



Gesamtverkehrskonzept

Objektblätter

Überarbeitung 2025

30. November 2025



Objektblätter Inhaltsverzeichnis

- 1.05 Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen
- 1.07 Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite
- 1.09 Verlängerung Glattalbahn
- 1.10 Bushof
- 2.05 Wangenstrasse, Anschlussknoten Innovationspark
- 2.06 Zuflussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn
- 2.07 Zuflussoptimierung Fällandenstrasse
- 2.08 Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn
- 2.10 BGK Überlandstrasse
- 2.14 Gestaltung Bahnhofstrasse
- 2.15 Gestaltung Städtlikreuzung
- 2.16 Gestaltung Wilstrasse
- 2.17 Sanierung Kriesbachstrasse
- 2.18 Sanierung Rechweg/Oskar-Bider-Strasse
- 2.19 BGK Überlandstrasse Ost
- 2.20 Aufwertung Wallisellenstrasse
- 3.08 Durchfahrtsperre Hochbordstrasse
- 4.07 Kantonale Veloplanungen
- 4.08 LVK Teil Velo
- 4.09 LVK Teil Fusswege
- 4.10 LVK Teil Verkehrssicherheit
- 4.11 Veloverbindung Usterstrasse (Sonnenbergstrasse bis Schossacher)
- 4.12 Veloverbindung Stettbach
- 4.13 Velostation Stettbach Nord
- 4.14 Veloverbindung Usterstrasse (Schulstrasse bis Sonnenbergstrasse)
- 4.15 Klimatische Aufwertung Meiershofplatz
- 4.16 Velohauptverbindung Wallisellen Dübendorf
- 5.04 Gleisquerung Säntisstrasse
- 5.06 Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf
- 6.04 „Fil bleu“: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt
- 6.06 „Fil vert“: Erlebnisrundweg Flugplatz Dübendorf Weiterentwicklung



Abgeschlossene Objektblätter (separat am Ende des Dossiers aufgeführt)

- 1.01 Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse (2014)
- 1.02 Prioritätsregelung ÖV Überlandstr. (Giessen und Memphis) verbessern (2021)
- 1.03 Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Sonnental und Högler) verbessern (2018 *abgeschrieben*)
- 1.04 Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Zentrum) verbessern (2017)
- 1.06 Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (2019)
- 1.08 Testbetrieb Ruftaxi (Gockhausen / Chriesbach) (2017 *definitiv eingeführt*)
- 2.01 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz (2014)
- 2.02 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Bahnhofplatz (2015)
- 2.03 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Lindenplatz (*ersetzt durch 2.14*)
- 2.04 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Bahnhofplatz (2017 *abgeschrieben*)
- 2.09 Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse innerorts (2024)
- 2.11 Umgestaltung Adlerstrasse (2015)
- 2.12 Adlerplatz: Umgestaltung (2017 *abgeschrieben*)
- 2.13 Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse (2016)
- 3.01 Parkierungskonzept / Vorbereitende Massnahmen (2016)
- 3.02 Parkierungskonzept / PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord (2018)
- 3.03 Parkierungskonzept / Umsetzung Weisse Zone (2018)
- 3.04 Parkierungskonzept / Massnahmen Sport- und Freizeitstätten (2018 *abgeschrieben*)
- 3.05 Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (2014)
- 3.06 Parkierungskonzept / Grossanlässe (2021)
- 3.07 Parkierung Parkleitsystem Zentrum (2016)
- 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)
- 4.05 Bikesharing (2019 *abgeschlossen und 2022 wieder aktiviert wegen Neuausschreibung, 2024 mit Weiterführung abgeschlossen*)
- 4.06 Erarbeitung Langsamverkehrskonzept (2019)
- 5.01 Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen (2016)
- 5.02 Verkehrssicherheit Weitere Quartiere (*ersetzt durch 4.10*)
- 5.03 Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung (2019)
- 5.05 Gleisquerung Oskar Bider-Strasse (2019 *abgeschrieben*)
- 5.07 Verkehrssicherheit Quartier Sonnenberg (2021)
- 5.08 Bushaltestelle und Fussgängersicherheit Im Schossacher (2019)
- 5.09 Tempo 30-Zone Stadtzentrum (2021)
- 5.10 Tempo 30-Zone Stägenbuck (2021)
- 6.01 Weiterentwicklung Bahnhof Süd (2024)
- 6.02 Sportstätte Dürnbach Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung Masterplan (2018 *abgeschrieben*)
- 6.03 Umsetzung Quartierplan Hochbord (2019)
- 6.05 Lückenschliessung Veloverbindung Casino- bis Usterstr. und Gestaltung Freihaltezone (2020 *ins Freiraumkonzept übertragen*)
- 6.06 „Fil vert“: Erlebnistrundweg Flugplatz Dübendorf (2025)



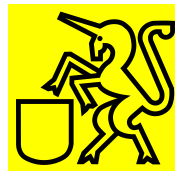
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.05
			Nr. Einzelmassn.	9.1.1
Massnahme	Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2026			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☒ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 250'000 Gesamtkosten: ca. 2.5 Mio. Konto(s): IR01362 Investitionsplanung: CHF 250'000 2026 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	In der Stadt Dübendorf gibt es gemäss Bushaltestellenkonzept (Technischer Bericht vom 17. Oktober 2017) insgesamt 93 Anlegekanten. Der Kanton ist für 32 Anlegekanten an den Staatsstrassen zuständig, die restlichen 61 Anlegekanten befinden sich an kommunalen Strassen. Die Bushaltestellen müssen bis Ende 2023 gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.
Ziele	Einstieg an allen Bushaltestellen ist behindertengerecht.
Umsetzung	Am 7. Dezember 2017 (SRB Nr. 17-423) wurde das Bushaltestellenkonzept vom Stadtrat genehmigt. Die baulichen Massnahmen werden ihm einzeln zur Genehmigung vorgelegt. Die Umsetzung erfolgt laufend. In begründeten Fällen erfolgt die Ausführung im Rahmen von Projekten auch erst nach Ende 2023.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist gesetzlich vorgeschrieben, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Die behindertengerechte Gestaltung des Bahnhofs Dübendorf liegt in der Kompetenz der SBB und ist damit nicht Gegenstand dieses Objektblatts.

Objektblatt existiert seit 2014



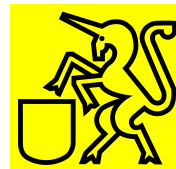
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	1.07		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite					
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief					
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen					
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2025					
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☒ SBB ☐ ZVV ☐					
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 990'000 Gesamtkosten: 9.8 Mio Konto(s): IR00099 Investitionsplanung: CHF 700'000 2026 GRB 132/2019					
mitfinanzierende Stelle extern	☒ SBB ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 2. Generation) ☒ Stadt Zürich					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Beim Bahnhof Stettbach handelt es sich um eine stark frequentierte, multimodale ÖV-Drehscheibe. Heute bestehen ein Zugang zu den unterirdischen Perrons der S-Bahn im zentralen Bahnhofbereich und ein weiterer südlich des Bahnhofs auf der anderen Seite der Dübendorfstrasse. Zum nördlichen Perronbereich ausserhalb des Tunnels besteht kein direkter Zugang. Die grossen Fussgängerströme der Bahn-, Tram- und Busbenutzer konzentrieren sich auf den zentralen Bahnhofbereich und Perronzugang. S-Bahn-Benutzer aus den Quartieren Hochbord und Mattenhof (Zürich) müssen die Tramgleise überqueren. Wartende Fahrzeuge behindern teilweise den direkten Zugang, so dass Umwege resultieren. Beim Hochbordquartier handelt es sich um ein kantonales Zentrumsgebiet, welches sich in den nächsten Jahren stark entwickeln wird. Dies wird zu einer Zunahme der ÖV-Nutzer führen. Es soll deshalb eine neue Fusswegverbindung aus dem Quartier Hochbord mit einer Passerelle über den Bahneinschnitt hinweg zum Frei- und Naherholungsraum Stettbacherwiesen in Richtung Mattenhofquartier geschaffen werden. Von der Passerelle wird ein zusätzlicher, direkter Zugang zum nördlichen Perronbereich realisiert. Beim Aufgang Nord soll auch ein neuer Velo-PP entstehen. Diese wird im Rahmen der LVK Veloverkehr separat budgetiert.
Ziele	- Verkürzung Fusswegzeiten für ÖV-Benutzer - Entlastung des mittleren Perronzugangs - Erhöhung von Fussgängersicherheit und -komfort - Stärkung der multimodalen Drehscheibe - Erhöhung Attraktivität ÖV und Modalspliteffekte zugunsten ÖV
Umsetzung	Der Gemeinderat hat am 8. Juni 2020 dem Baukredit zugestimmt. Verzögerungen vonseiten SBB haben den geplanten Baubeginn 2020 verhindert. Zur Sicherstellung der Behindertengerechtigkeit wird das Projekt vonseiten SBB inzwischen nochmals überarbeitet. Die Mehrkosten werden von den SBB getragen. Die öffentliche Auflage ist abgeschlossen. Das PGV-Verfahrens ist abgeschlossen. Der Bau ist im Juni 2025 gestartet und dauert bis voraussichtlich Herbst 2026.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar sowie im Gestaltungs- und kommunalen Verkehrsrichtplan enthalten.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist Teil des „Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal, 2. Generation“ des Kantons Zürich vom 30. Mai 2012 (Massnahme G_ÖV5).
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2014



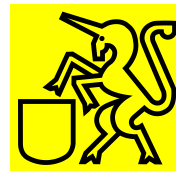
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.09
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Verlängerung Glattalbahn			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2035			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☒ Kt.ZH, AFM			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM / TBA ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☒ Gde. Dietlikon ☐ ☒ SBB ☒ ZVV ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 0 Gesamtkosten: 237 Mio Konto(s): IR00176 Investitionsplanung: CHF 2'000'000 ab 2035 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH (<i>noch offen</i>) ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 3. Generation)			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die geplante Erweiterung der Glattalbahn mit Trasse auf der Überland- und Wangenstrasse sowie durch das teilweise umgenutzte Flugplatzareal soll mittel- bis langfristig neue Impulse für die Entwicklung Dübendorfs liefern. Im Ausbau des Netzes der Glattalbahn ist eine der prioritären Etappen die Verbindung vom Flugplatzareal Dübendorf (resp. Dietlikon) mit Verknüpfung zur S-Bahn am Bahnhof Dübendorf. Die Realisierung dieser Erweiterung ist mit der Entwicklung des Innovationsparks zu koordinieren. Das Trasse dieser Linie auf der Überlandstrasse ist im Rahmen des GBK bereits frühzeitig zu sichern (vgl. 2.10). Für den im kantonalen Richtplan festgelegten Abschnitt der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon wurden entsprechende Grundlagen erarbeitet. Daraus geht hervor, dass künftige Fahrgastpotenziale dann bestmöglich erschlossen werden können, wenn die Linienführung der Glattalbahn im südlichen Abschnitt vom Flugplatzkopf Richtung Dietlikon statt wie bisher im kantonalen Richtplan vorgesehen auf der Fortsetzung der Wangenstrasse direkt über das Flugplatzareal erfolgt. Die neue Linienführung bindet dann in der Fortsetzung auch die Gebiete Altwiesen, Aegert sowie die Industrie- und Einkaufsgebiete in Dietlikon bestmöglich mit ein.
Ziele	- Positive Impulse für die Entwicklung Dübendorfs - Bessere Einbindung der nordöstlichen Ortsteile in das übergeordnete ÖV-Netz - Erhöhung der ÖV-Attraktivität - Verlagerungsimpulse zugunsten ÖV auch längerfristig
Umsetzung	In der ZVV-Strategie wird die Verlängerung Glattalbahn Stettbach – Dübendorf - Dietlikon gemäss heutigem Stand nicht prioritär weiterverfolgt. Die Stadt Dübendorf wirkt weiterhin darauf hin, dass die Planung bevorzugt behandelt wird und die nötigen Abklärungen für Drittprojekte auch schon vorher stattfinden können. Im Rahmen von Kantonsprojekten an der Wangenstrasse sowie beim Bahnhof Dübendorf wird bereits versucht, gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt und dem ZVV Eckwerte zu definieren, um anderen Planungen Planungssicherheit zu geben. Die Budgetkürzungen beim Kanton (RRB 2025-873 vom 27.8.2025) führen zu Verzögerungen bei den geplanten Tramprojekten im Kanton Zürich. Es sind keine Gelder für die Projektierung der Glattalbahnverlängerung im KEF 2026-2029 enthalten. Die IPZ hat gemeinsam mit den Anreinergemeinden darauf reagiert und der Regierungsrätin sowie den FraktionspräsidentenInnen einen Brief gesendet mit der Bitte, die Glattalbahnverlängerung prioritärer zu behandeln.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und technisch machbar.
Varianten / Alternativen	Wurden in zahlreichen Vorläuferstudien geprüft, u.a. auch aktuell im Rahmen der Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Süd
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	• Zuflussoptimierung Wangenstrasse (Massnahme 2.05) • GBK Überlandstrasse (2.10) • Bushof (2.14) • Entwicklung Wangenstrasse / Bahnhof Nord (6.01)
Bemerkungen	Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als C-Massnahme enthalten und soll im Agglomerationsprogramm der 6. Generation als A-Massnahme reingenommen werden.

