



Gesamtverkehrskonzept

Stand April 2012





Inhaltsverzeichnis

- 1 Einleitung

- 2 Gesamtverkehrsstrategie
 - 2.1 Grundsatz
 - 2.2 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr
 - 2.3 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr
 - 2.4 Teilstrategie ruhender Verkehr / Parkierung
 - 2.5 Teilstrategie Langsamverkehr

- 3 Handlungsziele
 - 3.1 Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs
 - 3.2 Siedlungsverträglicher motorisierter Verkehr
 - 3.3 Optimierung ruhender Verkehr/Parkierung
 - 3.4 Sicherer und attraktiver Langsamverkehr

- 4 Massnahmenbereiche
 - 4.1 Projekt Verkehrssteuerung Dübendorf
 - 4.2 Einzelmassnahmenkatalog aus den Quartierveranstaltungen
 - 4.3 Kernmassnahmen

- 5 Umsetzung und Vorgehen

- 6 Einbezug der Bevölkerung



1. Einleitung

Der kaum aufzuhaltende Zuwachs des Verkehrs – vor allem des unerwünschten motorisierten Durchgangsverkehrs im Stadtzentrum – erhöhen den Bedarf nach einer Koordination der strategischen Aufgaben in der Planung, mit anderen Worten eine erkennbare und nach aussen kommunizierbare Gesamtstrategie in Sachen Verkehr. Es fehlt bisher an einem ganzheitlichen Konzept, auf dessen Basis alle konkreten Einzelfragen der Verkehrsbewältigung beantwortet werden könnten

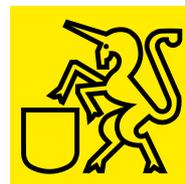
Der Stadtrat hat deshalb am 19. August 2010 beschlossen, für Dübendorf ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten und hat zu diesem Zweck den Verkehrsausschuss eingesetzt. Das Gesamtverkehrskonzept dient dazu, die verschiedenen Verkehrsträger langfristig aufeinander abzustimmen. Es bildet somit eine zentrale Grundlage für die nachgelagerten Planungen, vorab an die Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger.

Am Gesamtverkehrskonzept wird seit September 2010 intensiv gearbeitet, mit dem vorläufigen Ziel, über den erreichten Zwischenstand anfangs 2012 Bilanz zu ziehen und Bericht zu erstatten.

Als wichtigste Aufgabe wurde erkannt, die Probleme aus Sicht der betroffenen Anwohnerschaft direkt zu erfahren, um später die Bevölkerung in die Konzepterarbeitung einbinden zu können. Dazu wurden acht öffentliche Abendveranstaltungen von März bis Juli 2011 durchgeführt, an welchen sich Bewohner und Gewerbetreibende ihre Anliegen einbringen konnten.

Im Hinblick auf eine Strategie zur Eindämmung des ortsfremden Durchgangsverkehrs wird mit den zuständigen bzw. verantwortlichen kantonalen Stellen zusammengearbeitet. Im November 2011 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, die Vertiefung des kantonalen Projektes über die Verkehrssteuerung auf dem Gebiet der Stadt Dübendorf anzugehen. Diesem zentralen Projekt ist ein eigenes Kapitel (4.1) innerhalb der Massnahmenbereiche gewidmet.

Die wichtigsten Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts bilden die nachfolgend aufgeführte Gesamtverkehrsstrategie (Kap. 2), die Handlungsziele (Kap. 3) sowie ein Überblick über die Massnahmenbereiche (Kap. 4), basierend auf den Ergebnissen aus den Quartierveranstaltungen.



2. Gesamtverkehrsstrategie

2.1 Grundsatz

Die Stossrichtung der Gesamtstrategie Verkehr ist in einem Leitsatz (Sicherheit + Verkehr) des Legislaturprogramms 2010-2014 abgebildet:

- **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.**

Für die einzelnen Verkehrsträger formuliert der Stadtrat weitere Leitsätze:

2.2 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

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

2.3 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.**

2.4 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.**

2.5 Teilstrategie Langsamverkehr

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



3. Handlungsziele

3.1 Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs

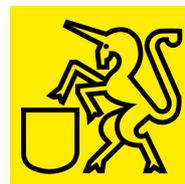
Aus den Überlegungen zur Teilstrategie öffentlicher Verkehr (Kap. 2.2) lassen sich die folgenden Handlungsfelder definieren:

- Gewährleisten von attraktiven 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

3.2 Siedlungsverträglicher motorisierter Verkehr

Aus den Überlegungen zur Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Kap 2.3) lassen sich die folgenden Handlungsfelder definieren:

