

Stadthaus
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon +41 (0) 44 801 69 39
stadtplanung@duebendorf.ch

Stadt Dübendorf



Gesamtverkehrskonzept

1. Statusbericht zur Umsetzung und weiteren Planung

2015

1. Februar 2016



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Aktualisierung der Objektblätter	3
3	Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung	3
3.1	Abgeschlossene Massnahmen	3
	Objektblatt 1.01 Fahrbahnalltestelle Wangenstrasse	3
	Objektblatt 2.01 Sofortmassnahme Lindenplatz	4
	Objektblatt 2.02 Sofortmassnahme Bahnhofplatz	4
	Objektblatt 2.11 Umgestaltung Adlerstrasse	5
	Objektblatt 3.05: P+R Massnahmen	5
3.2	Neue Objektblätter	6
	Objektblatt 2.14 Bushof Bahnhof Süd	6
	Objektblatt 4.04 Velokonzept	6
	Objektblatt 4.05 Bikesharing	6
	Objektblatt 5.04 Querung Gleise Bahnhof Süd-Ost (Fil vert)	6
3.3	Grössere Planungsänderungen	6
4	Ausblick: Künftige Umsetzung	7
4.1	Umsetzung 2016	7
	Objektblatt 1.04 Prioritätenregelung ÖV am Knoten Zentrum/Stadthaus	7
	Objektblatt 1.07 Aufwertung Zugang Nord Bahnhof Stettbach	7
	Objektblatt 2.09 Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (inner- und ausserorts)	8
	Objektblatt 2.12 Umgestaltung Adlerplatz	8
	Objektblatt 2.13 Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse	8
	Objektblätter 3.01-3.06 Parkierungskonzept	8
	Objektblatt 3.07 Parkleitsystem	8
	Objektblatt 5.01 Verkehrsberuhigung Quartier Birchlen	8
	Objektblatt 5.02 Weitere Schutzmassnahmen Verkehrsberuhigung	8
	Objektblatt 6.03 Umsetzung Quartierplan Hochbord	9
	Objektblatt 6.04 Fil bleu	9
4.2	Mittel- und langfristige Umsetzung	9
5	Fazit und Ausblick	9



1 Ausgangslage

Gemäss Legislaturprogramm 2014-2018 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.

Der Stadtrat verabschiedete deshalb am 2. Oktober 2014 das Gesamtverkehrskonzept (GVK), das die verschiedenen Verkehrsträger langfristig aufeinander abstimmen sowie die anstehenden verkehrs- und sicherheitstechnischen Massnahmen koordinieren soll.

Das Gesamtverkehrskonzept wurde in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und der Politik während vier Jahren sorgfältig erarbeitet. Resultat dieser Arbeiten ist ein knapp 50-seitiger Schlussbericht mit einer Gesamtverkehrsstrategie und übergeordneten Handlungszielen sowie daraus abgeleiteten Massnahmen.

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf dem folgenden 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.

Daraus leiten sich folgende Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts ab:

- *Steigerung von Leistung und Attraktivität des ÖV*
- *Reduktion resp. Fernhaltung des motorisierten Durchgangsverkehrs auf den Gemeindestrassen*
- *Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs (Reduktion von Lärm, Schadstoffen, Unfallgefahren)*
- *Optimierung des ruhenden Verkehrs*
- *Steigerung von Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrsangebots*

Zusätzlich zum Schlussbericht wurden 39 Massnahmen-Objektblätter ausgearbeitet. Sie bilden das Massnahmengerüst der nächsten 10 bis 15 Jahre im Bereich Verkehr, geben Auskunft über die Art der Massnahmen und legen unter anderem den beabsichtigten Realisierungshorizont, die Finanzierung und die beteiligten Stellen fest.

Während der GVK-Schlussbericht als langfristige, strategische Grundlage konzipiert ist, sind die Objektblätter als dynamisches, laufend weiterzuentwickelndes Führungsinstrument gedacht. Konkret wurde der Verkehrsausschuss vom Stadtrat damit beauftragt, die Objektblätter jährlich zu aktualisieren. Somit ist der Verkehrsausschuss für die laufende Weiterführung, die Umsetzung und Kontrolle der Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts verantwortlich.

