

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

Stadt Dübendorf



Gesamtverkehrskonzept

5. Statusbericht zur Umsetzung und weiteren Planung

2019

7. November 2019



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Aktualisierung der Objektblätter	2
3	Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung	3
3.1	Abgeschlossene Massnahmen	3
	Objektblatt 1.06 Anbindung Dübendorf an S5 oder S15	4
	Objektblatt 4.04 Velokonzept	4
	Objektblatt 4.05 Bikesharing	4
	Objektblatt 4.06 Erarbeitung Langsamverkehrskonzept (LVK)	4
	Objektblatt 5.02 Verkehrssicherheit Weitere Quartiere (ersetzt durch 4.10)	5
3.2	Neue Objektblätter	5
	Objektblatt 4.08 LVK Teil Velo	5
	Objektblatt 4.09 LVK Teil Fusswege	5
	Objektblatt 4.10 LVK Teil Verkehrssicherheit	5
	Objektblatt 5.09 Tempo 30-Zone Stadtzentrum	5
	Objektblatt 5.10 Tempo 30-Zone Stägenbuck	6
4	Ausblick: Künftige Umsetzung	6
4.1	Umsetzung 2020	6
4.2	Mittel- und langfristige Umsetzung	6
4.3	Kantonale Projekte	7
5	Fazit und Ausblick	7



1 Ausgangslage

Gemäss Legislaturprogramm 2018-2022 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 Objektblätter ausgearbeitet. Sie bilden das langfristige Massnahmengerüst 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.

Ende 2019 fand die fünfte Überarbeitung der GVK-Objektblätter statt. Der Stadtrat hiess die aktualisierten Objektblätter mit Beschluss vom 5. Dezember 2019 gut. Damit ersetzen die aktualisierten Objektblätter vom 7. November 2019 die letzte Fassung vom 13. November 2018.

Da während der Erarbeitung des GVK eine breite Vernehmlassung stattgefunden hat, möchte der Verkehrsausschuss die Öffentlichkeit regelmässig über den aktuellen Stand und Fortschritt der GVK-Massnahmen informieren. Der vorliegende Statusbericht soll diese Berichterstattung erfüllen. Der nächste Bericht folgt Ende 2020. Zusätzlich zum Statusbericht findet im Frühling 2020 zudem eine öffentliche Veranstaltung statt, an welcher die Bevölkerung über aktuelle Verkehrsthemen informiert wird und Gelegenheit erhält, Fragen zu stellen.

2 Aktualisierung der Objektblätter

2019 konnten sieben Objektblätter abgeschlossen werden. Zwei Objektblätter wurden abgeschrieben oder ersetzt.

2014 bis 2018 wurden bereits 13 Objektblätter erfolgreich abgeschlossen. Neun weitere Objektblätter wurden in dieser Zeit aus verschiedenen Gründen abgeschrieben oder durch neue ersetzt.



