bei der weiteren Umsetzung sorgfältig konkretisiert werden, damit keine Konflikte auftreten (vgl. Anhang 6, Punkte 1-9).

Vollständigkeit der Teilkonzepte

Im nächsten Prozessschritt wird die Vollständigkeit der Teilkonzepte überprüft. Dazu werden diese der aktualisierten Massnahmenliste gegenübergestellt. In der Liste der Einzelmassnahmen aus den Quartierbefragungen wurde zuletzt Anfang 2013 eine Triage zwischen weiterzuverfolgenden und nicht zu behandelnden Massnahmen vorgenommen. Ein Teil der offenen Massnahmen ist mittlerweile ausgeführt. Der Status wird entsprechend aktualisiert.

Daraufhin wird geprüft, wie weit die als „weiterzuverfolgen“ eingestufteten Massnahmen noch nicht Bestandteil der Teilkonzepte sind und diese werden in der Massnahmenliste entsprechend gekennzeichnet.

In Anhang 2 findet sich die aktualisierte Massnahmenliste (Auszug) mit entsprechender Visualisierung.

8 Beurteilung der Wirksamkeit

Die Teilkonzepte und Massnahmen wirken unterschiedlich auf die einzelnen Problembereiche ein. Um zu erkennen, welche zu priorisieren sind, um die GVK-Ziele bestmöglich zu erreichen, sind zwei weitere Syntheseschritte nötig:

- Die Teilkonzepte sind in Bezug auf die Erreichung dieser Ziele differenziert zu beurteilen. Mit welchem Konzept werden die Ziele besser erreicht, resp. mehr Ziele erreicht als mit anderen. Dieses ist dann höher zu priorisieren als andere.
- Teilkonzepte können untereinander Synergien entfalten. Verstärken sich diese gegenseitig in Bezug auf die Erreichung der Ziele, sind sie höher zu priorisieren. Schwächen sie sich gegenseitig, sind sie zu modifizieren resp. zurückzustufen.

Die Bewertung der Teilkonzepte bezüglich Zielerreichung führt zum Ergebnis, dass alle einen wichtigen Beitrag leisten (vgl. Anhang 7). Eine starke Zielunterstützung besteht bei den Teilkonzepten:

- ÖV: Angebotsoptimierung und Busbeschleunigung
- Veloförderung
- Sicherheit von Fussgängerstreifen
- Verkehrssteuerung



Auch die Analyse der Konzeptwirkungen in Bezug auf Synergien und Konflikte kommt zu einem teilweise ähnlichen Ergebnis (vgl. Anhang 8). Die grössten Synergien zu anderen Konzeptbereichen ergeben sich bei den Teilkonzepten:

- Veloförderung
- Schulwegsicherheit
- Verkehrssteuerung
- Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenplatz / Bahnhof Süd

Keine der Teilkonzeptionen / Planungsvorhaben löst allerdings die Probleme und Konfliktsituationen vollständig oder zumindest weitgehend. Nur eine Kombination ist zielführend. Es bedarf des geordneten Zusammenspiels verschiedenartiger Massnahmen und Massnahmenpakete um grösstmögliche positive Wirkungen zu erzielen.

9 Handlungsbedarf und Massnahrmenevaluation

Um von dieser eher theoretischen Betrachtungsweise zu konkreten Handlungsempfehlungen zu kommen, ist neben der Wirkungsbeurteilung auch eine zusammenfassende Darstellung aller Problem- und Schwachstellen nötig. Wo sind die Konfliktschwerpunkte? Wo finden sich besonders viele Probleme, die gelöst werden sollten? Wo bestehen besonders hohe Unverträglichkeiten?

Werden die Schwachstellen (vgl. Kapitel 4) auf einer Karte dargestellt und überlagert, zeichnet sich relativ deutlich ab, wo der Handlungsbedarf am grössten ist.