Wie geplant fand Ende 2015 nach einem Jahr die erste Überarbeitung der GVK-Objektblätter statt. Der Stadtrat hiess die aktualisierten Objektblätter mit Beschluss vom 29. Oktober 2015 gut. Damit ersetzen die aktualisierten Objektblätter vom 12. Oktober 2015 deren erste Fassung vom 2. Oktober 2014.

Da während der Erarbeitung des GVK eine breite Vernehmlassung stattgefunden hat, hat der Verkehrsausschuss beschlossen, den Gemeinderat sowie auch die Öffentlichkeit regelmässig über den aktuellen Stand und Fortschritt der GVK-Massnahmen zu informieren. Jedes Jahr soll zu diesem Zweck ein Statusbericht veröffentlicht werden. Das vorliegende Dokument ist somit die erste Ausgabe dieser regelmässig vorgesehenen Berichterstattung.



2 Aktualisierung der Objektblätter

Fünf Objektblätter konnten im Verlauf des Jahres 2015 bereits abgeschlossen werden, drei weitere wurden durch neue Objektblätter ersetzt:

- 1.01: Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse (2014 umgesetzt)
- 2.01: GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz (2015 umgesetzt)
- 2.02: GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Bahnhofsplatz (2015 umgesetzt)
- 2.11: Umgestaltung Adlerstrasse (2015 umgesetzt)
- 3.05: Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (2014 umgesetzt bzw. in 2.14 berücksichtigt)
- 4.01: Velokonzept, Ergänzungen / Optimierungen (ersetzt durch 4.04)
- 4.02: Velokonzept, Schliessen von Netzlücken (ersetzt durch 4.04)
- 4.03: Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen (ersetzt durch 4.04)

Das Gesamtverkehrskonzept enthält nach seiner Aktualisierung Ende 2015 vier neue Objektblätter:

- 2.14: Bushof Bahnhof Süd
- 4.04: Velokonzept (ersetzt die Objektblätter 4.01 – 4.03)
- 4.05: Bikesharing
- 5.04: Querung Gleise Bahnhof Süd-Ost

Alle weiteren Objektblätter wurden auf den aktuellen Stand gebracht und an den heutigen Kenntnisstand angepasst. Um die Planungssicherheit zu gewährleisten, wurden die Objektblätter mit dem Finanzplan 2015-2019 abgeglichen.

3 Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung

Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts ist weitgehend auf Kurs. Zahlreiche Massnahmen konnten bis Ende 2015 plangemäss umgesetzt oder in die Wege geleitet werden.

Kapitel 3.1 stellt jene Projekte vor, die 2015 umgesetzt wurden und deren Objektblätter somit als abgeschlossen gelten. Kapitel 3.2 beschreibt die vier neuen Objektblätter und Kapitel 3.3 geht auf relevante Änderungen der ursprünglichen Planung ein (v.a. zeitliche Verzögerungen).

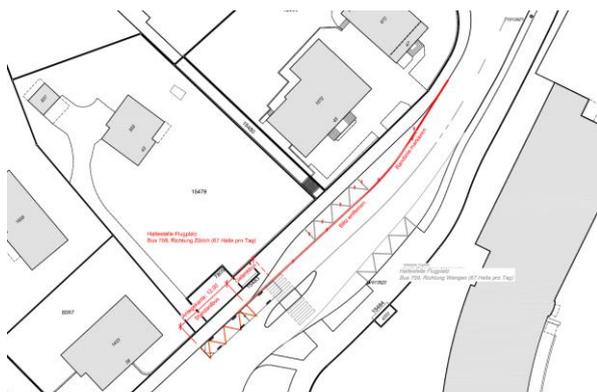
Auf jene Massnahmen, welche zwar planmässig fortgeführt wurden, jedoch noch nicht abgeschlossen sind und somit weiterhin aktuell bleiben, wird im vorliegenden Statusbericht nicht näher eingegangen. Deren Planungsstand ist den aktualisierten Objektblättern zu entnehmen (Abschnitt „Umsetzung“).