- 1.01: Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse (2014 abgeschlossen)
- 1.03: Prioritätsregelung ÖV Zürichstrasse (Sonntal und Högler) (2018 abgeschlossen)
- 1.04: Prioritätenregelung ÖV Zürichstrasse (Zentrum) verbessern (2017 abgeschlossen)
- **1.06: Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (2019)**
- 1.08: Testbetrieb Ruftaxi Gockhausen / Chriesbach (2017 abgeschlossen)
- 2.01: GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz (2015 abgeschlossen)
- 2.02: GBK Bahnhofstrasse: Sofortmassnahme Bahnhofplatz (2015 abgeschlossen)
- 2.03: GBK Bahnhofstrasse: Definitive Gestaltung Lindenplatz (mit 2.14 zusammengeführt)
- 2.04: GBK Bahnhofstrasse: Definitive Gestaltung Bahnhofplatz (mit 1.10 zusammengeführt)
- 2.11: Umgestaltung Adlerstrasse (2015 abgeschlossen)
- 2.12: Adlerplatz Umgestaltung (2017 abgeschlossen)
- 2.13: Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse (2016 abgeschlossen)
- 3.01: Parkierungskonzept / Vorbereitende Massnahmen (2016 abgeschlossen)
- 3.02: Parkierungskonzept / PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord (2018 abgeschlossen)
- 3.03: Parkierungskonzept / Umsetzung Weisse Zone (2018 abgeschlossen)
- 3.04: Parkierungskonzept / Massnahmen Sport- und Freizeitstätten (2018 abgeschlossen)
- 3.05: Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (2014 umgesetzt bzw. in 2.14 berücksichtigt)
- 3.07: Parkleitsystem Zentrum (2016 abgeschlossen)
- 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)
- **4.04: Velokonzept (2019 abgeschlossen)**
- **4.05: Bikesharing (2019 abgeschlossen)**
- **4.06: Erarbeitung Langsamverkehrskonzept (2019 abgeschlossen)**
- 5.01: Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen (2016 abgeschlossen)
- **5.02: Verkehrssicherheit Weitere Quartiere (ersetzt durch 4.10)**
- **5.03: Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung (2019 abgeschlossen bzw. in 4.09 berücksichtigt)**
- **5.05: Gleisquerung Oskar Bider-Strasse (2019 abgeschlossen)**
- **5.08: Bushaltestelle und Fussgängersicherheit Im Schossacher (2019 abgeschlossen)**
- 6.02: Sportstätte Dürrbach Verkehrsmassnahmen Masterplan (2018 abgeschlossen)
- **6.03: Umsetzung Quartierplan Hochbord (2019 abgeschlossen)**

Das Gesamtverkehrskonzept enthält mit seiner Aktualisierung 2019 fünf neue Objektblätter.

- 4.08: LVK Teil Velo
- 4.09: LVK Teil Fusswege
- 4.10: LVK Teil Verkehrssicherheit
- 5.09 Tempo 30-Zone Stadtzentrum
- 5.10: Tempo 30-Zone Stägenbuck

Alle weiteren Objektblätter wurden auf den aktuellen Stand gebracht. Um die Planungssicherheit zu gewährleisten, wurden die Objektblätter mit dem Finanzplan 2019-2023 abgeglichen.

3 Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung

Die Umsetzung der GVK-Objektblätter ist ein laufender Prozess. Der Planungsstand einzelner Massnahmen ist den aktualisierten Objektblättern zu entnehmen.

3.1 Abgeschlossene Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden 2019 abgeschlossen:



Objektblatt 1.06 Anbindung Dübendorf an S5 oder S15

Ziel des Objektblatts ist eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Dübendorf. Gemäss Ausbauschnitt 2035, der im Juni 2019 vom Parlament verabschiedet wurde, ist zwar für die S5/S15 kein Halt in Dübendorf vorgesehen, jedoch wird die S9 im Viertelstundentakt verkehren. Damit verbessert sich die ÖV-Anbindung deutlich und das Anliegen des Objektblatts ist vorläufig erfüllt.

Objektblatt 4.04 Velokonzept

Im Rahmen des Veloförderkonzepts wurden 2010 bis 2014 bereits rund 40 Massnahmen der ersten und zweiten Priorität umgesetzt. Das Veloförderkonzept 2015-2020 beinhaltet rund 30 weitere Massnahmen auch der zweiten und dritten Priorität, von welchen bis Ende 2019 alle realisiert werden konnten. Die bisherige Veloplanung wird durch das neue Langsamverkehrskonzept (LVK) abgelöst, welches im März 2019 verabschiedet wurde (neues Objektblatt 4.08).

Objektblatt 4.05 Bikesharing

Nach Abklärung diverser Alternativen gelang es 2017, in enger Zusammenarbeit mit Wallisellen, Opfikon und Kloten, die Planung für ein gemeinsames Bikesharing-Netz Glattal anzustossen. Der Auftrag wurde an PubliBike vergeben, die auch das Stadtzürcher Bikesharing-Netz betreiben. Die Erweiterung von «Züri Velo» mit 17 neuen Stationen und 170 Abstellplätzen im Glattal konnte am 5. September 2019 in Betrieb genommen werden. Der Vertrag mit PubliBike läuft über fünf Jahre mit Option auf Verlängerung.