- Eine generelle Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Dübendorf ist anzustreben: Kapazitätsverbesserungen am übergeordneten, nationalen Strassennetz, wie z.B. der Gubristtunnel oder das Brüttiseller Kreuz, werden unterstützt, damit sich die Benutzung der Hauptverkehrsstrassen durch Dübendorf (z.B. Zürich- oder Überlandstrasse) reduziert.
- Es ist dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr auf den Hauptverkehrsstrassen durch Dübendorf abgewickelt wird und keine Gemeinde- und Quartierstrassen, die durch das Stadtzentrum oder Wohnquartiere führen, dafür benutzt werden.
- Sicherstellung der Funktions- und Leistungsfähigkeit auf den Hauptverkehrsstrassen auf dem heutigen Geschwindigkeitsniveau durch Gestaltung, Organisation, Signalisierung etc. So kann auch der Ausweichverkehr reduziert werden.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Unfallschwerpunkten gemäss Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich sowie an weiteren identifizierten Gefahrenstellen.



- Verbesserung, Leistungssteigerung und Attraktivitätserhöhung der anderen Verkehrsträger in der Region, damit der Pendler- und Freizeitverkehr vermehrt mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss abgewickelt wird.

3.3 Optimierung ruhender Verkehr/Parkierung

Die Handlungsfelder im Bereich ruhender Verkehr/Parkierung ergeben sich aus den Überlegungen zum Parkraumkonzept:

- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen für sämtliche Nutzungen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen.
- Die Umwelt und die Lebensqualität sind zu schonen; insbesondere die Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sind möglichst gering zu halten.
- 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.

3.4 Sicherer und attraktiver Langsamverkehr

Aus den Überlegungen zur Teilstrategie Langsamverkehr lassen sich die folgenden Handlungsfelder definieren:

- Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Schliessen von Lücken
- Attraktive Gestaltung der Fusswege, Sicherstellen einer guten Beleuchtung
- Sichere, genügend breite, gut signalisierte Velowege
- Verbesserung der Ausrüstung und Erhöhung des Komforts der Velo-Abstellanlagen



4. Massnahmenbereiche

4.1 Projekt Verkehrssteuerung Dübendorf

Der ortsfremde Durchgangsverkehr soll vornehmlich auf kantonalen Hauptstrassen stattfinden, welche das Zentrum von Dübendorf umfahren, und soweit möglich auch auf überregionalen Achsen. Geeignete Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs im Sinne dieses Anliegens können daher nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton entwickelt werden, der die Hoheit über die kantonalen Hauptstrassen innehat.

Mit dem Mittel der Verkehrssteuerung wird versucht, Verkehr in geeigneten Stauräumen zurück zu halten, um ihn so in zentralen Gebieten möglichst flüssig abwickeln zu können und somit letztlich Durchgangsverkehr durch Wohngebiete zu vermeiden. Der Durchgangsverkehr bleibt auf den Hauptachsen, weil im Siedlungsgebiet das Suchen von Ausweichrouten in Wohngebieten unnötig wird und im Bereich von Stauräumen keine solchen zur Verfügung stehen. Damit verbunden ist zudem, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr zuverlässiger wird und damit Anschlüsse an die S-Bahn gesichert werden.

Es geht nun darum, im Raum Dübendorf die bereits vorhandenen Elemente der Verkehrssteuerung so zu ergänzen, dass im Zentrum von Dübendorf keine übermässigen Staus entstehen, damit der Druck, in Quartiere auszuweichen, entfällt und Durchgangsverkehr auf den Hauptachsen konzentriert bleibt. Im regionalen Kontext ist zudem darauf zu achten, dass der Raum Dübendorf für grossräumige Ausweichverkehre unattraktiv ist. Verkehrsorientierte kantonale Achsen (welche am Zentrum vorbeiführen) sind: Überland- und Wangenstrasse, Högler-/Zürichstrasse und Ringstrasse. Die durch das Zentrum führende Achse Uster-Zürichstrasse, ebenfalls verkehrsorientiert, sollte weitestmöglich dem Ziel- Quell- und Binnenverkehr von Dübendorf vorbehalten bleiben.

Zu diesem Zweck hat der Verkehrsausschuss zusammen mit den Verantwortlichen des Amts für Verkehr des Kantons Zürich ein Projekt aufgelegt, in welchem die Verkehrsmengen und -verflechtungen in Dübendorf analysiert, Leistungsfähigkeit und Stauentwicklung untersucht und Varianten zur Verkehrssteuerung aufgezeigt werden. Die Bearbeitung wird durch ein Verkehrsingenieurbüro vorgenommen, Projektaufsicht und Kernteam bestehen aus Vertretern des kantonalen Amt für Verkehr und des Verkehrsausschusses Dübendorf.