3.1 Abgeschlossene Massnahmen

Folgende fünf Massnahmen konnten 2015 abgeschlossen werden:

Objektblatt 1.01 Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse

In der Wangenstrasse staut sich vor dem Kreisel am Bahnhof zur Morgenspitzenzeit regelmässig der Autoverkehr. Dieser Rückstau wirkt sich auch empfindlich auf die Buslinie 759 aus, welche den Stau nicht umfahren kann. Der Rückstau vor dem Kreisel wird mit der Massnahme 1.01 minimiert, indem die Haltestelle „Flugplatz“ als Fahrbahnhaltestelle konzipiert wird. Das Provisorium wurde im Jahr 2014 erstellt. Wann und in welcher Form ein Definitivum erstellt wird, ist noch nicht festgelegt und hängt von den laufenden Planungen im Gebiet Wangenstrasse ab.



Vorher-Situation (Quelle: Projektplan, 2014)



Nachher-Situation (Quelle: eigenes Foto, Januar 2016)

Objektblatt 2.01 Sofortmassnahme Lindenplatz

Die Massnahme 2.01 ist Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Bahnhofstrasse. Dabei ist der Lindenplatz ein Kernstück des BGK: hier bündelt sich der Verkehr, hier ist die Nutzungsintensität am höchsten und das Unfallrisiko besonders ausgeprägt. Die Umgestaltung des Lindenplatzes bezweckt eine erhöhte Verkehrssicherheit durch ein einfaches und klares Verkehrsregime, einen erhöhten Fussgänger-Komfort, eine optimierte Bushaltestellensituation und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität am Lindenplatz. Während die definitive Gestaltung des Lindenplatzes noch aussteht (Objektblatt 2.03) konnten die Sofortmassnahmen planmässig 2015 umgesetzt werden: Mit der Aufpflasterung der Einmündung der Wallisellenstrasse wurde die Bahnhofstrasse als durchgehende Fahrbahn priorisiert. Die Bushaltestelle wurde behindertengerecht umgebaut. Das neue Verkehrsregime hat die vormals unübersichtliche Situation entflochten und die Übersicht bedeutend verbessert. Die provisorische Platzgestaltung gibt dem Lindenplatz im Stadtbild mehr Raum und wertet ihn für Fussgänger und Velofahrer gegenüber früher deutlich auf.



Vorher-Situation (Quelle: Google Streetview, September 2013)



Nachher-Situation (Quelle: eigenes Foto, August 2015)

Objektblatt 2.02 Sofortmassnahme Bahnhofplatz

Die Massnahme 2.02 ist Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Bahnhofstrasse. Langfristig bezweckt die Umgestaltung eine Begegnungszone, eine Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs sowie eine aufwärtskompatible, übersichtliche und zeitgemässe Anordnung der Bushaltestellen. 2015 wurden im Rahmen einer ersten Etappe zur vollständigen Umgestaltung plangemäss erste Sofortmassnahmen umgesetzt, welche die Verkehrssicherheit erhöhen und den Fussgängerkomfort verbessern. Der Strassenraum wurde erneuert, die Bushaltestelle in der Bettlistrasse verlegt und die Haltekanten behindertengerecht umgebaut.



Vorher-Situation (Quelle: Google Streetview, September 2013) Nachher-Situation (Quelle: eigenes Foto, August 2015)

Objektblatt 2.11 Umgestaltung Adlerstrasse

Im Zuge des Umbaus des Gewerbebezentrums City Center sieht Massnahme 2.11 eine Neuordnung der Zufahrt im Bereich Adlerstrasse vor, um die prekäre Einmündung in die Zürichstrasse zu entschärfen. Die Einfahrt in die Zürichstrasse erfolgte bislang vorab nach links Richtung Stadthauskreuzung, was einen Rückstau bis auf den Adlerplatz und über den Fussgängerstreifen in der Adlerstrasse zur Folge hatte. Die Einbahnregelung wurde bereits 2014 umgesetzt und hat die Gefahrensituation für Autofahrer, Fussgänger und Velofahrer gleichermassen beseitigt. Für Velofahrer wurde in der Adlerstrasse ein separater Streifen markiert.