Objektblatt 4.06 Erarbeitung Langsamverkehrskonzept (LVK)

Bis 2019 existierten in der Stadt Dübendorf mehrere Teilkonzepte, welche die städtische Langsamverkehrsplanung abdeckten. Das Veloförderkonzept (4.04), das Konzept Sichere Schulwege (5.03) und das Konzept Verkehrsberuhigung in Quartieren (5.02) konnten viele Sicherheitslücken schliessen und Infrastrukturverbesserungen erreichen. Sie gelangten jedoch an ihre Grenzen, da wegen der verschiedenen Grundlagen keine umfassende Netzplanung und gesamthafte Betrachtung des Langsamverkehrs möglich war. Das Büro EBP arbeitete 2018 bis 2019 deshalb ein neues Langsamverkehrskonzept (LVK) aus, das im März 2019 verabschiedet wurde. Es gilt seither als Grundlage für die Planung von Velo-, Fussverkehr- und Verkehrssicherheitsthemen und ermöglicht eine optimal aufeinander abgestimmte Planung. 2019 fand eine Übergangsplanung statt. Ab 2020 werden die neuen Massnahmenblätter des LVK als Planungsgrundlage dienen. Ziel des LVK ist es, dem Fuss- und Veloverkehr in der städtischen Verkehrsplanung ein stärkeres Gewicht zu geben.

Objektblatt 5.03 Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung

2012 wurden 182 Fussgängerstreifen auf ihre Normkonformität geprüft. Für viele der Fussgängerstreifen wurden diverse Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorgeschlagen. Diese wurden im Rahmen von Objektblatt 5.03 über die Jahre abgearbeitet. Sämtliche Massnahmen wurden bis Ende 2018 umgesetzt. Seit März 2019 ist das Langsamverkehrskonzept (LVK) die neue Grundlage für Massnahmen im Bereich Fusswege und Fussgängerübergänge.

Objektblatt 5.08 Bushaltestelle und Fussgängersicherheit Im Schossacher

Die Bushaltestelle «Schossacher» wurde leicht verschoben und mit einem gesicherten Fussgängerübergang versehen. Zudem wurde ein durchgängiges Trottoir erstellt, um die Fussgängersicherheit zu erhöhen. Von der ursprünglich geplanten Knotenumgestaltung wurde abgesehen, da festgestellt wurde, dass eine Änderung des Verkehrsregimes keine Verbesserung bewirken würde. Der Bau wurde 2019 abgeschlossen.

Objektblatt 6.03 Umsetzung Quartierplan Hochbord

Mit der Umsetzung des Quartierplans Hochbord konnte ein Meilenstein für das Entwicklungsgebiet Hochbord erreicht werden. Der Quartierplan war bereits bis 2017 grösstenteils umgesetzt, diverse Signalisationen, eine Polleranlage in der Hochbordstrasse sowie Abschlussarbeiten im



Zusammenhang mit Hochbauten wurden noch bis 2019 ausgeführt. Das Objektblatt kann nun abgeschlossen werden.

Folgende Massnahmen wurden 2019 beschrieben oder durch neue ersetzt:

Objektblatt 5.02 Verkehrssicherheit Weitere Quartiere (ersetzt durch 4.10)

Die Massnahmen im Bereich Verkehrssicherheit basierten bisher auf einem Grundlagenbericht von 2013 des Büros SNZ. Einerseits zeigte sich mit der Erarbeitung des LVK, dass eine aktualisierte, themenübergreifende Betrachtungsweise angezeigt ist, andererseits wurde mit dem neuen «Konzept Tempo 30», welches als Reaktion auf die Motion Johner (Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen) erarbeitet wurde, eine neue, auf heutige Bedürfnisse angepasste Planungsgrundlage erschaffen. Das Objektblatt wird deshalb durch das Objektblatt 4.10 abgelöst.