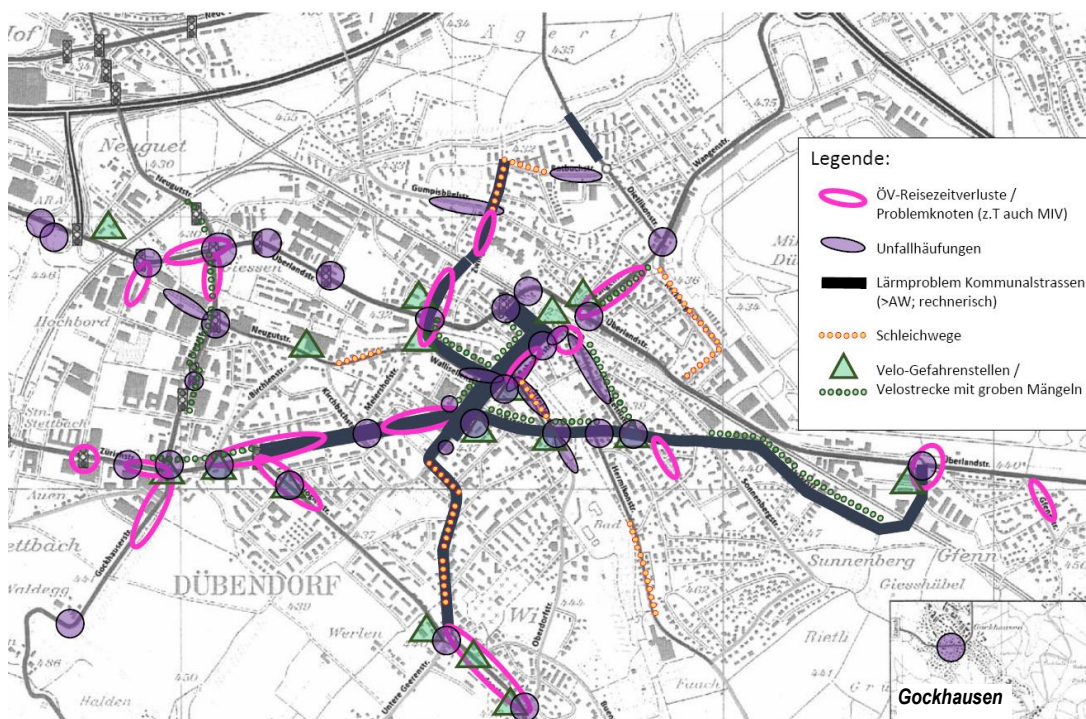


Abbildung 26: Wichtigste Konfliktbereiche (vergrösserte Abbildung in Anhang 9).



Das Prinzip der Massnahrnemevaluation und –priorisierung erfolgt durch eine Synthese aller vorab aufgeführten Aspekte:

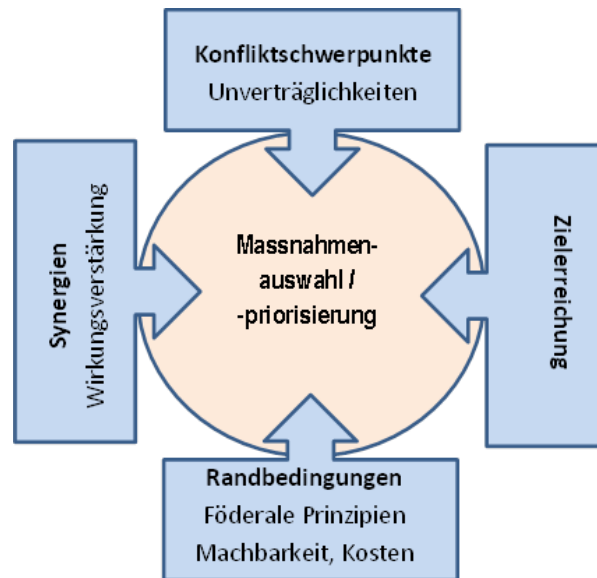


Abbildung 27: Prinzip der Massnahrnemevaluation und –priorisierung

Eine entsprechende Einteilung der Konfliktbereiche nach Handlungsbedarfs-Stufen zeigt, dass hoher Handlungsbedarf vor allem in Bereichen besteht, wo dies nicht mehr in der alleinigen Kompetenz der Stadt Dübendorf liegt. Es ist eine Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden erforderlich (vgl. folgende Abbildung).