Vorher-Situation (Quelle: Google Streetview, September 2014) Nachher-Situation (Quelle: eigenes Foto, Januar 2016)

Objektblatt 3.05: P+R Massnahmen

Im Zusammenhang mit dem kommunalen Parkraumkonzept sieht Massnahme 3.05 die Förderung eines Park+Ride-Angebots an geeigneten Stellen vor, um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Auf dem städtischen Grundstück Hoffnig (Bahnhof Stettbach) bestand bereits eine provisorische P+R-Anlage mit 95 Abstellplätzen. Auf dem gegenüberliegenden Grundstück war im regionalen Richtplan eine Anlage eingetragen. Das Verwaltungsgericht legte mit Urteil vom 3. April 2014 fest, dass statt der geplanten 240 P+R-Abstellplätze weiterhin nur 95 Plätze zur Verfügung stehen sollen. Der Baurechtsnehmer wurde vertraglich dazu verpflichtet, die Plätze in der neu zu erstellenden Tiefgarage anzubieten, womit die Situation am Bahnhof Stettbach abschliessend geklärt ist. Auch die Situation am Bahnhof Dübendorf ist soweit geregelt. Die dortige P+R-Anlage wird im Rahmen des Projekts Bushof (Objektblatt 2.14) in der langfristigen Planung berücksichtigt. Die Massnahme ist soweit abgeschlossen.



3.2 Neue Objektblätter

Mit der Aktualisierung von 2015 wurde das Gesamtverkehrskonzept um vier neue Objektblätter ergänzt, welche hier kurz vorgestellt werden. Details zu den jeweiligen Projekten sind direkt den neuen Objektblättern zu entnehmen.

Objektblatt 2.14 Bushof Bahnhof Süd

Die Pläne für einen Bushof am Standort Bahnhof Süd sind nicht neu, waren bislang jedoch in mehrere Objektblätter integriert (1.05, 1.09, 2.04, 3.05, 6.01), ohne in einem eigenen Objektblatt dargelegt zu werden. Gemäss Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof Plus soll sich der Bahnhof Dübendorf mittelfristig zu einer attraktiven Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs entwickeln. Alle Teams kamen zum Schluss, dass nur ein Bushof die künftigen Anforderungen an den Bahnhof als Umsteigeplattform gerecht werden könne. Der Bushof ist südlich des Bahnhofs direkt an den Gleisen und seitlich der Bahnhofstrasse geplant, wobei Bushof, Bahnhofstrasse und Personenunterführung direkt miteinander verbunden sein sollen. Um das benötigte Land für den Bushof planungsrechtlich zu sichern, ist im Geviert Bahnhof Süd ein Quartierplanverfahren durchzuführen. 2014/15 wurde ein Variantenstudium durchgeführt, welches die betriebliche Machbarkeit nachgewiesen hat. Diese Planungsarbeiten sollen 2016 weitergeführt werden. Die Umsetzung ist derzeit bis 2023 vorgesehen. Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingegeben.

Objektblatt 4.04 Velokonzept

Das neue Objektblatt 4.04 fasst die bisherigen Objektblätter 4.01 bis 4.03 zusammen. Aus dem Veloförderungskonzept 2010-2014 wurden zahlreiche Massnahmen umgesetzt, diverse Massnahmen sind jedoch noch offen bzw. mit bestehenden Planungen verknüpft. Das neue Objektblatt basiert auf dem neuen Veloförderungskonzept 2015-2020 und fasst die Einzelmassnahmen der bisherigen Objektblätter zusammen. Die Massnahme besteht unverändert aus der Umsetzung der im Velokonzept festgehaltenen Einzelmassnahmen sowie den Bausteinen „Schliessung von Netzlücken“ und „Beseitigung von Gefahrenstellen“. Die Umsetzung findet bis 2020 statt. Anschliessend wird das Veloförderungskonzept wieder aktualisiert. Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingegeben.

Objektblatt 4.05 Bikesharing

Das Thema Bikesharing wurde bereits im alten Objektblatt 4.01 aufgegriffen. 2014 wurden diesbezüglich diverse Abklärungen in die Wege geleitet. Ein Grobkonzept schlug 2015 drei Ausbauvarianten (gross, mittel, minimal) vor. Der Verkehrsausschuss fällte im März 2015 den Grundsatzentscheid, die Thematik weiterzuverfolgen, sich bei der Planung jedoch eng an den entsprechenden Entwicklungen in der Stadt Zürich sowie weiteren Nachbargemeinden zu orientieren, um für die Umsetzung notwendigen Synergien zu nutzen. Eine konkrete Weiterverfolgung ist erst langfristig ab 2025 vorgesehen.