Objektblatt 5.05 Gleisquerung Oskar Bider-Strasse (abgeschrieben)

Die Achse Oskar-Bider-Strasse bildet ein städtebauliches Grundgerüst für die Quartierentwicklung und soll gemäss der Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof Plus als Langsamverkehrsachse das Flugplatzareal mit dem Glattraum verbinden. Die bestehende Unterführung wurde vom Kanton Zürich in seiner Massnahmenplanung Fussverkehr als mangelhaft eingestuft. Auch Sicht der Stadt Dübendorf muss die Verbindung zwar zwingend bestehen bleiben, allerdings besteht aktuell kein Handlungsbedarf. Dies dürfte sich mit der künftigen Entwicklung im Flugfeldquartier und im Innovationspark in Zukunft ändern, die Lage muss zu gegebener Zeit aber neu beurteilt werden. Da dies noch längerfristig nicht der Fall sein wird und dafür derzeit keine Mittel bereitgestellt werden, wird das Objektblatt bis auf weiteres abgeschrieben.

3.2 Neue Objektblätter

Mit der Aktualisierung von 2019 wurde das Gesamtverkehrskonzept um fünf neue Objektblätter ergänzt:

Objektblatt 4.08 LVK Teil Velo

Mit der Verabschiedung des Langsamverkehrskonzepts (LVK) wurde im März 2019 eine neue Planungsgrundlage für den Veloverkehr geschaffen. Der neue Velonetzplan legt auf kommunaler Ebene das Haupt- und Nebenroutennetz für den Veloverkehr fest. Die Haupt- und Nebenrouten sind in Abschnitte unterteilt, für welche der jeweilige Handlungsbedarf definiert wurde. Die Umsetzung der Massnahmen wird ab 2020 auf Basis eines 5-Jahres-Plans sowie von jährlichen Massnahmenplänen erfolgen.

Objektblatt 4.09 LVK Teil Fusswege

Das Langsamverkehrskonzept (LVK) deckt nicht nur den Veloverkehr ab, sondern nimmt auch explizit die Fussgängerinnen und Fussgänger in den Fokus. Im Bereich Fusswege bildet der sogenannte Bedeutungsplan die planerische Grundlage. Dieser definiert Stadträume mit hoher Zentralität sowie Schulwege, wo besonders hohe Anforderungen an die Infrastruktur zu beachten sind. Diese sind im LVK mit Standards und Zielquerschnitten definiert. Die Umsetzung der Massnahmen wird ab 2020 ebenfalls auf Basis des 5-Jahres-Plans sowie jährlichen Massnahmenplänen erfolgen.

Objektblatt 4.10 LVK Teil Verkehrssicherheit

Mit dem Teil Verkehrssicherheit wird ein bislang isoliert betrachtetes Thema in die Gesamtbetrachtung durch das Langsamverkehrskonzept (LVK) integriert. Der Handlungsbedarf ergibt sich bei diesem Thema jedoch nicht nur aus dem 5-Jahres-Plan sowie dem jährlichen Massnahmenplan. Vielmehr können auch akute Sicherheitslücken oder politische Vorstösse dazu führen, dass Massnahmen ergriffen werden. Das im Herbst 2019 aufgrund der Motion Johner erarbeitete Konzept Tempo 30 wird künftig eine wichtige zweite Grundlage für diesen Teilbereich sein.

Objektblatt 5.09 Tempo 30-Zone Stadtzentrum



Das Objektblatt 2.14 (Gestaltung Bahnhofstrasse) löste umfassende Überlegungen zum Stadtzentrum aus. In einem ersten Schritt wurde 2019 das Verkehrskonzept Stadtzentrum erarbeitet. Nach sorgfältiger Prüfung der unterschiedlichen Szenarien beschloss der Stadtrat im März 2019 die Einführung einer Tempo 30-Zone im Stadtzentrum und genehmigte im Oktober 2019 den Kredit. Nach der öffentlichen Auflage folgt die Umsetzung voraussichtlich 2020. Ziel der Tempo 30-Zone ist eine Verkehrsentlastung und -beruhigung im Stadtzentrum, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, ein flüssiger Verkehr bei verminderter Geschwindigkeit, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Reduktion der Lärmbelastung.