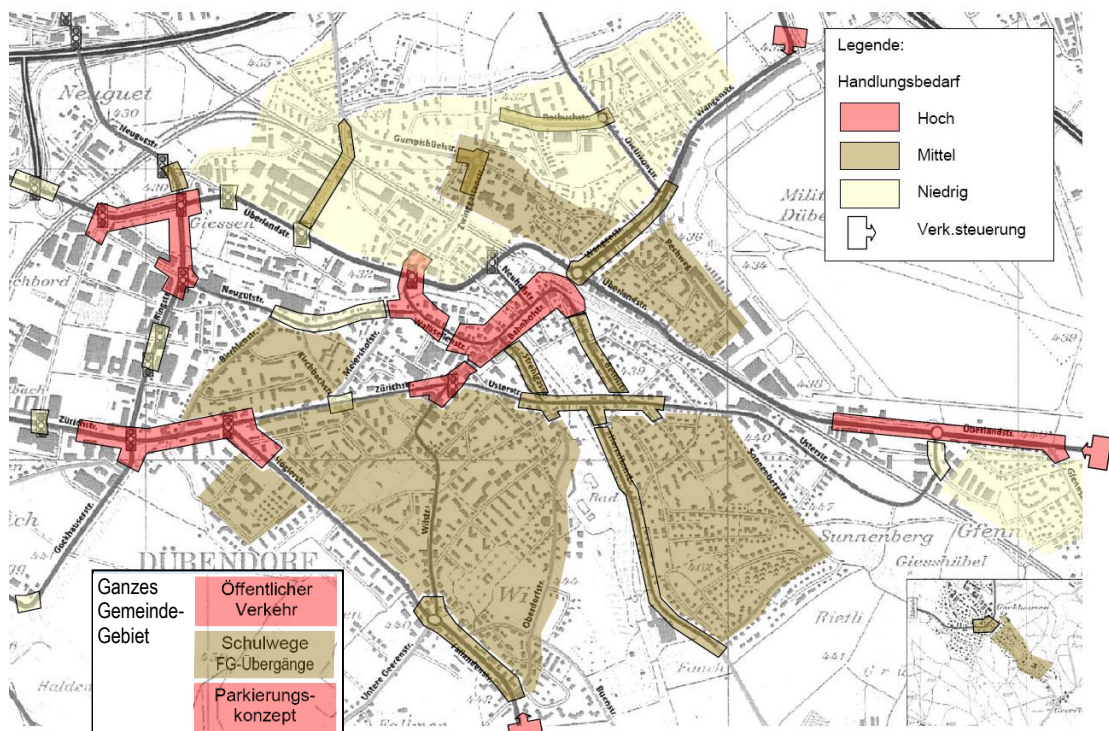


Abbildung 28: Handlungsbedarf nach Konfliktintensität

Hoher Handlungsbedarf besteht vorab in folgenden Bereichen:

- Überland-/Ringstrasse (Giessen)
- Zürichstrasse (Sonental / Höglerstrasse)
- Knotenbereich Zürich- /Wil- /Bahnhofstr.



- Bahnhofstrasse (Lindenplatz / Bahnhof Süd)
- Wallisellenstrasse / Memphisknoten
- Überlandstrasse / Gfenn
- Verkehrssteuerungen Wangen- / Überland- / Fällandenstrasse
- ÖV-Angebotsoptimierung und Busbeschleunigung (allgemein)
- Parkraumkonzept (Zonenregime, Parkkarten, Bewirtschaftung)

In diesen Bereichen sollten Optimierungsmassnahmen hohe Priorität haben. Parallel dazu sind auch Massnahmen mittlerer Priorität, die in der Regel kommunal entschieden werden können, voran zu treiben.