Objektblatt 5.04 Querung Gleise Bahnhof Süd-Ost (Fil vert)

Gemäss den Ergebnissen der Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof Plus soll eine Langsamverkehrsachse den Glattraum und das Flugplatzareal bzw. das Flugfeldquartier verbinden. Dazu ist in Verlängerung der Casinostrasse resp. Arnold-Isler-Strasse eine neue Überführung der Gleise für den Langsamverkehr vorgesehen. Die Überführung soll zudem einen zusätzlichen Zugang zu den Perrons schaffen. Eine Umsetzung ist ab 2025 geplant. Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingegeben.

3.3 Grössere Planungsänderungen

Im Rahmen der Aktualisierung der Objektblätter wurde ein Abgleich mit dem Finanzplan 2015-2019 vorgenommen. Dies gewährleistet Planungssicherheit und stellt die Finanzierung der GVK-Massnahmen sicher. Aufgrund der Budget-Entscheidung des Stadt- und Gemeinderats Ende 2015



wurden diverse Massnahmen gegenüber der ursprünglichen GVK-Planung vertagt. Teils kam es auch aus anderen Gründen zu Verzögerungen oder Planungsänderungen. Diese sollen hier kurz dargelegt werden. Weitere Details zu den einzelnen Projekten sind den Objektblättern zu entnehmen.

Massnahme	Grund für Verzögerung / Vertagung	Ursprünglicher Termin	Neuer Termin
1.02-1.04 Prioritätenregelung ÖV, diverse Knoten	Zuständigkeit liegt beim Kanton; Abhängigkeit von laufenden Planungen (z.B. Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse); Gespräche laufen	bis 2015	bis 2020
2.03-2.04 Definitive Gestaltung Lindenplatz und Bahnhofplatz	Im Rahmen des Voranschlags 2016 und des Finanzplans 2015 – 2019 hat der Stadtrat entschieden, das Projekt zu einem späteren Zeitpunkt zu realisieren.	bis 2016/17	ab 2020
2.05-2.07 Zufussoptimierung diverse Achsen	Es sind kantonale Strassen betroffen, die Zuständigkeit liegt somit vorab beim Kanton. Gespräche laufen, die Planungen des Kantons sind jedoch verzögert. Im Rahmen des Voranschlags 2016 und des Finanzplans 2015 – 2019 hat der Stadtrat daher entschieden, die Realisierungsfrist an die kantonale Planung anzupassen.	bis 2015	ab 2020
2.08 Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn	Bislang keine Genehmigung der KAPO; die Stadt Dübendorf wirkt weiterhin darauf hin, das Tempolimit auf der ganzen Strecke zu vereinheitlichen.	bis 2014	bis 2016
2.12 Umgestaltung Adlerplatz	Im Rahmen des Voranschlags 2016 hat der Gemeinderat entgegen den Plänen des Stadtrats entschieden, das Projekt nicht realisieren zu wollen. Der Stadtrat sistiert seinen Beschluss vom 12. November 2015 unter Berücksichtigung der Willensäusserung des Gemeinderates. Er wird zu einem späteren Zeitpunkt über das weitere Vorgehen entscheiden.	bis 2016	offen

4 Ausblick: Künftige Umsetzung

4.1 Umsetzung 2016

Die Umsetzung folgender Massnahmen wird gemäss aktualisierter GVK-Planung 2016 abgeschlossen oder eingeleitet:

Objektblatt 1.04 Prioritätenregelung ÖV am Knoten Zentrum/Stadthaus

In den Spitzenzeiten staut sich der ÖV zusammen mit dem Autoverkehr und erleidet empfindliche Reisezeitverluste. Die Planung von Massnahmen zur Buspriorisierung wird 2016 in Angriff genommen. Eine Umsetzung ist bis 2017 vorgesehen.

Objektblatt 1.07 Aufwertung Zugang Nord Bahnhof Stettbach

Bislang besteht kein Zugang zum nördlichen Perronbereich. Die grossen Fussgängerströme konzentrieren sich auf den zentralen Bahnhofbereich. S-Bahn-Benützer aus den Quartieren Hochbord und Mattenhof müssen die Tramgleise überqueren. Vom Quartier Hochbord soll eine neue Fusswegverbindung mit einer Passerelle über den Bahneinschnitt Richtung Mattenhofquartier geschaffen werden. Von der Passerelle wird ein zusätzlicher direkter Zugang zum nördlichen Perronbereich realisiert. Das Vorprojekt liegt vor, die Umsetzung ist ab 2017 geplant. Das Projekt wird über das Agglomerationsprogramm 2. Generation vom Bund mitfinanziert.