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.10
			Nr. Einzel-massn.	
Massnahme	Bushof			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☒ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon.			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 6.35 Mio. Gesamtkosten: 15 Mio. Konto(s), IR 01310 Investitionsplanung: CHF 40'000 2026 SRB/GRB CHF 100'000 2027 SRB/GRB CHF 800'000 2029 SRB/GRB CHF 5'400'000 ab 2030 SRB/GRB CHF 4'300'000 ab 2035 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 4. Generation)			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Gemäss Testplanung „Wangenstrasse /Bahnhof plus“ soll sich der Bahnhof Dübendorf mittelfristig zu einer attraktiven Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Umsteigemöglichkeiten und kurzen Wegen weiterentwickeln. Die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofs Dübendorf wird mit der Verlängerung der Glattalbahn deutlich zunehmen. Alle Teams der Testplanung (6.01) kamen zum Schluss, dass nur mit einem neuen Bushof die künftigen Anforderungen abgedeckt werden können. Der Bushof ist südlich des Bahnhofs direkt an den Gleisen und seitlich der Bahnhofstrasse anzuordnen.
Ziele	- Gestaltung des Bahnhofs zu einer attraktiven ÖV-Drehscheibe Erhöhung der Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - Steigerung der Aufenthaltsqualität - gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	Ein Variantenstudium wurde 2014/2015 erfolgreich durchgeführt. 2016 folgten eine Kostenschätzung und eine städtebauliche Studie. Der Stadtrat beschloss im März 2017, die Variante TIEF / SCHMAL weiterzuverfolgen. 2017 wurden eine Bebauungsstudie und ein Verkehrskonzept erarbeitet, welche die Planung weiter spezifizieren. Parallel dazu wurden raumplanerische Arbeiten (Verkehrsbaulinie, Quartierplan, Gestaltungsplan) eingeleitet. Die Einleitung des Quartierplans wurde 2019 jedoch gerichtlich unterbunden. 2020 wurde das neue Vorgehen definiert. Für den Bushof wurde 2021 ein Generelles Projekt erarbeitet (entspricht einem guten Vorprojekt) und im Juni 2022 vom Stadtrat gutgeheissen. Am 6. März 2023 hat der Gemeinderat der nötigen Anpassung des Verkehrsrichtplans zugestimmt und damit hat auch die Baulinienfestlegung gestartet. Seither finden die Diskussionen mit dem Stadtrat zum weiteren Vorgehen statt. Der Fächer für die Varianten soll nochmals geöffnet werden, insbesondere soll die Höhenlage des Bushofes nochmals überprüft werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Der Bau eines Bushofs ist gemäss Testplanung zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Sämtliche Teams der Testplanung kamen zum Schluss, dass nur mit einem neuen Bushof die künftigen Anforderungen an den Bahnhof abgedeckt werden können. Diverse Umsetzungsvarianten wurden geprüft. Die beste(n) Variante(n) wird/werden in einem nächsten Schritt vertieft untersucht.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf (5.06) - Verkehrliche Weiterentwicklung Bahnhofgebiet (6.01) Aufgrund der Variantenwahl (TIEF/SCHMAL) wird auf die Umsetzung des Objektblattes 2.04 „Definitive Gestaltung Bahnhofplatz“ verzichtet. Die variantenabhängige Lage der Unterführung gibt vor, dass der Bahnhofplatz erst mit der Absenkung des Terrains und somit erst mit dem Bau des Bushofs definitiv gestaltet werden kann. Dies macht den Zwischenschritt obsolet.
Bemerkungen	Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als B-Massnahme eingereicht (Umsetzungsstart 2028-2032) und ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als A-Massnahme vorgeschlagen worden. Die Massnahme wurde wegen Verzögerung auf Stufe B zurückgestuft. Jährlich wird die Priorisierung der Investitionen geprüft.

Objektblatt existiert seit 2014

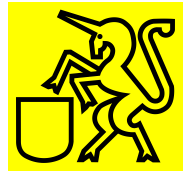


Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.05
			Nr. Einzel-massn.	7.2.6.1 / 7.2.6.2 / 9.2.5.1
Massnahme	Wangenstrasse, Anschlussknoten Innovationspark			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2027 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2027			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☒ Kt.ZH, AFM/TBA			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☒ ZVV ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 0 Gesamtkosten: ca. CHF 1'000'000 Konto(s): IR00106 (keine Kostenbeteiligung der Stadt Dübendorf) Investitionsplanung: CHF 2026 SRB/GRB CHF 2027 SRB/GRB CHF 2028 SRB/GRB CHF 2029 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH (<i>offen</i>) ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt	☒ Teilprojekt 1 Wangen-Weidstrasse Teilprojekt 3 Parkway ☒ Teilprojekt 2 Innovationmall Nachbarprojekte Bahnhof / Ueberlandstr.			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Basierend auf dem Arbeitsbericht Verkehrssteuerung Dübendorf kann in der Wangenstrasse mittels LSA-Anlagen (sowohl an Dübendorfer- wie Dietlikonstrasse) der Zufluss zum Bahnhofkreisel optimiert werden. Allfällige Rückstaus infolge Überlastung werden nach aussen verlagert; zur Vermeidung von Ausweichverkehr sind im kommunalen Strassennetz (v.a. Rotbuchstrasse, Rechweg) begleitende Massnahmen vorzusehen. Diese Zuflussoptimierung wird nun in das Projekt Wangenstrasse des Kantonalen Tiefbauamtes integriert, welches sich im Zusammenhang mit der Realisierung des Innovationsparks, um die Knotengestaltung entlang der Wangen- und Weidstrasse kümmert. Das Projekt wird mit Blick auf die Verlängerung Glattalbahn ausgearbeitet und soll Etappen bis zur Realisierung der Glattalbahn aufzeigen. Ein zweites parallellaufendes Projekt, ebenfalls vom Kantonalen Tiefbauamt, beschäftigt sich mit dem Castrokreisel und der Integration der Glattalbahn und Veloschnellroute im Bereich Bahnhof Dübendorf Nord.
Ziele	Verkehrsfluss und Funktionsfähigkeit der Knoten auf kantonalem Strassennetz beibehalten: - Netzüberlastungsschutz / Zuflussoptimierung - Knotenlayout prüfen - Verkehrsverflüssigung innerstädtisch - Zuflussdosierung vom Innovationspark - Zweckmässige Integration Glattalbahn Attraktivität der direkten Routen für Fuss- und Velofahrende erhöhen: - Umgestaltung Strassenraum - Hitzemindernde Massnahmen - Veloinfrastruktur - Publikumsorientierte EG-Nutzungen mit breiten Flaniervorflächen Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern: - Reduktion Reisezeitverluste - Fahrplaneinhaltung - Verlängerung Glattalbahn ermöglichen - Bustaktverdichtung als Vorlauf zur Glattalbahn
Umsetzung	Die Umsetzung der Zuflussoptimierung soll im Raum Dürnbach/Innovationspark und auf der Kreuzung Dietlikonstrasse erfolgen. Mit den beiden 2024 startenden Projekten des Kantonalen Tiefbauamtes, können wichtige Erkenntnisse und Klarheiten geschaffen werden und verschiedene Varianten geprüft und gemeinsam mit allen betroffenen Stellen diskutiert werden. Die Planung und Projektierung wird stets auf die Entwicklung im Innovationspark abgestimmt. Die Bestvariante und die vorgesehene Etappierung wird Anfang 2026 in Vernehmlassung gegeben.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, z.B. bei Ereignisfällen auf der A53 und der A1 Brüttsellen-Zürich Ost. Um die Verkehrsauswirkungen des Innovationspark zu leiten und steuern ist die Massnahme zielführend und sinnvoll.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme wird vom Kanton mit allen Betroffenen Playern koordiniert. So z.B. mit der Nachbargemeinde Wangen-Brüttsellen, dem ZVV und der VBG usw.
Bemerkungen	



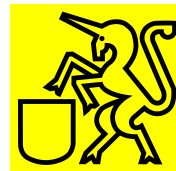
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)	Objektblatt	
		Nr.	2.06
		Nr. Einzel-massn.	9.2.5.1
Massnahme	Zuflussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn		
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief		
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen		
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2027		
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐		
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Kt.ZH, AFM/TBA		
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☒ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon		
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 60'000 Gesamtkosten: ca. 300'000 Konto(s): (keine Kostenbeteiligung der Stadt Dübendorf) Investitionsplanung: CHF 10'000 2027 SRB/GRB CHF 50'000 2028 SRB/GRB		
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere		
Kartenausschnitt			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Am Kreisel Überlandstr./Bahnhof Nord kommt es in Spitzenzeiten zu Rückstau, der auch die Buslinie 760 behindert. Ausserdem ist der Anteil Durchgangs-/Ausweichverkehr auf dieser Achse hoch. Mittels LSA-Steuerung auf Höhe Einmündung Heidenriet-/Überlandstrasse wird ein Überlastungsschutz erreicht. Zudem kann die Buslinie 760 beim Einmünden priorisiert werden. Die Massnahme soll – wie auch die Massnahmen entlang der Wangenstrasse – zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs auf der Überlandstrasse beitragen. Im kommunalen Strassennetz sind begleitende Massnahmen v.a. entlang der Hermikonstrasse erforderlich (separate Massnahme), um unerwünschte Verlagerungen aus dem Raum Volketswil/Schwerzenbach entgegenzuwirken.
Ziele	Attraktivität des kantonalen Strassennetzes für den Durchgangsverkehr erhalten durch: - Netzüberlastungsschutz / Zuflussoptimierung - allenfalls Leistungssteigerungen Attraktivität des kommunalen Strassennetzes für den Ausweichverkehr reduzieren durch: - Umgestaltung Strassenraum - allenfalls Regime-Anpassungen (z.B. Tempo 30, Rechtsvortritt, Fahrverbote) Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern: - Reduktion Reisezeitverluste - Fahrplaneinhaltung
Umsetzung	Gemäss Tiefbauamt hat das Projekt zum wiederholten Mal Verspätung. Die Umsetzung sollte 2022 erfolgen. Aufgrund Einsprachen gab es ein Projektneustart und somit wird die Umsetzung frühestens 2027 folgen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, insbesondere bei Ereignisfällen auf der A53. Sie ist zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme muss mit der Nachbargemeinde Volketswil abgestimmt werden (Rückstaubegrenzung vorsehen). Ein allfälliges Tempolimit auf der Hermikonstrasse ist als flankierende Massnahme zu prüfen.
Bemerkungen	Mit den drei vorgeschlagenen Steuerungsmassnahmen (Massnahme 2.05 / 2.06 / 2.07) sollen Möglichkeiten zur Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz geschaffen werden. Mittels Optimierung des Zuflusses entsteht für das innerstädtische Strassennetz ein Überlastungsschutz, sodass der Anreiz dort auf «Schleichrouten» auszuweichen reduziert wird. Es braucht deshalb darüber hinausbegleitende Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz. Der Realisierungszeitpunkt wird vom Kanton festgelegt.