Gemäss angestrebtem Terminplan ist die Entwicklung von Grobvarianten zur Verkehrssteuerung bis im April 2012 geplant, nach der Wahl einer Grobvariante erfolgt die Ausdetaillierung der gewählten Variante zu einem Betriebskonzept und die Erstellung eines Berichtes bis ca. Mitte Juli 2012.



4.2 Einzelmassnahmenkatalog aus den Quartierveranstaltungen

Um die Bewohner und Gewerbetreibenden aus den einzelnen Quartieren Dübendorfs frühzeitig einzubeziehen und deren Kritik, Anliegen, Bedürfnisse und Ideen entgegenzunehmen, wurden acht öffentliche Abendveranstaltungen von März bis Juli 2011 durchgeführt. Zu einer neunten Veranstaltung im September 2011 wurden die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte sowie Vertreter des GHI Dübendorf eingeladen. Mit der Moderation der Anlässe wurde Patricia Wenk, dipl. Mediatorin FH/SDM beauftragt. Die im Verkehrsausschuss vertretenen Stadträte wohnten allen Anlässen bei und konnten so die Möglichkeit nutzen, mit den Teilnehmern in den Dialog zu treten, zu informieren, Fragen zu beantworten und allfällige Missverständnisse oder Unklarheiten aufzuklären.

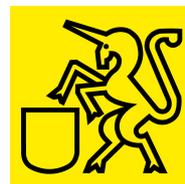
Die aus den Quartierveranstaltungen eingebrachten Kritikpunkte und Ideen wurden aufgelistet, beurteilt und - sofern umsetzbar und in der Kompetenz der Gemeinde liegend - mit einer Massnahme, einer Priorität und einem Umsetzungszeitpunkt versehen. Massnahmen mit grosser Kostenfolge werden anhand des geplanten Umsetzungszeitpunkts in die laufende Finanz- und Investitionsplanung einfließen.

Die Einordnung bzw. Beurteilung der Kritikpunkte und Anregungen richtet sich nach gewissen Grundlinien, die vom Stadtrat im Rahmen der Strategie des GVK festgelegt werden. Die Grundlinien werden – auch in Abhängigkeit von übergeordneten Vorgaben - laufend überprüft und angepasst.

Der so entstandene Einzelmassnahmenkatalog ist ein wichtiges Instrument der Koordination und wird künftig laufend ergänzt bzw. nach Erledigung der Pendenzen angepasst. Ausführende Stellen sind je nach Art der Massnahme die Verwaltungsabteilung Sicherheit, Tiefbau oder eine Kombination beider.

4.3 Kernmassnahmen

Aus dem in Kapitel 4.2 beschriebenen Massnahmenkatalog haben die Mitglieder des Verkehrsausschusses Kernmassnahmen bestimmt. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass sie unabhängig vom Umsetzungshorizont als besonders elementar im Hinblick auf die in Kap. 3 formulierten Handlungsziele erscheinen. Die Kernmassnahmen sind im Sinne einer Schwerpunktsetzung zu verstehen. Durch die entsprechenden Verwaltungsabteilungen werden die Grundlagen erarbeitet im Hinblick auf die Entscheidung für oder gegen eine Umsetzung (und evtl. in welcher Variante) durch die zuständige Instanz.



Die wichtigsten Kernmassnahmen lassen sich nach der Art ihres Ansatzes wie folgt gruppieren:

a) Verkehrsdosierungsmassnahmen an Einfallachsen:

- Überlandstrasse, Gfenn
- Wangenstrasse
- Fällandenstrasse

Bereits umgesetzt:

- *Sonnentalkreuzung (unter Einbezug der Glattalbahn)*
- *Überlandstrasse, Ausfahrt A1, Einfahrt Hochbord (bei Möbel Pfister)*
- *Neugutstrasse, Einfahrt Zwicky-Areal*

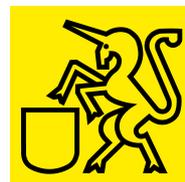
b) Umgestaltungen von Strassenzügen und Verkehrsknoten, z.B.:

- Bahnhofstrasse/Glattbrücke
- Lindenplatz
- Memphisbrücke
- Meiershofstrasse
- Birchlen-/Bühlwiesenstrasse
- Hermikonstrasse, 1. Etappe: Usterstrasse bis Chreis
- Hermikonstrasse, 2. Etappe: Chreis bis Gemeindegrenze Schwerzenbach
- Untere Geerenstrasse, Bereich Geeren
- Knoten Usterstrasse, Bettlistrasse, Feldhofstrasse
- Kriesbachstrasse/Föhrlibuck

Bei der Umgestaltung erfolgt eine Analyse mit integraler Betrachtung des Verkehrsgeschehens, d.h. es werden die Interessen von allen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt und nach Möglichkeit verbessert.