Objektblatt 2.09 Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (inner- und ausserorts)

Die Hermikonstrasse muss saniert werden, gleichzeitig wünschen sich Anwohner verkehrsberuhigende Massnahmen. An der Buenstrasse soll Hermikon gleichzeitig dank einer dezenten Platzgestaltung einen dörflich-zentralen Charakter erhalten. Nach intensiver Zusammenarbeit mit lokalen Interessensgruppen konnte das Projekt 2015 gemäss den vielfältigen Ansprüchen aller Beteiligten optimiert und fertig ausgearbeitet werden. Die Umsetzung findet 2016 (Planaufgabe) bis 2018 (Bau) statt.

Objektblatt 2.12 Umgestaltung Adlerplatz

Nach mehrjähriger Planungsphase mit sorgfältigen Abklärungen zu den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen genehmigte der Stadtrat am 12. November 2015 die in seiner Kompetenz liegende Neugestaltung des Adlerplatzes inkl. Aufhebung der 23 oberirdischen Parkplätze. Die Umsetzung war, abgestimmt auf den Umbau des City Centers und die Einführung des Parkleitsystems (siehe Objektblatt 3.07), fürs Frühjahr 2016 vorgesehen. In seiner Sitzung vom 7. Dezember 2015 stimmte der Gemeinderat auf Antrag einer GRPK-Minderheit jedoch mit 19 zu 15 Stimmen der Streichung von Fr. 140'000 aus dem Voranschlag 2016 zu. Der Stadtrat sistierte in seiner Sitzung vom 14. Januar 2016 seinen Beschluss vom 12. November 2015 unter Berücksichtigung der Willensäusserung des Gemeinderates und verzichtet somit vorläufig auf die Umgestaltung des Adlerplatzes. Wie mit der GVK-Massnahme weiterverfahren wird, steht somit bis auf weiteres offen.

Objektblatt 2.13 Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse

Im Rahmen der Sanierung des Knotens und der Werkleitungen wird zur Entlastung des Zentrums eine Änderung der Hauptverkehrsbeziehung vorgenommen. Das Projekt befindet sich in Umsetzung und wird 2016 abgeschlossen.

Objektblätter 3.01-3.06 Parkierungskonzept

Das Parkierungskonzept liegt bereits seit 2008 vor und umfasst mehrere Massnahmen. Die Verordnung über das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund soll im Frühjahr vom Gemeinderat verabschiedet werden. Sie bietet die nötige Rechtsgrundlage für die Umsetzung der weiteren Massnahmen. Die monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze im Zentrum und Hochbord soll planmässig noch 2016 erfolgen. 2016/17 folgt die Bewirtschaftung der restlichen städtischen Gebiete („weisse Zone“) mittels Parkieren mit Parkscheibe. Ebenfalls Teil des Parkierungskonzepts ist das Klären der Bewirtschaftung der Parkplätze bei Sport- und Freizeitstätten (2018/19) sowie dem Parkieren während Grossanlässen (2018).

Objektblatt 3.07 Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem, das die Parkgaragen City Center (36 Parkplätze), Marktgasse (144 Parkplätze), Inside (61 Parkplätze) sowie den oberirdischen Parkplatz Chilbiplatz (178 Parkplätze) einbindet, soll den Parksuchverkehr im Zentrum eindämmen sowie die insgesamt 419 verfügbaren Parkplätze einfacher und bequemer auffindbar machen. Der Stadtrat hat dem Projekt am 15. Oktober 2015 zugestimmt und den entsprechenden Kredit bewilligt. Die Umsetzung findet im Frühjahr 2016 statt.

Objektblatt 5.01 Verkehrsberuhigung Quartier Birchlen

Im Wohnquartier Birchlen wird zwischen Ring- und Meiershofstrasse eine Tempo 30 Zone errichtet. Die Massnahme ist Teil der Schutzmassnahmen in Quartieren mit Kindergärten und Schulen, wobei das Quartier Birchlen als 1. Priorität eingestuft wurde. Die Umsetzung findet 2016 statt.