Objektblatt 5.10 Tempo 30-Zone Stägenbuck

Die geplante Tempo 30-Zone Stägenbuck stammt aus dem Konzeptbericht von 2013 (Objektblatt 5.02) und wurde in die Nachfolgeplanung übernommen. Ziel der neuen Tempo 30-Zone ist eine Reduktion der Gefährdung durch den Verkehr, eine Verbesserung der Wohnqualität und eine erhöhte Sicherheit im Umfeld der Schule. Im Oktober 2019 wurde das Ausführungsprojekt und der entsprechende Kredit vom Stadtrat bewilligt. Nach der öffentlichen Auflage folgt die Umsetzung voraussichtlich 2020.

4 Ausblick: Künftige Umsetzung

4.1 Umsetzung 2020

Folgende Massnahmen sollen 2020 umgesetzt werden:

- Prioritätsregelung ÖV Überlandstrasse (Memphis) (1.02): Die Stadt Dübendorf prüft selbständig Lösungen für eine Verschiebung der Anmeldezeiten für den Bus sowie eine Klärung der suboptimalen Situation im Raum Glattbrücke/Wallisellenstrasse.
- Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite (1.07): Das Bauprojekt liegt vor und lag nach § 16 und 17 StrG auf. Es sind keine Einsprachen eingegangen. Der Stadtrat hat das Projekt an den Gemeinderat überwiesen. Sollte der Kredit vom Gemeinderat gesprochen werden, kann 2019 mit der Umsetzung begonnen werden.
- Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09): Wegen hängiger Einsprachen wird der Baubeginn weiter verzögert. Ursprünglich sollte damit 2017 begonnen werden, nun wird mit einem Baubeginn 2020 gerechnet.
- Gestaltung Wilstrasse (2.16): die Planung wurde 2019 ausgelöst. Die Umsetzung im Zuge der Sanierung ist 2020 vorgesehen.
- Parkierungskonzept Grossanlagen (3.06): 2019/20 soll ein neues Konzept für die Parkierung bei Grossanlagen in Sport- und Freizeitstätten sowie im Stadtzentrum erarbeitet werden.
- Verkehrssicherheit Quartier Sonnenberg (5.07): Die Umsetzung ist 2019 bereits erfolgt, es folgt aber ein Monitoring um die Wirksamkeit der Massnahmen sicherzustellen.
- Tempo 30-Zone Stadtzentrum (5.09): Die Umsetzung ist 2020 geplant.
- Tempo 30-Zone Stägenbuck (5.10): Die Umsetzung ist 2020 geplant.

4.2 Mittel- und langfristige Umsetzung

Diverse längerfristig ausgelegte Massnahmen befinden sich laufend in Umsetzung, halten den vorgesehenen Zeitplan gemäss GVK ein und werden auch 2019 weiterverfolgt. Dazu gehören:

- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen (1.05)
- Bushof (1.10)
- Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn (2.08)



- Gestaltung Bahnhofstrasse (2.14)
- Gestaltung Städtlikreuzung (2.15)
- Sanierung Kriesbachstrasse (2.17)
- Sanierung Oskar-Bider-Strasse (2.18)
- LVK Teil Velo (4.08)
- LVK Teil Fusswege (4.09)
- LVK Teil Verkehrssicherheit (4.10)
- Gleisquerung Casinostrasse (5.04)
- Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf (5.06)
- Verkehrliche Weiterentwicklung Dübendorf Nord-Ost/Bahnhofsgebiet (6.01)
- Lückenschliessung Veloverbindung Casino- bis Usterstrasse und Gestaltung Freihaltezone (6.05)

4.3 Kantonale Projekte

Diverse Projekte unterliegen der Federführung des Kantons und sind somit von dessen Zeitplanung abhängig, werden von der Stadt Dübendorf jedoch laufend weiterverfolgt:

