

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

Stadt Dübendorf



Gesamtverkehrskonzept

7. Statusbericht zur Umsetzung und weiteren Planung

2021

6. Dezember 2021



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Aktualisierung der Objektblätter	2
3	Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung	3
3.1	Abgeschlossene Massnahmen 2021	3
	Parkierungskonzept / Grossanlässe	3
	Verkehrssituation Quartier Sonnenberg	4
	Tempo-30-Zone Stadtzentrum	4
	Tempo-30-Zone Stägenbuck	4
3.2	Neues Objektblatt 2021	4
	Objektblatt 4.11 Veloverbindung Usterstrasse	4
4	Ausblick: Künftige Umsetzung	4
4.1	Umsetzung 2022	4
5	Fazit und Ausblick	5



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.

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*

Das Gesamtverkehrskonzept besteht aus einem Schlussbericht sowie einer Reihe von Objektblättern. Sie bilden das langfristige Massnahmengestütze 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. So wurde der Verkehrsausschuss vom Stadtrat damit beauftragt, die Objektblätter jährlich zu aktualisieren.

Ende 2021 fand die siebte Überarbeitung der GVK-Objektblätter statt. Der Stadtrat hiess die aktualisierten Objektblätter mit Beschluss vom 25. November 2021 gut. Damit ersetzen die aktualisierten Objektblätter die letzte Fassung vom 5. November 2020.

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.

2 Aktualisierung der Objektblätter

Die anhaltende Pandemiesituation hat die Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf auch 2021 weiterhin beeinflusst. Notgedrungen verschobene Prioritäten und Kapazitätsengpässe bewirkten, dass diverse Planungen und Projekte nicht wie vorgesehen weiterentwickelt werden konnten. Trotzdem konnten einige wichtige Objektblätter abgeschlossen werden, welche die Verkehrssituation in der Stadt Dübendorf nachhaltig beeinflussen werden.

2014 bis 2020 wurden bereits 20 Objektblätter erfolgreich abgeschlossen. 12 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 abgeschrieben)
- 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 (2020 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)
- 6.05: Lückenschliessung Veloverbindung Casino- bis Usterstrasse und Gestaltung Freihaltezone (2020 in 6.04 berücksichtigt bzw. ins Freiraumkonzept übertragen)

2021 wurden nun zusätzlich folgende vier Objektblätter erfolgreich umgesetzt und abgeschlossen:

- 3.06: Parkierungskonzept / Grossanlässe
- 5.07: Verkehrssicherheit Quartier Sonnenberg
- 5.09: Tempo-30-Zone Stadtzentrum
- 5.10: Tempo-30-Zone Stägenbuck

Das Gesamtverkehrskonzept enthält mit seiner Aktualisierung 2021 zudem ein neues Objektblatt:

- 4.11: Veloverbindung Usterstrasse

Alle weiteren Objektblätter wurden mit der Aktualisierung auf den aktuellen Stand gebracht. Um die Planungssicherheit zu gewährleisten, wurden die Objektblätter mit dem Finanzplan 2021-2025 der Stadt Dübendorf 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 2021

Parkierungskonzept / Grossanlässe



Der Stadtrat hat am xx.xx.2021 das übergeordnete Parkierungskonzept für Grossanlässe verabschiedet. Darauf basierend werden Einzelkonzepte für einzelne Institutionen, Orte und Anlässe erstellt. Beispielsweise existieren so bereits das "Verkehrskonzept Saisonbetrieb Eisbahn" oder das Verkehrskonzept für Grossveranstaltungen auf dem Flugplatz. Für den Fussballplatz, das Schützenhaus, den Chilbiplatz, die Samsung Hall, sowie den Raum Obere Mühle/Freibad/zukünftiges Hallenbad werden Einzelkonzepte erstellt.

Verkehrssituation Quartier Sonnenberg

Im Gebiet Sonnenberg befinden sich das Schulhaus (Grund-, Unter- und Mittelstufe) sowie der Kindergarten Sonnenberg. Die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Sonnenbergstrasse waren hoch und die gestreckte Linienführung und der breite Strassenraum führten zu einer zügigen Fahrweise. 2017 und 2019 wurden auf der Sonnenbergstrasse deshalb Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Nach deren Evaluation wurde 2021 entschieden, dass keine ergänzenden Massnahmen notwendig sind. Das Objektblatt wurde somit abgeschlossen.

Tempo-30-Zone Stadtzentrum

Der Stadtrat beschloss 2019, im Stadtzentrum Tempo 30 einzuführen. Ziele der neuen Tempo-30-Zone sind eine Verkehrsentslastung und Verkehrsberuhigung im Zentrum, erhöhte Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, ein stetiger Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie eine Reduktion der Lärmbelastung. Eine Stimmrechtsbeschwerde verzögerte die Rechtskraft des Beschlusses bis Mai 2020. Das Projekt wurde anschliessend umgehend publiziert. Zwei Rekurse wurden gerichtlich abgewiesen. Die Tempo-30-Zone Stadtzentrum wurde im Sommer 2021 umgesetzt. Das Objektblatt kann somit abgeschlossen werden. Wichtig: Mit der Einrichtung einer Tempo 30-Zone wurde noch keine gestalterische Aufwertung vorgenommen. Diese wird im Rahmen von Objektblatt 2.14 separat weiterverfolgt. Das Monitoring der Tempo-30 Zone wird laufend fortgesetzt.