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.07
			Nr. Einzel-massn.	2.2.5.1 / 8.2.5.3 / 9.2.5.1
Massnahme	Zuflussoptimierung und Busspur Fällandenstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2027			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Kt.ZH, AFM/TBA			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☒ Gde. Fällanden ☐ Gde. Wallisellen ☒ VBZ ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Dietlikon			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): Gesamtkosten: Konto(s): (keine Kostenbeteiligung der Stadt) Investitionsplanung: CHF 0 2026 SRB/GRB CHF 0 2027 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH (offen) ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Am Knoten Högler- / Zürichstrasse kommt es in Spitzenzeiten zu Rückstau, welcher auch die Buslinien behindert. Ausserdem ist der Anteil Durchgangs-/Ausweichverkehr auf dieser Achse hoch. Mittels LSA-Steuerung am Ortsrand wird ein Überlastungsschutz erreicht. Zudem können die Buslinien 743/744/745 priorisiert werden. Der Ansatz sieht vor, den Zufluss aus Richtung Fällanden mittels einer LSA-Steuerung zu optimieren (genauer Standort der Anlage noch offen). Begleitend sind auch hier Anpassungen entlang der Hermikonstrasse erforderlich (separate Massnahme), damit grossräumige Verlagerungen vermieden werden. Weitere Massnahmen im kommunalen Strassennetz (z.B. Wilstrasse) sind noch zu konkretisieren.
Ziele	Attraktivität des kantonalen Strassennetzes für den Durchgangsverkehr erhalten durch: - Netzüberlastungsschutz / Zuflussoptimierung - allenfalls Leistungssteigerungen Attraktivität des kommunalen Strassennetzes für den Ausweichverkehr reduzieren durch: - Umgestaltung Strassenraum - allenfalls Regime-Anpassungen (z.B. Rechtsvortritt, Fahrverbote) Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern: - Reduktion Reisezeitverluste - Fahrplaneinhaltung
Umsetzung	Die Vorstudie wurde abgeschlossen. Die Projektierung läuft. Beim Kanton gibt es Submissionsbedingte Verzögerungen, ein Baubeginn ist daher erst ab 2027 vorgesehen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme muss mit der Nachbargemeinde Fällanden abgestimmt werden (Rückstaubegrenzung vorsehen). Ein allfälliges Tempolimit auf der Hermikonstrasse ist als flankierende Massnahme zu prüfen. Weitere flank. Massnahmen sind noch zu konkretisieren. Koordination mit Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09) und Gestaltung Wilstrasse (2.16).
Bemerkungen	Mit den vorgeschlagenen Steuerungsmassnahmen (2.05 / 2.06 / 2.07) sollen Möglichkeiten zur stärkeren Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz geschaffen werden. Mittels Optimierung des Zuflusses von aussen entsteht für das innerstädtische Strassennetz ein Überlastungsschutz. Der Anreiz, auf «Schleichrouten» auszuweichen wird reduziert. Es braucht deshalb darüber hinausbegleitende Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz. Der Realisierungszeitpunkt wird vom Kanton festgelegt.

Objektblatt existiert seit 2014



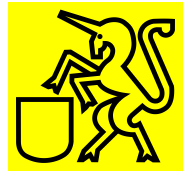
Stand: 30. November 2025

IHandlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.08
			Nr. Einzelmassn.	4.2.1.2
Massnahme	Tempolimit Überlandstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ ab 2022 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis Ende 2026			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☒ Kt.ZH, Kapo			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 0 Gesamtkosten: 5'000 (Keine Kostenbeteiligung der Stadt) Investitionsplanung: CHF 0 2026 SRB/GRB CHF 0 2027 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Die Überlandstrasse ist – trotz ihres historisch bedingten Namens – heute eine innerstädtische Achse. Der Anteil von Wohnen und Arbeiten entlang des Strassenzugs erhöht sich laufend und nicht-verkehrliche Nutzungen gewinnen an Bedeutung. Die Fusswegverbindungen von und zur Haltestelle Giessen werden wichtiger und die Querungsbedürfnisse für den Fuss- und Zweiradverkehr nehmen zu. Die Stadt Dübendorf setzt sich deshalb gegenüber dem Kanton dafür ein, dass die Achse konsequent als urbane, innerstädtische Achse gestaltet und betrieben wird (siehe Objektblatt 2.10). Unter anderem gehört dazu eine Anpassung des Temporegimes: Die Stadt Dübendorf wirkt darauf hin, dass innerorts auf der ganzen Achse durchgehend eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert wird. Im Osten gilt heute zwischen Stadtgrenze und Fliegermuseum Tempo 80 (inkl. Mückenkreisel). Aufgrund des nicht eingehaltenen Lärmwerts sowie gehäuften Unfällen wird auf dem Abschnitt eine Temporeduktion auf 60km/h angestrebt. Folgende Temporeduktionen werden angestrebt: - Neuhofstrasse – Memphis: 50 km/h - Memphis – Stadtgrenze Gfenn: 50 km/h - Einfahrt Überlandstrasse in A1: Verschiebung Tempo 80 km/h aus dem Sichtfeld der Tempo 60-Tafel (Verkehrssicherheit Veloweg)
Ziele	Temporeduktion durchgehend auf 50/60, um Handorgeleffekte zu vermeiden, das Unfallrisiko am Mückenkreisel zu senken sowie die Überlandstrasse als innerstädtische Achse zu gestalten und zu betreiben.
Umsetzung	Die Stadt Dübendorf wirkt weiterhin darauf hin, das Tempolimit auf der ganzen Strecke zu vereinheitlichen. 2022 konnte erreicht werden, dass die Kantonspolizei einwilligte in den Abschnitten Überlandstrasse West (Bahnüberführung bis Giessenknoten) und auf der Neugutstrasse (Giessenknoten bis Wallisellen) Tempo 50 zu verfügen. Dies konnte 2023 umgesetzt werden. Der Abschnitt Giessenknoten bis Stadtgrenze befindet sich mehrheitlich im ASTRA-Perimeter und bedarf mehr Abklärungen, Ziel ist eine Umsetzung 2026. Auf der Ueberlandstrasse Ost sieht die Kapo keinen Handlungsbedarf. Im Rahmen des BGK Ueberlandstrasse (Obj. 2.19) wird gemeinsam mit dem Kanton das Thema im Zusammenhang mit dem Lärmschutz geprüft.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - BGK Überlandstrasse (2.10) - BGK Überlandstrasse Ost (2.19)
Bemerkungen	keine

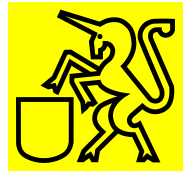
Objektblatt existiert seit 2014





Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Überlandstrasse hat eine wichtige Funktion für den Durchgangsverkehr in Richtung West-Ost und ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Heute nimmt aufgrund der Erhöhung des Wohn- und Arbeitsanteils entlang des Strassenzugs jedoch auch der Ziel- und Quellverkehr laufend zu. Der tiefe Öffentlichkeitscharakter bildet verbunden mit der hohen Verkehrsbelastung eine geringe städtische Atmosphäre. Dennoch ist die Überlandstrasse – trotz ihres historisch bedingten Namens – bereits heute eine innerstädtische Achse, deren nicht-verkehrliche Nutzungen laufend an Bedeutung gewinnen. Die Fusswegverbindungen von und zur Haltestelle Giessen werden wichtiger und die Querungsbedürfnisse für den Fuss- und Zweiradverkehr nehmen zu. In den Spitzenstunden stösst die Überlandstrasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der heute autonomen Verkehrssteuerung an den Knoten heute morgens und abends an ihre Leistungsgrenzen. Die Folge sind Rückstaus und Zeitverluste für die VBG-Busse. Die Überlandstrasse weist für Fussgänger und Velofahrer Mängel auf. Wegen der notwendigen Sanierung einerseits sowie den wünschbaren Qualitätsverbesserungen andererseits soll der Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse der Überlandstrasse umgestaltet und mit einem neuen Betriebskonzept versehen werden. Die Stadt Dübendorf setzt sich gegenüber dem Kanton dafür ein, dass die Achse konsequent als urbane, innerstädtische Achse gestaltet und betrieben wird.
Ziele	- Aufwertung des Strassenraums - Reduktion der Trennwirkung - Verbesserung der Verhältnisse für ÖV und Langsamverkehr - Erhöhung der Verkehrssicherheit
Umsetzung	Das BGK wurde vom Amt für Mobilität 2020 nach mehrjähriger Verzögerung an das Tiefbauamt übergeben, welches die Projektierung auslöste. Die Planaufgabe hat 2024 stattgefunden, es hat Einsprachen gegeben. Da der Bau frühestens 2028 starten könnte und mit der Realisierung der Glattalbahnverlängerung dieser Strassenabschnitt erneut komplett umgebaut werden müsste, hat der Kanton (RRB 2025-0853 vom 27.8.2025) beschlossen, das Projekt zu sistieren. So werden nur die nicht aufschiebbaren Sanierungsarbeiten ausgeführt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Details zur Linienführung im Bereich Bahnhof Nord ergeben sich aus der Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord (Massnahme 6.01) Siehe auch Glattalbahn Plus (1.09)
Bemerkungen	Das BGK Überlandstrasse ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen worden (Baubeginn bis Ende 2025).

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.14
			Nr. Einzelmassn.	1.6.4 / 2.2.3.3
Massnahme	Gestaltung Bahnhofstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2027			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Dietlikon			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 1.2 Mio Gesamtkosten: 3.2 Mio Konto(s): Investitionsplanung: CHF 50'000 2027 SRB/GRB CHF 100'000 2028 SRB/GRB CHF 50'000 2029 SRB/GRB CHF 1'000'000 ab 2030 SRB/GRB CHF 2'000'000 ab 2035 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Bund (Agglomerationsprogr. 4. Generation) ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse im Stadtgefüge von Dübendorf und verbindet den Bahnhof mit dem Stadtzentrum. Beidseitig der Bahnhofstrasse befinden sich zahlreiche Nutzungen des täglichen Bedarfs. Die Bahnhofstrasse weist mit einem DTV von knapp 20'000 Fahrzeugen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Durch die Bahnhofstrasse führen vier Buslinien. Die Haltestelle Lindenplatz weist sehr hohe Ein-/Aussteigerfrequenzen auf. Die Bahnhofstrasse weist diverse verkehrliche Schwachstellen auf, was sich auch in den vergleichsweise hohen Unfallzahlen widerspiegelt. Zudem ist die Achse aus städtebaulicher Sicht erneuerungsbedürftig. Neben akuten Schwachstellen im Bereich Fussverkehr verläuft gemäss Langsamverkehrskonzept in der Bahnhofstrasse eine Hauptverbindung für den Veloverkehr, allerdings weist die Bahnhofstrasse keinerlei Veloinfrastruktur auf.
Ziele	– Erhöhung der Verkehrssicherheit – Erhöhung der Attraktivität für Fussverkehr und Veloverkehr – Steigerung der Aufenthaltsqualität des Strassenraums – Verbesserung der Haltestellenanlage und Haltestellenzugänglichkeit
Umsetzung	Der Stadtrat beschloss im März 2019 die Einführung einer Tempo 30-Zone im Stadtzentrum. Die Umsetzung erfolgte aufgrund Verzögerung wegen eines Rekurses im Sommer 2021. Die Tempo-30-Zone ist das Resultat einer sorgfältigen Prüfung diverser Szenarien, welche im Rahmen eines Verkehrskonzepts erarbeitet wurden. Sie soll die Verkehrssicherheit verbessern, entspricht jedoch noch keiner gestalterischen Aufwertung der Achse. Die gestalterische Aufwertung wird nach sorgfältiger Evaluation der neuen Tempo-30-Zone erfolgen. Die Planungsarbeiten beginnen frühestens 2026. Bereits 2023/2024 wurde als Sofortmassnahme aus dem Bericht Klimamassnahmen in Freiräumen der Lindenplatz in eine schattige Stadtoase umgewandelt. Dies basierend auf der Motion Stefanie Huber zur Verwendung der ZKB-Sonderdividende für Klimaprojekte. Im Rahmen geplanter Neubauten setzt sich die Stadt ebenfalls für eine Aufwertung des Strassenraumes ein. Im Rahmen der Klimamassnahmen findet eine weitere gestalterische Aufwertung im Bereich des ZKB-Vorplatzes statt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar. Die Zweckmässigkeit wurde durch den Kt. ZH nachgewiesen.
Varianten / Alternativen	-
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit: - Bushof (2.14) - Gestaltung Städtlikreuzung (2.15) - Tempo 30-Zone Stadtzentrum (5.09)
Bemerkungen	Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als C-Massnahme (Umsetzungsstart 2032-2036) eingefügt.