- Glattalbahn Plus (1.09)
- Zuflussoptimierung Wangenstrasse (2.05)
- Zuflussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn (2.06)
- Zuflussoptimierung Fällandenstrasse (2.07)
- Tempolimit Überlandstrasse/Gfenn (2.08)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse (2.10)
- Kantonale Veloplanungen (4.07)
- Fil Bleu (6.04)

5 Fazit und Ausblick

2019 stand mit der Einführung von PubliBike sowie der Verabschiedung des Langsamverkehrskonzept (LVK) im Zeichen des Velo- und Fussverkehrs. Mit den neuen Leihwelos konnte eine konkrete Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs umgesetzt werden und mit dem LVK gewinnt die Stadt Dübendorf eine wertvolle, langfristige Grundlage im Bereich der Langsamverkehrsplanung. Das Bauprojekt Im Schossacher hat eine weitere wertvolle Verbesserung für Fussgängerinnen und Fussgänger gebracht. Der grösste Wurf gelang jedoch mit dem Abschluss des Quartierplans Hochbord, welcher die Erschliessung des dynamischen Entwicklungsgebiets rund um den Bahnhof Stettbach sicherstellt.

Verzögerungen gibt es weiterhin vor allem bei der Sanierung der Hermikonstrasse (2.09), welche durch Rekurse blockiert ist. Die Planung des Bushofs wurde ebenfalls aufgrund von Rekursen ausgebremst: die geplante Einleitung des Quartierplans wurde gerichtlich unterbunden, weshalb das weitere Vorgehen nun weniger gut koordiniert und mit umständlicheren Verfahren in die Wege geleitet werden muss. Wie geplant wurde 2019 das Vorprojekt für die Verbreiterung der Personenunterführung ausgelöst (5.06), ebenfalls konnte die Planung des 3. Aufgangs beim Bahnhof Stettbach wie geplant abgeschlossen und der Kredit an den Gemeinderat überwiesen werden (1.07).

2020 läuft die Umsetzung des LVK an, was voraussichtlich eine verbesserte Koordination und neue wirksame Infrastrukturprojekte im Bereich Langsamverkehr mit sich bringen wird (4.08, 4.09, 4.10). In Dübendorf gut sichtbar wird zudem die geplante Einführung der beiden Tempo 30-Zonen Stadtzentrum und Stägenbuck sein (5.09, 5.10). Vorausschauend wird 2020 zudem die Planung der Gestaltung Städtlikreuzung, Kriesbachstrasse und Oskar-Bider-Strasse angegangen (2.15, 2.17, 2.18), damit deren Umsetzung plangemäss innerhalb der nächsten Jahre erfolgen kann.



Die kantonalen Projekte werden von der Stadt Dübendorf laufend begleitet und nach Möglichkeit auch vorangetrieben, allerdings unterliegen diese der zeitlichen Planung des Kantons. Die meisten kantonalen Projekte schreiten langsamer voran als vorgesehen und erfuhren auch 2019 aus Sicht der Stadt Dübendorf unerwünschte Verzögerungen (z.B. Glattalbahn, Zuflussoptimierungen, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Fil Bleu).

Das Gesamtverkehrskonzept erweist sich weiterhin als effizientes Instrument, das einen wichtigen Rahmen für die strategische sowie projektorientierte Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf bietet. Drängende Verkehrsfragen können dank dem GVK gesamthaft, koordiniert und verkehrsträgerübergreifend geplant und umgesetzt werden. Dank dem lückenlosen Abgleich mit der Finanzplanung und dem Agglomerationsprogramm wird zudem Planungssicherheit und Transparenz sichergestellt. Es zeigt auch, dass die koordinierte und langfristige Planung, die dank dem GVK möglich ist, wichtige Weichenstellungen für die Zukunft ermöglicht. Die langfristige Gültigkeit der strategischen Ziele, kombiniert mit der laufenden Aktualisierung der Objektblätter, bestätigt sich weiterhin als pragmatische und richtige Vorgehensweise. Mit dem LVK hat das bewährte GVK zudem nun eine «kleine Schwester» im Bereich Langsamverkehr erhalten, welcher innerhalb der Verkehrsplanung damit ein grösseres Gewicht bekommt.