10 Massnahmenvorschlag

Aus den Erkenntnissen in Kapitel 9 kann ein erster Massnahmenvorschlag abgeleitet werden:

Teilkonz. / Planung	Element	Priorität	Termin
ÖV (Angebotsoptimierung und Beschleunigung)	Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse	1	2014
	Prioritätsregelung ÖV Überlandstrasse (Giessen und Memphis), verbessern	1	2015
	Prioritätsregelung ÖV Zürichstrasse (Sonnental und Högler Zentrum) verbessern	1	2015
	Priorit.regel. ÖV Zürichstr. (Zentrum) verbessern	1	2015
	Behindertengerechten Umbau Bushaltestellen	2	2024
	Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (erneute Prüfung)	3	>2018
	Aufwertung Bahnhof Stettbach Nordseite	1	2018
	Testbetrieb Ruftaxi (Gockhausen / Chriesbach)	2	2014 (-17)
	GlattalBahnPlus	1	2016 - 26
GBK Bahnhofstrasse	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz Sofortmassnahme Lindenplatz	1	2014
	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz Sofortmassnahme Bhf.platz	1	2015
	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Lindenplatz	1	2016 / 17
	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Bhf.platz	1	2016 / 17



Teilkonzept / Planung	Element	Priorität	Termin
Verkehrssteuerung	Zufussoptimierung Wangenstrasse	1	2015
	Zufussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn	1	2015
	Zufussoptimierung Fällandenstrasse	1	2016 / 2017
	Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn	1	2014
	Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (innerorts)	2	2016
	GBK Überlandstrasse, Erneuerung / Umgestaltung Abschn. Zwinggarten – Wangenstrasse	1	2016-2018
	Umgestaltung Adlerstrasse	1	2014
	Umgestaltung Adlerplatz	2	2015
	Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse	1	2015
Parkierungskonzept	Vorbereitende Massnahmen (Information, Planungs- und Rechtgrundlagen)	1	2014
	PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord	1	2015
	Umsetzung Weisse Zone / Parkkarten	1	2016
	Massnahmen Sport- u. Freizeitanlagen	2	2016
	P+R Massnahmen konkretisieren (MIV, MR, Velo) und umsetzen	1	2016 / 2017
	Grossanlässe	1	2014
Velokonzept	Ergänzungen / Optimierungen	1	2015
	Schliessen von Netzlücken (kontinuierlich) ⁵	2	2015 -20
	Beseitigung von Gefahrenstellen (kontinuierlich) ⁵	2	2015 -20
Verkehrsberuhigung	Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen	2	2015
	Weitere Schutzmassnahmen ²	2	2015 -20
FG-Übergänge	Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung	2	2014 -16
Dübendorf Nord-Ost / Bahnhofgebiet	Verkehrliche Weiterentwicklung	3	2026
Sportstätte Dürrbach	Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung Masterplan	3	> 2016
Hochbord	Quartierplan	2	2014 -16
Fil bleu	Langsamverkehrerschliessung entlang der Glatt	1	2022

Die detaillierte Liste inkl. Kostenangaben findet sich im Anhang 10.

⁵ Die Schliessung von Netzlücken und die Beseitigung von Gefahrenstellen erfolgt im Verbund mit Massnahmen zur Schulwegsicherheit und zur Sanierung von Fussgängerübergängen; die Reihenfolge ist hier noch festzulegen; sie wird allenfalls auch bestimmt durch notwendige Sanierungen an Werkleitungen u.ä.



11 Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen umfasst folgende Schritte

- 10.04.2014: Verabschiedung des vorliegenden Berichtes inkl. Objektblätter durch den Stadtrat
- 11.04.2014: Versand des vorliegenden Berichtes zuhanden der Nachbargemeinden sowie zuhanden des Kantons (Amt für Verkehr)
- Mai 2014: Informationsveranstaltung mit den Nachbargemeinden
- Mai 2014: Informationsveranstaltung für Bevölkerung
- 30.06.2014: Eingang Stellungnahmen von Kanton, Nachbargemeinden und Bevölkerung
- Sommer 2014: Auswertung der Vernehmlassung
- Herbst 2014: Festlegung bereinigtes Gesamtkonzept auf Basis der Ergebnisse der Vernehmlassung durch Stadtratsbeschluss
- ab Herbst 2014: Schrittweise Umsetzung und jährliche Aktualisierung

Parallel zur Vernehmlassung erfolgen die weiteren Arbeiten in Bezug auf die Konkretisierung wichtiger Themen, wie z.B. die Verfeinerung des Umsetzungsplans sowie dessen Abstimmung mit der Finanz- und Investitionsplanung. Im Rahmen dieser Arbeiten sind die Prioritäten und Etappen auf die Finanzierungsmöglichkeiten abzustellen.



A Anhänge