Objektblatt existiert seit 2016



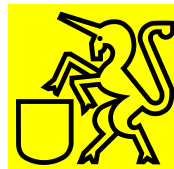
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.15
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Gestaltung Städtlikreuzung			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2028			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 1 Mio Gesamtkosten: 2 Mio Konto(s): IR00128 Investitionsplanung: CHF 50'000 2026 SRB/GRB CHF 400'000 2027 SRB/GRB CHF 500'000 2028 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Bund (Agglomerationsprogramm 3. Generation, B-Massnahme) ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse im Stadtgefüge von Dübendorf und verbindet den Bahnhof mit dem Stadtzentrum. Mit deren Gestaltung und Aufwertung beschäftigt sich das Objektblatt 2.14. Am unteren Ende der Bahnhofstrasse befindet sich die Städtlikreuzung. Diese ist stark verkehrsbelastet und wird zwar im Rahmen der Planung der Bahnhofstrasse mitgedacht, verdient aber aus verschiedenen Gründen ein eigenes Augenmerk. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zeichnen sich bereits wieder notwendige Sanierungsarbeiten ab und ein Ersatz der LSA ist dringend nötig. Es stellt sich die Frage, wann das Verkehrsregime und die Gestaltung auf der Städtlikreuzung überdacht und ggf. angepasst werden kann. Das Objektblatt 2.15 soll sich mit der Prüfung verschiedener Gestaltungsmöglichkeiten für die Städtlikreuzung befassen, um für diesen Entscheid die nötigen Grundlagen bereit zu stellen. Grundlage hierfür ist das "Verkehrskonzepts Stadtzentrum Dübendorf", dass 2018 erarbeitet wurde sowie das Langsamverkehrskonzept, das 2019 verabschiedet wurde. Die Städtlikreuzung ist als Schwachstelle im kantonalen Velonetzplan enthalten, da diese keine Veloinfrastruktur hat. Dazu wurde im Rahmen des LVK eine Studie und Leistungsüberprüfung durchgeführt.
Ziele	– Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Raum Städtlikreuzung – Verbesserte städtebauliche Verbindung zwischen Stadthausplatz, Marktgasse/Adlerplatz, ZKB und Chilbiplatz – Verbesserte Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) – Verminderte Trennwirkung der Uster- und Zürichstrasse – Massnahmen gegen hohe Verkehrsbelastung
Umsetzung	Die Planung für eine geeignete Umgestaltung und Aufwertung der Städtlikreuzung kann und soll nicht als Schnellschuss erfolgen, daher wird im ersten Schritt einfach die LSA ersetzt, ohne weitere Massnahmen zur Verbesserung vorzunehmen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar. Der Bedarf ist sowohl im kantonalen Massnahmenplan Fussverkehr als auch im Langsamverkehrskonzept belegt.
Varianten / Alternativen	zu prüfen
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit: - Gestaltung Bahnhofstrasse (2.14) - Veloverbindung Usterstrasse (Schulstrasse bis Sonnenbergstrasse) (4.14) - Studien im Zusammenhang mit der Volksinitiative "Parkplätze auf dem Adlerplatz müssen erhalten bleiben"
Bemerkungen	Keine

Objektblatt existiert seit 2018



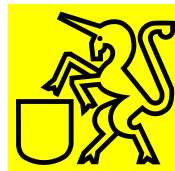
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.16
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Gestaltung Wilstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 2.5 Mio Konto(s): IR00386 Investitionsplanung: CHF 50'000 2026 SRB/GRB CHF 1'550'000 2027 SRB/GRB CHF 850'000 2028 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Die Wilstrasse soll in zwei Etappen saniert werden. Der erste Abschnitt, Städtlikreuzung bis Leepüntstrasse, wurde 2022 umgesetzt, der zweite Abschnitt, Leepüntstrasse bis Höglerstrasse soll 2025/26 umgesetzt werden. Entlang der Wilstrasse existieren verschiedene Fragestellungen, die im Hinblick auf die anstehende Sanierung beantwortet werden sollten: Die Einmündung der Leepüntstrasse ist unübersichtlich, die Notwendigkeit von Massnahmen im Rahmen der Sanierung ist zu prüfen. Weiter soll geprüft werden, ob entlang der Wilstrasse zusätzliche Querungen für den Fussverkehr notwendig sind. Im Verkehrsausschuss vom 26.9.2017 wurde zudem festgestellt, dass die Wilstrasse teils als Ausweichroute für den Privat- und Schwerverkehr genutzt wird. Dies dürfte sich mit der Busbevorzugungsanlage auf der Fällandenstrasse (2.07) noch verstärken. Auch werden Geschwindigkeitsübertretungen beobachtet. Auch die geplante Zuflussoptimierung Fällandenstrasse (2.07) geht von notwendigen flankierenden Massnahmen im umliegenden Strassennetz aus, namentlich von einer Umgestaltung der Wilstrasse im Sinne einer Verkehrsberuhigung. Es ist zu prüfen, inwiefern diese Anliegen im Rahmen der Sanierung aufgegriffen werden und eine Umgestaltung der Wilstrasse im Sinne der Verkehrsberuhigung, zusätzlichen Querungen und diversen Massnahmen zugunsten einer erhöhten Verkehrssicherheit angestrebt werden soll.
Ziele	– Verbesserte Verkehrssicherheit – Verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger – Verminderte Geschwindigkeiten – Verminderter Schleichverkehr
Umsetzung	2020 wurde ein Variantenstudium zur Strassenraumgestaltung durchgeführt. 2020/21 fand die Projektierung für den Abschnitt Städtlikreuzung-Leepüntstrasse statt. Die Umsetzung dieses Abschnittes erfolgte 2022. Der Abschnitt Leepüntstrasse bis Höglerstrasse der Wilstrasse wird ab 2025/2027/2028 umgebaut, aufgrund der Abstimmung mit anderen Strassenbaustellen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zielführend, zweckmässig und machbar.
Varianten / Alternativen	zu prüfen
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit: - Zuflussoptimierung Fällandenstrasse (2.07) - Gestaltung Bahnhofstrasse und definitive Gestaltung Lindenplatz (2.14) - Gestaltung Städtlikreuzung (2.15)
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2018



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.17
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Sanierung Kriesbachstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2025			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Dietlikon			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2024-2033): 800'000 Gesamtkosten: 900'000 Konto(s): IR00160 Investitionsplanung: CHF 250'000 2026 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Auf der Kriesbachstrasse besteht im Abschnitt Föhrlibuckstrasse bis zur Gemeindegrenze Wallisellen ein Verkehrssicherheitsdefizit in Form eines fehlenden Gehwegs/Fussgängerschutzes. Der Strassenabschnitt soll ab 2025 saniert werden. Für die Erstellung eines separaten Gehwegs wäre Landerwerb notwendig. Um diese Option sowie auch mögliche Alternativen für die Fussgängerführung sorgfältig zu prüfen, wird eine Studie/ein Vorprojekt ausgearbeitet werden. Die Umsetzung soll im Zuge der Sanierung stattfinden.
Ziele	– Verbesserte Verkehrssicherheit – Schaffung einer sicheren Fussgängerführung – Verbesserte Aufenthaltsqualität
Umsetzung	Die Variantenstudie wurde 2019 erstellt. Im Jahr 2021 wurde das Vorprojekt erarbeitet. 2023 erfolgte ein Variantenstudium zu den möglichen Strassenraumaufteilungen sowie dem damit einhergehenden Landerwerb. Die Umsetzung ist im Rahmen der Strassensanierung ab 2025 umgesetzt worden. Die Abrechnung findet im Jahr 2026 statt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig und machbar.
Varianten / Alternativen	zu prüfen
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2018



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.18
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Sanierung Rechweg / Oskar-Bider-Strasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ Gde. Wangen-Brütt.			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 550'000 Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s): IR00346 Investitionsplanung: CHF 525'000 ab 2030 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Oskar-Bider-Strasse, die Kunklerstrasse, Hallenstrasse sowie ein Teil der Immenhauserstrasse sollen demnächst saniert werden. Ein Teil des Rechwegs wurde bereits 2019 saniert. Die Oskar-Bider-Strasse und der Rechweg dienen als unerwünschte Ausweichroute zwischen Überland- und Wangenstrasse. Im Bericht «Verkehrssteuerung Dübendorf» vom November 2012 definiert das kantonale Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) eine Umgestaltung und eine Anpassung des Verkehrsregimes auf dem Rechweg und der Oskar-Bider-Strasse als Handlungsfeld gegen die unerwünschte Ausweichroute. Im Rahmen der Sanierung ist somit zu prüfen, welche Massnahmen zur Quartiersberuhigung ergriffen werden können. Als Grundlage existieren bereits Arbeiten der Hochschule Rapperswil, welche sich mit möglichen Regimeanpassungen und Gestaltungen der Route auseinandergesetzt haben.
Ziele	– Verbesserte Verkehrssicherheit – Verminderter Schleichverkehr
Umsetzung	2020 ermittelte ein Studienauftrag Umgestaltungsmöglichkeiten für alle genannten Strassenzüge. Das für das ganze Quartier aufeinander abgestimmte Zielbild soll bei der etappenweisen Sanierung der einzelnen Strassenzüge umgesetzt werden. Zuerst erfolgte die Definition des mittelfristigen Verkehrsregimes im Flugfeldquartier, damit eine gute Erschliessung gewährleistet bleibt, die Verkehrssicherheit für die Schul- und Kindergartenkinder gesichert ist und das Quartier vor Durchgangsverkehr geschützt werden kann. Die Sanierung der Kunklerstrasse und Hallenstrasse ist 2021/2022 erfolgt. Die Oskar-Bider-Strasse im Abschnitt Rechweg bis Überlandstrasse wurde aus finanztechnischen Gründen verschoben.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig und machbar.
Varianten / Alternativen	zu prüfen
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2018



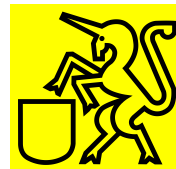
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt																									
			Nr.	2.19																								
			Nr. Einzelmassn.																									
Massnahme	BGK Überlandstrasse Ost																											
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief																											
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen																											
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐																											
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																											
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☒ Kt.ZH, TBA																											
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ Kt. ZH, TBA ☐																											
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): <i>offen</i> Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s): Investitionsplanung: CHF 0 2026 SRB/GRB CHF 0 2027 SRB/GRB																											
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH (<i>offen</i>) ☒ Bund, Agglomerationsprogramm 4. Generation ☐ andere																											
Kartenausschnitt	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Zentrumzone Z3b</th> <th>Zone Oe und IG1</th> <th>Kantonale Landwirtschaftszone LK</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Raumbild</td> <td>Wohnen, Gewerbe & Bahnhofhof</td> <td>öffentliche Bauten, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen</td> <td>Landwirtschaft, Grün- und Erholungsraum</td> </tr> <tr> <td>Veloverkehr</td> <td>Mischverkehr südlich 4.0 m</td> <td>Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m</td> <td>Mischverkehr mit Fussverkehr 4.0m</td> </tr> <tr> <td>Öff. Verkehr</td> <td>nicht tangiert</td> <td>ÖV Schossacherstrasse / Usterstrasse</td> <td>nicht tangiert</td> </tr> <tr> <td>Mot. Verkehr</td> <td>T50 / DTV 10'000</td> <td>T80 / DTV 10'000</td> <td>Erschliessung LK</td> </tr> <tr> <td>Fussverkehr</td> <td>Mischverkehr südlich 4.0 m Trottoir nördlich 2.5 m</td> <td>Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m</td> <td>Mischverkehr mit Veloverkehr 4.0m</td> </tr> </tbody> </table>					Zentrumzone Z3b	Zone Oe und IG1	Kantonale Landwirtschaftszone LK	Raumbild	Wohnen, Gewerbe & Bahnhofhof	öffentliche Bauten, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen	Landwirtschaft, Grün- und Erholungsraum	Veloverkehr	Mischverkehr südlich 4.0 m	Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m	Mischverkehr mit Fussverkehr 4.0m	Öff. Verkehr	nicht tangiert	ÖV Schossacherstrasse / Usterstrasse	nicht tangiert	Mot. Verkehr	T50 / DTV 10'000	T80 / DTV 10'000	Erschliessung LK	Fussverkehr	Mischverkehr südlich 4.0 m Trottoir nördlich 2.5 m	Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m	Mischverkehr mit Veloverkehr 4.0m
	Zentrumzone Z3b	Zone Oe und IG1	Kantonale Landwirtschaftszone LK																									
Raumbild	Wohnen, Gewerbe & Bahnhofhof	öffentliche Bauten, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen	Landwirtschaft, Grün- und Erholungsraum																									
Veloverkehr	Mischverkehr südlich 4.0 m	Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m	Mischverkehr mit Fussverkehr 4.0m																									
Öff. Verkehr	nicht tangiert	ÖV Schossacherstrasse / Usterstrasse	nicht tangiert																									
Mot. Verkehr	T50 / DTV 10'000	T80 / DTV 10'000	Erschliessung LK																									
Fussverkehr	Mischverkehr südlich 4.0 m Trottoir nördlich 2.5 m	Mischverkehr mit Veloverkehr südlich 4.0m	Mischverkehr mit Veloverkehr 4.0m																									