Objektblatt 5.02 Weitere Schutzmassnahmen Verkehrsberuhigung

Gemäss einer Analyse zur Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten von 2013 werden neben dem Quartier Birchlen (Objektblatt 5.01, Priorität 1) acht weitere Quartiere auf mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen hin überprüft werden. Eine Überprüfung der Quartiere Sonnenberg und Grüze (Priorität 2) findet 2016 und 2017 statt.



Objektblatt 6.03 Umsetzung Quartierplan Hochbord

Der Quartierplan Hochbord wurde 2011 festgesetzt und damit die Feinerschliessung des Quartiers Hochbord festgelegt sowie die Parzellierung auf die Nutzungsart und Erschliessung abgestimmt. 2014 wurde zudem eine Leitidee für die Gesamtgestaltung des öffentlichen Aussenraums verabschiedet. Seither sind auf mehreren Parzellen Überbauungsprojekte in Vorbereitung und mehrere Gestaltungspläne wurden bereits genehmigt oder befinden sich derzeit in Bearbeitung. Die Umsetzung des Quartierplans ist bis 2017 terminiert.

Objektblatt 6.04 Fil bleu

Der Fil bleu soll eine durchgängige und attraktive Langsamverkehrsachse entlang der Glatt schaffen, um den siedlungsnahen Erholungsraum aufzuwerten und besser zugänglich zu machen. Drei Abschnitte befinden sich auf Boden der Stadt Dübendorf. Auf dem Abschnitt Usterstrasse-Bahnhofstrasse werden als Beitrag zum Fil bleu der Glattquai, der Fischerweg und die Glattpromenade im Rahmen der notwendigen Erneuerung der Glattbrücke umgestaltet. Nach dem Volks-Ja vom 6. September 2015 kann das Projekt 2016/17 umgesetzt werden. Der Abschnitt Eishalle-Usterstrasse befindet sich in Planung und soll ebenfalls 2016/17 konkretisiert werden. Der Abschnitt Bahnhofstrasse-Gemeindegrenze Dübendorf/Wallisellen wird in einer dritten Etappe angegangen.

4.2 Mittel- und langfristige Umsetzung

Diverse langfristig ausgelegte Massnahmen befinden sich laufend in Umsetzung, halten den vorgesehenen Zeitplan gemäss GVK ein und werden auch 2016 weiterverfolgt. Dazu gehören:

- der Behindertengerechte Umbau der Bushaltestellen (1.05).
- der laufende und Testbetrieb Ruftaxi Gockhausen (1.08),
- die Planung einer Verlängerung der Glattalbahn (1.09),
- das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse (2.10),
- die Planung des Bushofs (2.14),
- die Umsetzung des Velokonzpts (4.04),
- die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren (5.02),
- die Umsetzung von Schutzmassnahmen zur Schulwegsicherung (5.03),
- die verkehrliche Weiterentwicklung des nördlichen Bahnhofgebiets (6.01).

5 Fazit und Ausblick

Fünf Projekte konnten 2014-2015 umgesetzt und abgeschlossen werden, zahlreiche weitere Projekte wurden planmässig weiterverfolgt. Fünf Projekte mussten aus verschiedenen Gründen verschoben werden. 2016/17 stehen elf Projekte zur Umsetzung an, zahlreiche langfristig angelegte Projekte werden zudem auch in den nächsten zwei Jahren weiterverfolgt.

Die erste Bilanz zeigt, dass sich das Gesamtverkehrskonzept bereits nach einem Jahr als effizientes und dynamisches Instrument erweisen konnte, das einen wichtigen Rahmen für die strategische aber auch projektorientierte Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf bietet. Drängende Verkehrsfragen können dank dem GVK gesamthaft, koordiniert und verkehrsträgerübergreifend konzipiert, geplant und umgesetzt werden. Dank dem lückenlosen Abgleich mit der Finanzplanung wird zudem Planungssicherheit und Transparenz sichergestellt.

Die langfristige Gültigkeit der strategischen Ziele, kombiniert mit der laufenden Aktualisierung der Objektblätter, hat sich als pragmatische und richtige Vorgehensweise bestätigt. Die Objektblätter werden somit im Herbst 2016 erneut aktualisiert und die Öffentlichkeit wieder über den Fortschritt der GVK-Massnahmen informiert.