c) Tempo-30-Zonen:

Wie in den Handlungsfeldern zum MIV (Kap. 3.2) beschrieben, sollen Gemeinde- und Quartierstrassen nicht dem Durchgangsverkehr dienen. Deshalb ist die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in jenen Quartieren als mögliche Massnahme ins Auge zu fassen, wo dadurch der Widerstand erhöht und die Attraktivität für den Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet reduziert werden kann und gleichzeitig die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer



wesentlich erhöht wird. Auch auf Kantonsstrassen durch das Siedlungsgebiet sowie auf einzelnen Überlandstrassen werden Temporeduktionen (von 80 auf 60 resp. 60 auf 50) geprüft. Die Resultate aus dem Projekt Verkehrssteuerung Dübendorf (vgl. Kapitel 4.1) werden weitere Aufschlüsse darüber geben, wo die Einrichtung von Tempo-30-Zonen als wirkungsvolle Massnahme in Frage kommt.

d) Verkehrslenkung, signalisationstechnische Massnahmen:

Mittels der Anpassungen der Signalisation und der damit einhergehenden Verkehrssteuerung können Abschnitte des Dübendorfer Strassennetzes gezielt entlastet werden. In jedem der Fälle müssen die Auswirkungen einer Änderung der Verkehrsführung überprüft und allenfalls flankierende Massnahmen ergriffen werden, um unerwünschte Wirkungen zu verhindern.

Die Resultate aus dem Projekt Verkehrssteuerung Dübendorf (vgl. Kapitel 4.1) werden weitere Aufschlüsse darüber geben, wo zusätzliche Massnahmen im Bereich der Verkehrssteuerung in Frage kommen.

e) Weitere Massnahmen, z.B.:

- Ergänzung Busnetz zur Verbesserung der stadtinternen Verbindungen
- Verbesserung Velowegverbindungen
- Trottoirerstellung entlang viel befahrener Strassen
- Schaffung neuer Parkierungsmöglichkeiten, wo Bedarf besteht
- Überprüfung Sanierungsbedarf sämtlicher Bushaltestellen
- Qualitätsüberprüfung sämtlicher Fussgängerübergänge (Streifen oder Inseln)



5. Umsetzung und Vorgehen

Der Stadtrat ergreift folgende Massnahmen für die Umsetzung:

- Der **Verkehrsausschuss** amtiert als ständige Koordinationsinstanz des Stadtrates für die Verkehrsfragen. Er ist zuständig und verantwortlich für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts. Er legt die nötigen Anträge dem Stadtrat zum Beschluss vor.
- Die für Verkehrsfragen zuständigen **Verwaltungsabteilungen** stimmen ihre Arbeit aufeinander ab sowie koordinieren diese laufend mit den kantonalen und anderen über- und nebengeordneten Stellen. Sie legen ihre Vorschläge und Anträge dem Verkehrsausschuss vor.
- Als Instrument für die Bearbeitung und Koordination der Massnahmen wird ein flächendeckender **Einzelmassnahmenkatalog** etabliert und zur räumlichen Darstellung, Bearbeitung und Analyse im gemeindeinternen GIS integriert. Der Katalog, in dem die Priorität, die Terminplanung und die Kosten der einzelnen Massnahmen erfasst werden, wird laufend nachgeführt.
- Der Einzelmassnahmenkatalog gilt als Grundlage für die **Investitionsrechnung** der künftigen Verkehrsprojekte bzw. auch für die Budgetierung der Laufenden Rechnung.

6. Einbezug der Bevölkerung

Wie in Kapitel 4.2. erläutert, wurden Quartierbevölkerung sowie Vertreter von Ortsparteien und des lokalen Gewerbes in neun Abendveranstaltungen zur Diskussion eingeladen. Der Stadtrat orientiert zudem die Teilnehmenden am 19. April 2012 an einer Informationsveranstaltung über den erreichten Stand des Gesamtverkehrskonzepts. Die Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts werden erläutert und verschiedene Beispiele präsentiert, die entweder bereits umgesetzt wurden oder in der Prüfung sind. Im Anschluss daran erhalten die Anwesenden die Gelegenheit, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses Fragen über das vorgestellte Konzept zu stellen. Anregungen und Bemerkungen zum Thema Verkehr werden auch in der Folge jederzeit von den zuständigen Verwaltungsabteilungen entgegengenommen.

Auch in der Umsetzungsphase der einzelnen aus dem Gesamtverkehrskonzept begründeten Massnahmen wird darauf geachtet, die direkt betroffene Bevölkerung frühzeitig zu informieren und die gewählte Massnahme nachvollziehbar zu begründen.