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Die Überlandstrasse hat eine wichtige Funktion für den Durchgangsverkehr in Richtung West-Ost und ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Heute nimmt aufgrund der Erhöhung des Wohn- und Arbeitsanteils entlang des Strassenzugs jedoch auch der Ziel- und Quellverkehr laufend zu. Trotz ihres historisch bedingten Namens ist die Überlandstrasse bereits heute eine innerstädtische Achse, deren nicht-verkehrliche Nutzungen laufend an Bedeutung gewinnen. Gemäss BZO sind innerhalb der Zentrumszone, also nördlich und südlich der Überlandstrasse Ost, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorzusehen. Die Fusswegverbindungen entlang der Überlandstrasse und die Querungsbedürfnisse für den Fuss- und Zweiradverkehr werden somit auch östlich des Bahnhofs Dübendorf zunehmen. Entlang der Achse kommt es gemäss der kantonalen Fachstelle Lärmschutz zu einer Überschreitung der Grenzwerte, weshalb eine Lärmsanierung notwendig ist. In diesem Zusammenhang ist eine Anpassung des Temporegimes ein zu prüfendes Thema. Dabei steht insbesondere eine Anpassung des Temporegimes im Fokus. Neben dem Bedarf nach Qualitätsverbesserungen bei der Gestaltung der Überlandstrasse Ost werden an die Achse auch Ansprüche vonseiten Veloverkehr gestellt. Die Veloschnellroute Wallisellen-Dübendorf, welche bis zum Bahnhof Dübendorf dem Bahndammweg entlanggeführt wird, soll nach dem Bahnhof Richtung Zürcher Oberland entlang der Überlandstrasse bis zum Mückenkreisel weitergeführt werden. Dies ergab die Korridorstudie, die im April 2020 abgeschlossen wurde. Die Planung der Veloschnellroute wird mit der Erarbeitung des BGK Überlandstrasse vereint.
Ziele	- Aufwertung des Strassenraums - Reduktion der Trennwirkung - Verbesserung der Verhältnisse für ÖV und Langsamverkehr - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Integration der Veloschnellroute in den Strassenraum
Umsetzung	Die Stadt Dübendorf beteiligt sich aktiv an der Planung des Kantons Zürich (Federführung Tiefbauamt Kanton Zürich) und vertritt dabei die kommunalen Anliegen und Ziele gemäss Gesamtverkehrskonzept. Das BGK wurde 2024 abgeschlossen. Weiterführende Arbeiten im Bezug auf die Linienführung im Abschnitt 3 (Schossacher bis Stadtgrenze) folgten im 2025. Vom Kanton Zürich wird noch kein geplanter Umsetzungszeitpunkt kommuniziert.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme übernimmt Projektteile des Objektblatt 2.08 Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn sowie Objektblatt 4.07 Kantonale Veloplanungen (Veloschnellroute). Zudem ist sie zu koordinieren mit Objektblatt 2.10 BGK Überlandstrasse und die Gestaltung aufeinander abzustimmen.
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2020



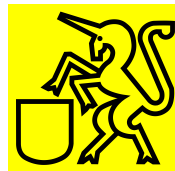
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.20
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Aufwertung Wallisellenstrasse, Birchlenstrasse bis Bahnhofstrasse			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2026			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Stadt Zürich ☒ VBG ☒ KAPO ZH ☐ VBZ			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 1.2 Mio Gesamtkosten: offen Konto IR01358 Investitionsplanung: CHF 50'000 2026 SRB/GRB CHF 690'000 2027 SRB/GRB CHF 450'000 2028 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ Sponsoren			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Mit den Legislaturzielen des Stadtrates hat die Stärkung des Zentrums/der Zentrumsachsen, Verminderung der Hitzeentwicklung, die Aufwertung der Erholungs- und Freiräume an Bedeutung gewonnen. Die Wallisellenstrasse schliesst das Zentrum im nördlichen Bereich ab und ist ein wichtiger Zugang zu den Einkaufsnutzungen im Zentrum. Mit der Einführung von T30 im Zentrum hat sich die gefahrene Geschwindigkeit auf der Strasse reduziert. Die Gestaltung der Achse ist jedoch nicht sehr attraktiv und nur mit vereinzelter Bäumen und viel versiegelter Fläche ausgestattet. Dies soll sich ändern, da der eher breite Strassenraum die Möglichkeit zulässt.
Ziele	- Umgestaltung Strassenraum - Steigerung Aufenthaltsqualität - Senkung der versiegelten Flächen - Stärkung des Zentrums - Hitzeminderung im Strassenraum - Erhöhung Verkehrssicherheit
Umsetzung	Über die durch das LVK ausgelöste Vorstudie für eine Aufwertung und die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen an der Wallisellenstrasse wurde 2024 ein Katalog an verschiedenen Ideen geprüft und das Zielbild vom Stadtrat verabschiedet. Die Projektierung ist gestartet, mit der Umsetzung wird aktuell ab 2027 gerechnet.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Mit der Geschwindigkeitsreduktion auf der Wallisellenstrasse sind die vorhandenen Strassenbreiten zu gross und bieten die Möglichkeit die versiegelte Fläche zu verringern und einen wichtigen Beitrag zur Begrünung und Hitzeminderung im Stadtzentrum beizutragen.
Varianten / Alternativen	-
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Vorstudie wurden über das LVK Teil Fussverkehr (4.09) gestartet.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2023



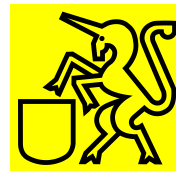
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.08
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Durchfahrtssperre Hochbordstrasse NEU			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2026 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Hochbau			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, AFM/TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ ZPG ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ GEFD			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 60'000 Gesamtkosten: 60'000 Konto: IR01417 Investitionsplanung: CHF 60'000 2026 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, aufgrund des Eintrags im regionalen Richtplan ☐ Bund ☐ Gemeinde Volketswil und Wangen-Brüttisellen			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Der Poller an der Hochbordstrasse sorgt mehrmals jährlich für Probleme. Er wurde installiert, um den Durchgangsverkehr im Hochbordgebiet zu reduzieren. Der Busverkehr sowie ein Teil des angrenzenden Gewerbes verfügen über eine Berechtigung, die Hochbordstrasse zu queren und den Poller abzusenken. Immer wieder versuchen jedoch nachfahrende Verkehrsteilnehmende, ebenfalls durchzufahren. Dies misslingt häufig und führt zu Kollisionen mit dem Poller. Deshalb soll untersucht werden, welche Alternativen diese Problematik besser lösen.
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit - Vermeidung von Kollisionen und Sachschäden - Schutz von Personen, Fahrzeugen und Infrastruktur. Optimierung des Betriebs - Sicherstellen, dass berechtigte Fahrzeuge (Bus, Gewerbe) den Poller bzw. ein Ersatz zuverlässig und reibungslos bedienen können. - Minimierung von Störungen und Unterhaltsaufwand für die Stadt. Minimierung von Einsatz- und Reparaturkosten sowie administrativem Aufwand bei Schadensfällen. - Entlastung der zuständigen Stellen
Umsetzung	Im ersten Schritt erfolgt eine Variantenübersicht, welche anhand den Kriterien Umsetzung Durchfahrtsverbot, Kosten-Nutzen Bau, Kosten-Nutzen Betrieb und Ersatz sowie Anfälligkeit für Beschädigung geprüft wird. Daraus sollte sich eine Bestvariante ergeben.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig und machbar.
Varianten / Alternativen	
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit der VBG, den Blaulichtorganisationen und dem ansässigen Gewerbe, welche eine Durchfahrtserlaubnis besitzen.
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2025



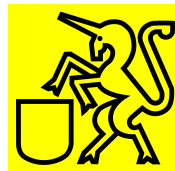
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.07
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Kantonale Veloplanungen			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Gde. Volketswil ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☒ Gde. Wallisellen ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ Gde. Opfikon ☐ VBZ ☒ Gde. Dietlikon ☐ ☒ SBB ☒ Stadt Zürich ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): <i>offen</i> Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s): - Investitionsplanung: CHF 0 2026 SRB/GRB CHF 0 2027 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere			
Kartenausschnitt	 Velohauptverbinding Wallisellen -Dübendorf  Velobahn Wallisellen - Dübendorf			



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Das Amt für Mobilität und das Tiefbauamt treibt im Rahmen des Velonetzplans diverse Planungen voran, die es zeitlich und inhaltlich zu koordinieren gilt. Diese Dübendorf-seitige Koordination soll durch das vorliegende Objektblatt gewährleistet werden. Aktuell handelt es sich um folgende Planungen: • Radwegstudie Dübendorf – Dietlikon – Wallisellen – Opfikon: Zwei kantonale Nebenverbindungen führen von Opfikon über Dietlikon bis zum Knoten Dietlikonstrasse/Wangenstrasse. Die Radwegstudie hat zum Ziel, diverse Schwachstellen entlang der Routen zu beheben. Innerorts ist eine strassengebundene Veloführung, ausserorts sind abgesetzte Velowege vorgesehen. Weiter sind sichere Querungen und eine velofreundliche Verkehrsberuhigung vorgesehen. Das Projekt Dietlikonstrasse wurde aufgrund von Ressourcenmangel vom Tiefbauamt des Kantons Zürich an die Abteilung Tiefbau Dübendorf übergeben. Die Planungskosten werden vom Kanton getragen. • Veloschnellroute Wallisellen – Dübendorf: Neben Haupt- und Nebenverbindungen sowie Freizeitroutes sieht der kantonale Velonetzplan sog. Veloschnellrouten für den Pendelverkehr vor (durchgängig vortrittsberechtigt, eigenes Trassée, überbreiter Ausbaustandard). Eine der wenigen Veloschnellrouten führt durch Dübendorf. Die Planung bis und mit Wallisellen ist vom Projekt Brüttenertunnel abhängig und weit fortgeschritten. Der Linienverlauf Richtung Bahnhof Dübendorf wurde 2019 festgelegt. Die Linienführung ab Bahnhof Dübendorf wurde 2020 festgelegt und wird mit dem BGK Überlandstrasse Ost geplant (Objektblatt 2.19). Die Realisierung wird auf 2027-2030 geschätzt. • Velohauptverbindung Wallisellen – Dübendorf: Das kantonale Tiefbauamt hat die Velowegstudie zur Velohauptverbindung ab der Autobahn in Wallisellen (Neugutstrasse) bis zum Mempisknoten inkl. dem Anschluss am Ring an den Fil Bleu gestartet. Der Einbahnabschnitt an der Stadtgrenze (Überlandstrasse) hat für die Stadt Dübendorf hohe Priorität und soll mittelfristig umgesetzt werden. Deshalb wird er ins Agglomerationsprogramm der 5. Generation auch im A-Horizont (Bau 2028-2032) integriert. Das Variantenstudium wird Ende 2025 abgeschlossen.
Ziele	- Koordination der kantonalen Projekte und deren Ziele - Zuverlässige, gemeindeübergreifende Veloverbindungen - Rechtzeitige Einflussnahme auf die Routen- und Variantenwahl
Umsetzung	Die Stadt Dübendorf nimmt Einsitz in die verschiedenen Begleitgruppen und bezieht im Namen der Verkehrskommission Stellung zu aktuellen Varianten, Berichten und Studien. Das Projekt der Veloinfrastruktur auf der Dietlikonstrasse wurde im Rahmen der Investitionspriorisierung des Kantons im Sommer 2025 gestoppt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist im Bereich von Schulwegen mit der zuständigen Stelle für Schulwege der Primarschule Dübendorf zu koordinieren.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2018