Tempo-30-Zone Stägenbuck

Bereits 2013 wurde ein Konzeptbericht erarbeitet, welcher geeignete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Gebiet von Schulhäusern vorschlug. Im Betrachtungsraum Stägenbuck wurde die Errichtung einer Tempo 30-Zone empfohlen. Der Wunsch nach Tempo 30 war zudem in der Bevölkerung vorhanden, entsprechende politische Vorstösse verliehen dem Anliegen vermehrt Auftrieb. Im Oktober 2019 beschloss darum der Stadtrat die Errichtung einer Tempo-30-Zone Stägenbuck. Eine Stimmrechtsbeschwerde verzögerte die Rechtskraft des Beschlusses bis Mai 2020. Das Projekt wurde anschliessend umgehend publiziert. Da keine Rekurse eingegangen sind, ist wurde das Projekt im Winter 2020/21 umgesetzt. Das Objektblatt kann somit abgeschlossen werden.

3.2 Neues Objektblatt 2021

Objektblatt 4.11 Veloverbindung Usterstrasse

Auf der Usterstrasse verläuft gemäss Langsamverkehrskonzept der Stadt Dübendorf die Veloverbindung 35. Auf dem Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Giesshübeliweg fehlt heute jegliche Veloinfrastruktur. Da es sich kommunal aber auch regional um eine wichtige Veloverbindung handelt, wurde im Rahmen des Massnahmenplans Velo 2020 ein Vorprojekt für eine Lückenschliessung dieser Veloverbindung erarbeitet. Weil es sich um ein grösseres Einzelprojekt handelt, wird es als neues, separates GVK-Objektblatts als Einzelmassnahme weiterverfolgt.

4 Ausblick: Künftige Umsetzung

4.1 Umsetzung 2022

Folgende Massnahmen sollen 2022 umgesetzt werden:



- Prioritätsregelung ÖV Überlandstrasse (Memphis) (1.02): Bei der Memphisbrücke werden Massnahmen für eine sichere Fussgängerquerung sowie eine Temporeduktion umgesetzt und Aufstellbereiche für Velofahrende markiert. Das Projekt liegt nach längerer Verzögerung vor, der Bau ist 2022 vorgesehen.
- Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09): Wegen Gerichtsverfahren hat sich der Baubeginn verzögert. Ursprünglich sollte damit 2017 begonnen werden, nun wird mit einem Baubeginn 2022 gerechnet.
- Gestaltung Wilstrasse (2.16): die Planung wurde 2019 ausgelöst. Die Umsetzung erfolgt mit etwas Verspätung ab 2022.

Die mittel- und langfristigen Massnahmen sind den aktualisierten Objektblättern zu entnehmen, die Planung dieser Massnahmen wird laufend fortgesetzt. Diverse Projekte unterliegen der Federführung des Kantons und sind somit von dessen Zeitplanung abhängig, werden von der Stadt Dübendorf jedoch laufend weiterverfolgt. Diese sind ebenfalls den aktualisierten Objektblättern zu entnehmen.

Verzögerungen sind neben Objektblatt 2.09 (siehe oben) v.a. beifolgenden Massnahmen zu erwarten:

- Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite (1.07): Der Gemeinderat hat den Baukredit am 8. Juni 2020 genehmigt. Der Baubeginn war 2021 vorgesehen. Nachträgliche Projektänderungen vonseiten des Bundesamts für Verkehr (BAV) und SBB haben bewirkt, dass sich das Projekt um mehrere Jahre verschiebt. Der Bau ist für 2024/25 vorgesehen.
- Sanierung Rechweg & Oskar-Bider-Strasse (2.18): Die Sanierung wurde je nach Abschnitt um zwei bis drei Jahre verschoben und ist ab 2023/24 vorgesehen.
- LVK: Teil Velo und Teil Fusswege (4.08 & 4.09): Aufgrund akuter Ressourcenengpässe konnten die Massnahmenpläne 2021 nicht wie gewünscht umgesetzt werden und werden sich bis 2022 hinziehen. Die Massnahmenpläne 2022 werden voraussichtlich ebenfalls erst verspätet erarbeitet und verabschiedet werden können.

5 Fazit und Ausblick

2021 stand verkehrsplanerisch im Zeichen von Tempo 30. Mit der Umsetzung der Tempo-30-Zonen Stägenbuck und Stadtzentrum konnten zwei grosse verkehrsplanerische Vorhaben umgesetzt werden. Beide Projekte waren in Dübendorf umstritten. Dass Tempo 30 zu Reden gibt, zeigte auch die Volksabstimmung zur Motion Johner: Tempo-30 auf Quartiererschliessungsstrassen wurde von der Stimmbevölkerung deutlich abgelehnt.

Die Umsetzung der GVK-Massnahmen hat auch im zweiten Pandemiejahr nicht ganz wie geplant stattfinden können. Neben gewissen Verzögerungen durch Einsprachen haben Ressourcenengpässe in der Verwaltung dazu geführt, dass gewisse Massnahmen nur verzögert umgesetzt werden konnten.

Gerade auch in solchen Zeiten erweist sich das Gesamtverkehrskonzept jedoch als effizientes Instrument, das einen wichtigen Rahmen für die strategische und projektorientierte Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf bietet. Es hilft, wichtige Projekte auch bei Verzögerungen oder Projektänderungen verwaltungsintern sowie gegen aussen zu koordinieren. Die langfristige Gültigkeit der strategischen Ziele, kombiniert mit der laufenden Aktualisierung der Objektblätter und deren Abstimmung auf die Finanzplanung, bestätigt sich weiterhin als pragmatische und richtige Vorgehensweise.