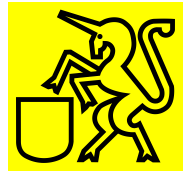
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.08
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	LVK: Teil Velo			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ laufend			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☒ Primarschule ☐ SBB ☐ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 400'000 Gesamtkosten: <i>offen (laufend)</i> Konto(s): IR01411 Investitionsplanung CHF 100'000 2026 CHF 100'000 2027 CHF 100'000 2028 CHF 100'000 2029			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	In der Stadt Dübendorf existierten bis 2019 mehrere Teilkonzepte, welche die städtische Langsamverkehrsplanung abdeckten. Das Langsamverkehrskonzept (LVK) wurde vom Stadtrat am 14. März 2019 verabschiedet und ersetzt die bisherigen Teilkonzepte. Es gilt per sofort als Grundlage für die Langsamverkehrsplanung der Stadt Dübendorf. Für die Umsetzung werden die Objektblätter 4.08 bis 4.10 erstellt. Das Ziel des LVK ist es, dem Fuss- und Veloverkehr in der städtischen Verkehrsplanung ein stärkeres Gewicht zu geben. Es deckt das gesamte Stadtgebiet sowie die Schnittstellen zu den Nachbargemeinden und zur regionalen und kantonalen Planung ab. Das LVK richtet sich an den strategischen Zielen des GVK aus, konzipiert jedoch die Ziele im Bereich Langsamverkehr detaillierter und umfassender. Das LVK definiert darüber hinaus Massnahmen für den Teil Velo, Teil Fusswege und Teil Verkehrssicherheit, welche insgesamt zu einem attraktiven, sicheren und durchgehenden LV-Netz führen und im Sinne der LV-Förderung die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen sollen. Der Bereich Velo stützt sich auf den Velonetzplan des LVK mit definierten Haupt- und Nebenrouten. Die Haupt- und Nebenrouten sind in Abschnitte unterteilt, welchen der jeweilige Handlungsbedarf entnommen werden kann. Zwischen den einzelnen Teilbereichen finden eine enge Koordination und gesamthafte Betrachtung statt. Die Planungen werden darüber hinaus mit dem Sanierungsplan der Abteilung Tiefbau koordiniert, so dass wenn möglich Massnahmen im Zuge von ohnehin notwendigen Sanierungen umgesetzt werden können.
Ziele	- Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - gemeinsame Betrachtung von Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Lücken schliessen - Attraktive Gestaltung der Fusswege und Plätze, gute Raumorientierung - interkommunale Verbindungen sicherstellen - sichere, breite und gut signalisierte Velowege - komfortable Velo-Abstellanlagen
Umsetzung	Seit 2020 werden jährliche Massnahmenpläne Velo verabschiedet und befinden sich laufend in der Umsetzung. Neben einigen Planungsarbeiten konnten auch Infrastrukturprojekte aufgelegt und umgesetzt werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist im Bereich von Schulwegen mit der zuständigen Stelle für Schulwege der Primarschule Dübendorf zu koordinieren. 4.09 und 4.10
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2019



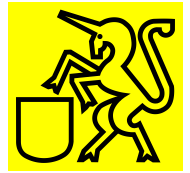
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.09
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	LVK: Teil Fusswege			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ laufend			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☒ Primarschule ☐ SBB ☐ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 400'000 Gesamtkosten: <i>offen (laufend)</i> Konto(s): IR01412 Investitionsplanung: CHF 100'000 2026 CHF 100'000 2027 CHF 100'000 2028 CHF 100'000 2029			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	In der Stadt Dübendorf existierten bis 2019 mehrere Teilkonzepte, welche die städtische Langsamverkehrsplanung abdeckten. Das Langsamverkehrskonzept (LVK) wurde vom Stadtrat am 14. März 2019 verabschiedet und ersetzt die bisherigen Teilkonzepte. Es gilt per sofort als Grundlage für die Langsamverkehrsplanung der Stadt Dübendorf. Für die Umsetzung werden die Objektblätter 4.08 bis 4.10 erstellt. Das Ziel des LVK ist es, dem Fuss- und Veloverkehr in der städtischen Verkehrsplanung ein stärkeres Gewicht zu geben. Es deckt das gesamte Stadtgebiet sowie die Schnittstellen zu den Nachbargemeinden und zur regionalen und kantonalen Planung ab. Das LVK richtet sich an den strategischen Zielen des GVK aus, konzipiert jedoch die Ziele im Bereich Langsamverkehr detaillierter und umfassender. Das LVK definiert darüber hinaus Massnahmen für den Teil Velo, Teil Fusswege und Teil Verkehrssicherheit, welche insgesamt zu einem attraktiven, sicheren und durchgehenden LV-Netz führen und im Sinne der LV-Förderung die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen sollen. Der Bereich Fusswege stützt sich auf den Bedeutungsplan des LVK mit definierten Stadträumen mit hoher Zentralität sowie den Schulwegplan. In diesen Räumen sind besondere Anforderungen an die Infrastruktur zu beachten, welche im LVK mit Standards und Zielquerschnitten definiert sind. Zwischen den einzelnen Teilbereichen finden eine enge Koordination und gesamthafte Betrachtung statt. Die Planungen werden darüber hinaus mit dem Sanierungsplan der Abteilung Tiefbau koordiniert, so dass wenn möglich Massnahmen im Zuge von ohnehin notwendigen Sanierungen umgesetzt werden können.
Ziele	- Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - gemeinsame Betrachtung von Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Lücken schliessen - Attraktive Gestaltung der Fusswege und Plätze, gute Raumorientierung - interkommunale Verbindungen sicherstellen
Umsetzung	Seit 2020 werden jährliche Massnahmenpläne Fussverkehr verabschiedet und befinden sich laufend in der Umsetzung.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist im Bereich von Schulwegen mit der zuständigen Stelle für Schulwege der Primarschule Dübendorf zu koordinieren. 4.08 und 4.10
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2019



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.10
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	LVK: Teil Verkehrssicherheit			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☒ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ laufend			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☒ Primarschule ☐ SBB ☐ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 50'000 Gesamtkosten: - Konto(s): IR01413 Investitionsplanung: CHF 50'000 2026 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Der Bereich Verkehrssicherheit ist Teil der übergeordneten Koordination durch das Langsamverkehrskonzept. Er ist jedoch insofern speziell, als dass sich sein Handlungsbedarf nicht nur aus dem LVK ergibt. So führen beispielsweise Sicherheitslücken oder politische Vorstösse dazu, dass Massnahmen ergriffen werden müssen, die sich nicht aus dem LVK ableiten. Ein wichtiger Themenbereich des Bereichs Verkehrssicherheit ist beispielsweise die Einführung neuer Verkehrsregimes, so beispielsweise von Begegnungs- oder Tempo-30 Zonen. Im Herbst 2019 wurde aufgrund der Motion Johner ein Tempo 30 Konzept erarbeitet, welches eine wichtige Grundlage für die Umsetzung von Temporeduktionen darstellen sollte. Dieses wurde jedoch im Juni 2021 bei der Volksabstimmung abgelehnt.
Ziele	- Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - gemeinsame Betrachtung von Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Lücken schliessen - Attraktive Gestaltung der Fusswege und Plätze, gute Raumorientierung - interkommunale Verbindungen sicherstellen - sichere, breite und gut signalisierte Velowege - komfortable Velo-Abstellanlagen
Umsetzung	Seit der Umsetzung der T30-Zonen Stadtzentrum und Stägenbuck sind seitens Stadtrats derzeit keine Projekte im Bereich Verkehrssicherheit in Planung. Dies insbesondere aufgrund der Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen". Diese kam im Sommer 2023 zur Abstimmung und wurde angenommen. Neu ist somit der Gemeinderat in allen Fällen für Temporeduktionen zuständig, unabhängig von der Kredithöhe. Die Umsetzungsvorlage wurde vom Gemeinderat am 4. November 2024 und vom Volk am 18. Mai 2025 angenommen. Temporeduktionen werden jedoch teilweise auf externen Anlass dem Gemeinderat vorgelegt (Zwicky-Areal, Petition Gfenn). Das Thema Verkehrssicherheit umfasst jedoch noch mehr als nur Temporeduktionen. Auch Prüfungen der Verkehrsregime oder Massnahmen zur Schulwegsicherung gehören dazu. Die Aufgaben entstehen in der Regel durch Anfragen oder über Drittprojekte.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist im Bereich von Schulwegen mit der zuständigen Stelle für Schulwege der Primarschule Dübendorf zu koordinieren. 4.08 und 4.09 sowie alle Objektblätter im Kapitel 5.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2019



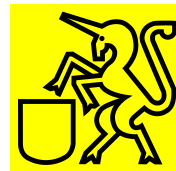
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.11
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Veloverbindung Usterstrasse (Sonnenbergstrasse bis Schossacher)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2028			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Kt.ZH			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 907'000 Gesamtkosten: 1.9 Mio Konto(s): IR01192 Investitionsplanung: CHF 550'000 2027 SRB/GRB CHF 300'000 2028 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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. Das vorgelagerte Variantenstudium ergab als Optimallösung eine Weiterführung des südseitigen Radwegs ausserhalb der Siedlungsgrenze. Bei der Siedlungsgrenze wird eine Querung erstellt, ab hier werden die Velos auf beidseitigen Radstreifen geführt. Die lückenlose Weiterführung der Veloverbindung bis zur Städtlikreuzung wurde im Massnahmenplan 2021 untersucht und ist im Objektblatt 4.14 enthalten.
Ziele	– Verbesserte Verkehrssicherheit – Verbesserte Veloinfrastruktur – Bessere Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen
Umsetzung	2022/23 wurde das Vorprojekt nochmals genau überprüft und das Bauprojekt erarbeitet. Entsprechend fand auch die öffentliche Auflage statt. Die Umsetzung ist ab 2026/27 vorgesehen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zielführend, zweckmässig und machbar.
Varianten / Alternativen	Es wurden mehrere Varianten im Rahmen des Vorprojekts geprüft. Die Bestvariante wird im Rahmen des Bauprojekts nochmals optimiert.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit: - LVK Teil Velo (4.08) - LVK Teil Fusswege (4.09) - Veloverbindung Usterstrasse, Schulhausstrasse bis Sonnenbergstrasse (4.14)
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2021



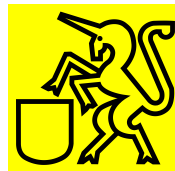
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.12
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Velohauptverbindung Hochbordstrasse bis Aufgang Stettbach Nord			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, ☐ SBB ☒ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon.			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 60'000. Gesamtkosten: offen Konto(s) IR01280 Investitionsplanung: CHF 50'000 2026 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☒ Kanton ZH, Netzlücke kantonales Velonetz ☐ Bund ☐ Sponsoren			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die kantonale Velohauptverbindung 02_154 von Schwammendingen nach Dübendorf weist im Bereich des Bahnhof Stettbach eine Netzlücke auf. Mit dem geplanten dritten Abgang beim Bahnhof Stettbach und entsprechendem Bau einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr ergibt sich die Möglichkeit einer direkten und attraktiven Veloroute abseits der Hauptstrasse. Die Netzlückenschliessung zwischen der Hochbordstrasse und der Passerelle führt an einem Grundstück vorbei, welches ab 2024 einen Neubau erstellt. Deshalb wurde im Rahmen des LVK Massnahmenpaketes 2023 das Variantenstudium für diese Planung angegangen und gemeinsam mit den beiden Grundeigentümern nördlich und südlich der Verbindung die optimale Lösung zwischen den Grundstücken gesucht, welche alle verkehrsplanerischen Kriterien der Stadt und des Kantons erfüllt.
Ziele	- Netzdenken verstärken - interkommunale Verbindungen sicherstellen - Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Kurze und direkte Wege für Zufussgehende und Velofahrende
Umsetzung	Nach Abschluss des Variantenstudiums wurde das Vor- und anschliessend das Bauprojekt ausgearbeitet. Die erfolgt zusammen mit dem Bauprojekt Sky bis Ende 2026.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme basiert auf der optimierten und machbaren Linienführung der eingezeichneten kantonalen Velohauptverbindung 02_154. Sie schliesst an die geplante Passerelle SBB an und auf Seite der Stadt Zürich an deren Velovorzugsroute.
Varianten / Alternativen	Es wurden 5 verschiedene Linienführungen geprüft. Die beiden Bestvarianten unterscheiden sich in der Knotengeometrie beim Chästrägerweg und werden nun mit allen Beteiligten diskutiert.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme schliesst direkt an die neue Passerelle der SBB (Objektblatt 1.07, Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite) an. Die Vorstudien wurden über das LVK Teil Velo (4.08) gestartet.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2023



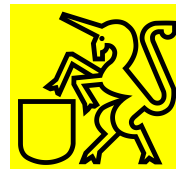
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.13
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Velostation Stettbach Nord			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen in- tern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☒ SBB ☒ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon.			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 500'000 Gesamtkosten: 500'000 Konto(s) IR01281 Investitionsplanung: CHF 250'000 2026 SRB/GRB CHF 230'000 2027 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH ☐ Bund ☐ Sponsoren			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Die aktuellen Veloabstellanlagen am Bahnhof Stettbach sind stets sehr stark ausgelastet und teilweise überlastet, was zu regelmässigen Reklamationen führt. Deshalb soll die Chance wahrgenommen werden zusammen mit der Erstellung des neuen Abgangs am Bahnhof Stettbach weitere Abstellplätze anzubieten. Durch die Realisierung der durchgehenden Velohauptverbindung (Objektblatt 4.12) bekommt der Standort eine noch wichtigere Bedeutung und die Nachfrage wird ebenfalls steigen. Es ist zu klären wie viele Abstellplätze zweckmässig sind und ob allenfalls in Etappen realisiert wird, so dass auf einen starken Nachfrageanstieg reagiert werden könnte.
Ziele	- Erhöhung Attraktivität der Drehscheibe Bahnhof Stettbach - Modalsplit der umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärken - Attraktive Reiseketten fördern - Praktische und gute Veloabstellanlagen in genügender Anzahl - Ordnung im öffentlichen Raum durch geordnete Veloparkierung
Umsetzung	2023 wurde ein Variantenstudium im Gesamtraum um den neuen Abgang unabhängig der Stadtgrenze und der Eigentumsverhältnisse durchgeführt. Die machbaren Varianten betreffen Grundstücke der SBB, weshalb dort eine Stellungnahme eingeholt wurde. Die Bestvariante aus Sicht der SBB wurde 2024/2025 als Auflageprojekt ausgearbeitet. Eine Umsetzung ist für 2026 zusammen mit der Umsetzung der Passerelle Stettbach geplant.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Mit Realisierung der kantonalen Velohauptverbindung 02_054, der Passerelle SBB sowie der vorhandenen Schweiz Mobilroute über den Chästrägerweg ist der Standort perfekt, um weitere Veloabstellanlagen zu erstellen und dem Engpass an Abstellplätzen entgegenzuwirken.
Varianten / Alternativen	Es wurden verschiedene Lagen auf Grundstücken SBB, Stadt und Private geprüft. Auch die Option Veloabstellanlagen für den Zugang zum Bahnhof Stettbach auf Boden der Stadt Zürich zu machen, wurde geprüft aber aufgrund der Naturschutzthemen und engen Platzverhältnissen verworfen. Der SBB wurden die als machbar erscheinenden Varianten zur Prüfung eingereicht. Die abgebildete Bestvariante aus Sicht SBB soll weiterverfolgt werden.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme macht vor allem Sinn in Kombination mit der neuen Passerelle der SBB (Objektblatt 1.07, Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite). Die Vorstudie wurden über das LVK Teil Velo (4.08) gestartet.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2023



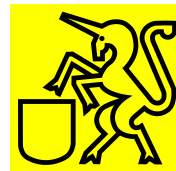
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt																													
			Nr.	4.14																												
			Nr. Einzelmassn.																													
Massnahme	Veloverbindung Usterstrasse (Schulhausstrasse bis Sonnenbergstrasse)																															
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief																															
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen																															
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2027																															
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																															
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																															
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon.																															
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 670'000 (Etappe 1); 800'000 (Etappe 2) Konto(s) IR01284, IR01285 Investitionsplanung: <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>CHF</td> <td>50'000</td> <td>2026</td> <td>Etappe 1</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>100'000</td> <td>2027</td> <td>Etappe 1</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>500'000</td> <td>2028</td> <td>Etappe 1</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>25'000</td> <td>2026</td> <td>Etappe 2</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>50'000</td> <td>2027</td> <td>Etappe 2</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>100'000</td> <td>2028</td> <td>Etappe 2</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>615'000</td> <td>2029</td> <td>Etappe 2</td> </tr> </table>				CHF	50'000	2026	Etappe 1	CHF	100'000	2027	Etappe 1	CHF	500'000	2028	Etappe 1	CHF	25'000	2026	Etappe 2	CHF	50'000	2027	Etappe 2	CHF	100'000	2028	Etappe 2	CHF	615'000	2029	Etappe 2
CHF	50'000	2026	Etappe 1																													
CHF	100'000	2027	Etappe 1																													
CHF	500'000	2028	Etappe 1																													
CHF	25'000	2026	Etappe 2																													
CHF	50'000	2027	Etappe 2																													
CHF	100'000	2028	Etappe 2																													
CHF	615'000	2029	Etappe 2																													
Mitfinanzierende Stellen extern	☒ Kanton ZH, Schwachstelle kantonales Velonetz (noch nicht bestätigt) ☐ Bund ☐ Sponsoren																															
Kartenausschnitt																																



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Auf der Usterstrasse verläuft gemäss Langsamverkehrskonzept der Stadt Dübendorf die Veloverbindung 35. Immer wieder fehlen Velostreifen und die Gestaltung ist nicht durchgehend. Da es sich kommunal aber auch regional um eine wichtige Veloverbindung handelt (inkl. Schwachstellen gemäss kantonalem Velonetzplan), wurde im Rahmen des LVK Massnahmenpaket Velo 2021 ein Variantenstudium durchgeführt. Ziel waren Baumpflanzungen sowie eine durchgehende Veloinfrastruktur zur Behebung der Schwachstelle.
Ziele	– Verbesserte Verkehrssicherheit – Verbesserte Veloinfrastruktur – Bessere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/innen – Hitzemindernde Strassenraumgestaltung
Umsetzung	Bestvariante vorliegend. Die Projektierung verzögert sich aufgrund der Projektverzögerung auf dem anderen Abschnitt der Usterstrasse. Umsetzungszeitpunkt ist abhängig von der Umsetzung Städlikreuzung, voraussichtlich ab 2028/29.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme trägt zur Hitzeminderung, zur Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur sowie zur Gestaltung des Strassenraumes bei. Es ist zweckmässig im Rahmen der Strassensanierung die Schwachstellen für die Verkehrsteilnehmenden zu beheben und eine klimatische und gestalterische Verbesserung zu erreichen.
Varianten / Alternativen	Es wurden mehrere Varianten im Rahmen des Vorprojekts geprüft. Die Bestvariante wird im Rahmen des Bauprojekts nochmals optimiert.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme muss mit dem Anschlussprojekt Objektblatt 4.11, Veloverbindung Usterstrasse, Teil Sonnenbergstrasse bis Schossacher abgestimmt werden. Die Vorstudie wurden über das LVK Teil Velo (4.08) gestartet.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2023



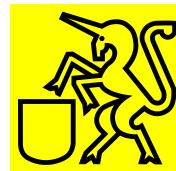
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.15
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Klimatische Aufwertung Meiershofplatz			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2028			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ VBZ ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 650'000 Gesamtkosten: offen Konto(s) IR01357 Investitionsplanung: CHF 50'000 2028 SRB/GRB CHF 600'000 ab 2030 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, Schwachstelle kantonales Velonetz (noch nicht bestätigt) ☐ Bund ☐ Sponsoren			
Kartenausschnitt	Schritt 2: Variante B			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Der Meiershofplatz stellt eine Hitzeinsel am Rand des Zentrums von Dübendorf dar und hat ein sehr grosses Potenzial für Aufwertungsmassnahmen. Als Eingangstor zum Zentrum und zugleich als wichtiger Freiraum im Quartier kann er mit der heutigen Ausgestaltung keinen Beitrag zu einer attraktiven Stadt leisten. Mit den Legislaturzielen des Stadtrates hat die Aufwertung der Erholungs- und Freiräume, die Förderung der Quartierentwicklung sowie die Verminderung der Hitzeentwicklung an Bedeutung gewonnen. Als eine der letzten grösseren zentral gelegenen Flächen mit Umnutzungspotenzial wird der Meiershofplatz in verschiedenen planungsrechtlichen Grundlagen der Stadt als wichtige Fläche ausgewiesen. Deshalb wurde im Rahmen des LVK Massnahmenpaket 2021, Teil Velo ein Variantenstudium gestartet.
Ziele	– Aufwertung Quartiertreffpunkt – Hitzemindernde Strassenraumgestaltung – Attraktive Aufenthaltsräume – Gemeinsame Betrachtung des Fuss- und Veloverkehrs – Quartieranbindung an Bushaltestelle attraktiver gestalten
Umsetzung	In drei Erarbeitungsschritten wird 2023 und 2024 ein Variantenstudium durchgeführt. Zuerst wurde die Stossrichtung des Projektes durch die Verkehrskommission definiert, anschliessend werden die nötigen verkehrlichen Abklärungen und Auswirkungen geprüft und drei Variantenskizzen erstellt. Im Sommer 2024 wurde von der Verkehrskommission und dem Stadtrat eine Bestvariante als Zielbild definiert, jedoch wurde entschieden mit der Weiterplanung erst in Abstimmung mit der Entwicklung am Adlerplatz fortzufahren.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme trägt zur Hitzeminderung, zur Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur sowie zur Gestaltung des Strassenraumes bei. Als eine der letzten zentral gelegenen Flächen, welche durch das Umnutzungspotenzial dazu beitragen kann, die Legislaturziele des Stadtrates voranzutreiben, ist der Meiershofplatz ein wichtiger Platz für klimatische Aufwertungen.
Varianten / Alternativen	Es wird ein Variantenstudium durchgeführt.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Das Variantenstudium wurde über das LVK Teil Velo (4.08) gestartet.
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2023



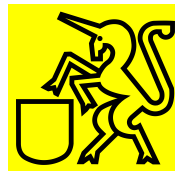
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.16
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Velohauptverbindung Kanton Ueberland- strasse, Stadtgrenze Wallisellen bis Halte- stelle Giessen NEU			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2032			
beteiligte Stellen in- tern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Hochbau			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☒ Gde. Wallisellen ☐ ZPG ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ GEFD			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): offen Gesamtkosten: offen Konto: Investitionsplanung: CHF 0 2026 SRB/GRB CHF 0 2027 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☒ Kanton ZH, ☒ Bund, Agglomerationsprogramm 5. Generation (A-Priorität) ☒ Gemeinde Wallisellen (Kostenteiler noch unbekannt)			
Kartenausschnitt	Einbahn, Velo im Gegenv. einseitiger Velostr. Situationsplan Einbahnabschnitt mit einseitigem Velostreifen im Gegenverkehr			



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Voraussetzung für einen höheren Fuss- und Veloverkehrsanteil ist ein dichtes, sicheres und attraktives Netz. Auf dem kantonalen und kommunalen Velonetz gibt es Schwachstellen und Lücken, die zu schliessen und verbessern sind. Die kantonale Velohauptverbindung zwischen Dübendorf und Wallisellen verläuft im Bereich der Gemeindegrenzen über einen Seitenast der Überlandstrasse, der heute als Einbahnregime gestaltet ist und auch für Velofahrende nur in eine Richtung legal befahrbar ist. Die Verkehrsinfrastruktur soll verbreitert werden, sodass der Veloverkehr diesen Abschnitt künftig in beide Richtungen komfortabel befahren kann.
Ziele	- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Veloverkehr - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Zuverlässige, gemeindeübergreifende Veloverbindung
Umsetzung	Das Variantenstudium für die gesamte Velohauptverbindung von Wallisellen nach Dübendorf hat in der Federführung des Kantons stattgefunden. Die Bestvariante liegt vor und soll bis Anfang 2026 von allen involvierten Stellen bestätigt werden. Der Kostenteiler, der Projektlead sowie der Umsetzungshorizont sind noch zu definieren. Grundsätzlich wird die Projektierungs- und Umsetzungsfinanzierung über den Kanton erfolgen, auch wenn dies auf einer Gemeindestrasse ist (weil Netzlücke im kantonalen Velonetz).
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Landsicherung durch angrenzende Gestaltungspläne teilweise bereits erfolgt bzw. möglich. Die Massnahme ist wichtig und machbar.
Varianten / Alternativen	Es wurden Varianten der Strassenraumaufteilung geprüft.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Umsetzung erfolgt auf Gemeindestrassen und über Gemeindegrenzen hinweg. Entsprechend ist eine grosse Koordination zwischen Dübendorf, Wallisellen und dem Kanton Zürich nötig.
Bemerkungen	Die Velohauptverbindung Wallisellen-Dübendorf ist in verschiedenen Abschnitten im Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufgenommen worden. Dieser Abschnitt ist als Massnahme mit A-Priorität (2028 – 2032) enthalten.

Objektblatt existiert seit 2025



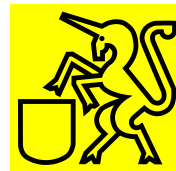
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.04
			Nr. Einzelmassn.	8.1.2 / 8.2.1.3 / 8.6.7
Massnahme	Gleisquerung Säntisstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2028			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☒ BKZ (Behindertenkonferenz d.Kt.ZH) ☒ KAPO ZH ☒ SBB ☐ ☒ VBG ☐ VBZ			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 6.2 Mio. Gesamtkosten: ca. 10 Mio Konto: Investitionsplanung: CHF 200'000 2028 SRB/GRB CHF 6'000'000 ab 2030 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 4. Generation) ☐			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Fussgänger- und Velofahrerfreundlich gestaltete Langsamverkehrsachsen bilden ein städtebauliches Grundgerüst für die Quartierentwicklung. Gemäss den Ergebnissen der Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“ soll eine neue Langsamverkehrsachse den Glattraum („Fil bleu“) und das Flugplatzareal („Fil vert“) – u.a. über die SBB-Gleisanlage hinweg – auf direktem Weg verbinden. Dazu ist in Verlängerung der Säntisstrasse eine neue Überführung für den Langsamverkehr zu erstellen. Von dieser Überführung sei zudem wenn möglich ein zusätzlicher Zugang zu den Perrons des Bahnhofs Dübendorf zu schaffen. Die entsprechenden Verbindungen sind im kommunalen Verkehrsrichtplan bereits als geplante Fusswegverbindungen eingetragen und im Velonetzplan als Nebenverbindung eingezeichnet.
Ziele	- Erhöhung des FG-Komforts - Sichere und attraktive Verbindung für Velofahrer zwischen Flugfeldquartier und dem Erholungsraum Glatt (fil bleu) - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Steigerung der Aufenthaltsqualität - gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	2020 wurde das Variantenstudium mit Machbarkeitsnachweis abgeschlossen. Es besteht eine Abhängigkeit zu einem SBB-Vorhaben, welches ursprünglich bis 2025 abgeschlossen hätte sein sollen. Nun zeigt sich aber, dass dieses bis auf weiteres sistiert ist. Das weitere Vorgehen ist mit der SBB zu definieren.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Das Vorhaben ist ein Resultat der Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“. Eine Machbarkeitsstudie hat mögliche Umsetzungsvarianten geprüft.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Konzeptionell ist die Massnahme Teil der umfassenden Planung und Weiterentwicklung Bereich Bahnhof (6.01). Sie ist zu koordinieren mit - der Planung des Bushofs (1.10) - der Gestaltung der Bahnhofstrasse (2.14) - Ausbau der Personenunterführung (5.06)
Bemerkungen	Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als B-Massnahme eingegeben (Umsetzungsstart 2028-2032) und ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation wiederum als B-Massnahme vorgeschlagen worden, da der Umsetzungszeitpunkt noch nicht definiert werden konnte.

Objektblatt existiert seit 2016

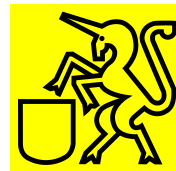


Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.06
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☒ SBB ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Dietlikon.			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 14.3 Mio Gesamtkosten: 39 Mio Konto: IR01311 Investitionsplanung: CHF 40'000 2026 SRB/GRB CHF 100'000 2027 SRB/GRB CHF 800'000 2029 SRB/GRB CHF 13'350'000 ab 2029 SRB/GRB CHF 12'150'000 ab 2035 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 4. Generation) ☒ SBB			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Dübendorf wird sich in Zukunft stark verändern. Verschiedene Projekte (u.a. Innovationspark, Glattalbahn, Verdichtung des Bahnhofumfelds, etc.) sind in diesem Raum geplant. Vor diesem Hintergrund werden der Zugang zum Bahnhof und die Verbindung zwischen den Stadtquartieren nördlich und südlich der Bahnlinie an Bedeutung gewinnen. Es ist mit einem deutlich höheren Fuss- und Veloaufkommen in der bestehenden PU zu rechnen. Eine Erweiterung der PU wurde im Rahmen der Testplanung deshalb als flankierende Massnahme zum Bau des Bushofs sowie zur Verlängerung der Glattalbahn definiert. Im kantonalen Massnahmenplan Fussverkehr ist die bestehende PU als Schwachstelle festgehalten. Hauptproblematik ist der Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr bei engen Platzverhältnissen. Im kantonalen Velonetzplan ist die Bahnhofsunterführung als Nebenroute festgehalten und somit von regionaler Bedeutung.
Ziele	- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs - Schaffung einer direkten Verbindung zwischen der Nord- und Südseite des Bahnhofs mit hoher städtebaulicher Qualität - Entschärfung des Konflikts zwischen Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden PU - Bereitstellung ausreichender räumlicher Kapazitäten (im Hinblick auf starkes Wachstum im Innovationspark)
Umsetzung	Mit dem Entscheid für die Bushof-Variante TIEF/SCHMAL ist die Lage der PU geklärt: sie muss an heutiger Lage verbreitert werden. Grundsätzlich soll die PU zeitgleich mit dem Bushof erstellt werden, aufgrund der Komplexität der beiden Vorhaben ist jedoch auch eine gestaffelte Umsetzung denkbar. Ende 2020 wurde die vertiefte Vorstudie, welche in Zusammenarbeit mit SBB, VBG, dem Kanton Zürich und der privaten Grundeigentümerin erarbeitet wurde, abgeschlossen. Damit liegt eine solide Planungsgrundlage und Kostenschätzung vor. 2021 lag der Fokus auf der Projektierung des Bushofs. 2022 wurde die Revision des Verkehrsrichtplan vom Stadtrat an den Gemeinderat überwiesen. 2023 erfolgte die Festsetzung durch den Gemeinderat. Seither finden die Diskussionen mit dem Stadtrat zum weiteren Vorgehen statt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Mögliche Alternativen wurden sorgfältig geprüft und verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - Verlängerung Glattalbahn (1.09) - Bushof (1.10) - Gestaltung Bahnhofstrasse (2.14) - Verkehrliche Weiterentwicklung Bahnhofgebiet (6.01) Der Veloverkehr ist dringend zu berücksichtigen (Markierungen).
Bemerkungen	Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als B-Massnahme eingegeben (Umsetzungsstart 2028-2032) und im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als A-Massnahme vorgeschlagen worden. Die Massnahme wurde wegen Verzögerung auf Stufe B zurückgestuft.

Objektblatt existiert seit 2014



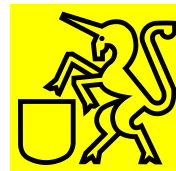
Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.04
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	„Fil bleu“: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☐ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2034			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA/AWEL ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ Gde. Opfikon ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 1.46 Mio Gesamtkosten: 63 Mio Konto: IR01066 Investitionsplanung: CHF 220'000 2027 SRB/GRB CHF 660'000 2028 SRB/GRB CHF 580'000 ab 2030 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (UVEK; Agglomerationsprogramm 2. Generation) ☒ Stadt Zürich, Wallisellen, Opfikon			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Im Übergangsbereich zwischen Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Zürich werden – mit Ausnahme der mit Sondernutzungsplänen gesicherten Freiräume – die Möglichkeiten der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung zu wenig genutzt. Mit dem Glattstollen und der Aufhebung der ARA im Glattpark konnte die Belastung der Glatt wesentlich reduziert werden. Mit einer Langsamverkehrsachse entlang der Glatt soll der siedlungsnahe Erholungsraum besser zugänglich gemacht und aufgewertet werden. Hierzu sollen mit einer Gebietsplanung parallele Gestaltungs- und Nutzungsmassnahmen evaluiert werden. Insbesondere diejenige für den Langsamverkehr sollen unter Beachtung der Landschaftsvernetzung möglichst kurzfristig umgesetzt werden. Es ist ein gemeinsamer Fuss- und Radweg geplant.
Ziele	- Aufwertung Fusswegnetz - Schaffung neuer Langsamverkehrsverbindungen - Aufwertung potenzieller Erholungsräume
Umsetzung	Zwischen der Usterstrasse und Bahnhofstrasse wurde im Rahmen der Glattquai-Gestaltung und des Brückenbaus bereit ein Abschnitt Fil Bleu umgesetzt (2016/2017). 2017 wurde an der Grundstrasse ein definitives Element erstellt (Pilot). 2018 wurden in allen Gemeinden mehrere temporäre Elemente aufgestellt. Für den Pilotabschnitt im Zwicky-Areal wird ein Teil des Uferwegs mitfinanziert und ein Glattzugang mit Ufertreppe installiert. Dieser Abschnitt befindet sich 2022 in Umsetzung. Die Planung des Fil Bleu liegt beim Kanton Zürich. Die Stadt Dübendorf nimmt Einsitz in der Begleitgruppe und im Steuerungsausschuss. Der Rahmenkredit über 63 Millionen (Flussuferweg, Wasserbauprojekte, etc.) wurde vom Kantonsrat am 5. September 2022 mit 158:11 Stimmen zugestimmt. Nach Kreditgenehmigung werden die einzelnen Abschnitte in den kommenden Jahren ab 2024 abschnittsweise beplant und umgesetzt. Die Stadt wird sich voraussichtlich von Gesetzes wegen mit 20% am Bau des Flussuferwegs beteiligen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	- Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09) - Richtplanprozess (kantonal, regional und kommunal) - Gewässerraumfestlegung Glatt - Revitalisierung Glatt Die Dübendorfer Abschnitte sind eng mit dem Abschnitt des Fil Bleu ausserhalb der Gemeindegrenzen zu koordinieren. Für die Gesamtplanung Fil Bleu ist der Kanton verantwortlich.
Bemerkungen	Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 2. Generation als A-Massnahme enthalten (Umsetzungsstart bis Ende 2027).

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.06
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	"Fil vert": Erlebnistrundweg Flugplatz Dübendorf Weiterentwicklung NEU			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2026 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2030			
beteiligte Stellen intern	☐ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐ Hochbau			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☐ ZPG ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☒ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ GEFD			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 150'000 Gesamtkosten: ca. 150'000 Konto: IR01436 Investitionsplanung: CHF 20'000 2026 SRB/GRB CHF 20'000 2027 SRB/GRB CHF 20'000 2028 SRB/GRB CHF 20'000 2029 SRB/GRB			
Mitfinanzierende Stellen extern	☒ Kanton ZH, aufgrund des Eintrags im regionalen Richtplan ☐ Bund ☒ Gemeinde Volketswil und Wangen-Brüttisellen			
Kartenausschnitt	Handlungsbedarf Wegführung 203X			



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Der Flugplatzrundweg ist Teil des "Fil Vert", der Erholungs- und Freizeitwege des Glattals, welche im regionalen Richtplan verankert sind. Er rahmt die verschiedenen Entwicklungen und Nutzungen im Flugplatz Dübendorf und verbindet die drei Anrainergemeinden. Auf dem Weg von ca. 8.2 km gibt es nebst gutem Ausblick auf die Weite des Flugplatzes diverse Erholungsräume. Die Flugweg Eröffnung fand am 26. Juni 2025 statt auf einer ersten Linienführung, ausserhalb der bestehenden Zäune. Sobald die neu Bundesbasis (ca. 2030) in Betrieb ist, kann der Zaun verschoben werden. Dann folgt die Umsetzung des Endzustands des Rundweges. Dazu gehören auch einzelne Wegausbauten, welche vom Kanton projektiert werden müssen.
Ziele	- interkommunale Verbindungen sicherstellen - Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - Förderung des Freizeitfussverkehrs - Zugänglich machen der Transformation am Flughafen Dübendorf - Neuschaffung und Aufwertung von Erholungsräumen
Umsetzung	In regelmässigen Abständen treffen sich die beteiligten Stellen, erfassen Schwachstellen und erweitern den Flugweg zusammen mit der Transformation mit der Entstehung Innovationspark. Somit wird gesichert, dass der Flugweg auch den Endzustand erreicht, sobald die Zaunverschiebung erfolgt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Das Vorgehen ist zweckmässig und über den Flight Plan breit abgestützt.
Varianten / Alternativen	Die Linienführung ist durch den regionalen Richtplan festgesetzt. Die Umsetzung erfolgt aufgrund der phasenweisen Verschiebung des Zauns in Etappen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	
Bemerkungen	

Objektblatt existiert seit 2025

Stadthaus
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon +41 (0) 44 801 69 83
verkehr@duebendorf.ch

Stadt Dübendorf

Stabstelle Stadtplanung



Abgeschlossene Objektblätter



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	1.01		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse					
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief					
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen					
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis					
beteiligte Stellen intern	☐ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Kt. ZH, TBA					
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐					
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 0 Gesamtkosten: CHF 100'000 Konto(s) / / Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB					
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB 1874 von 2008 ☐ andere.....					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Vor dem Kreisel am Bahnhof staut sich zur MSP regelmässig der MIV. Dieser Rückstau wirkt sich auch auf die Buslinie 759 aus, welche den Stau nicht umfahren kann. Die Zeitverluste betragen 60 – 120 Sekunden. Der Rückstau vor dem Kreisel kann für den Bus minimiert werden, wenn er den MIV während des Aufenthalts an der Haltestelle Flugplatz durch die Anordnung als Fahrbahnhaltestelle zurückhält.
Ziele	• Minimierung Zeitverluste für Bus • Erhöhung Fahrplankonstanz und damit Attraktivität ÖV
Umsetzung	Die Umsetzung hat 2014 stattgefunden. Teils handelt es sich um ein Provisorium, das im Rahmen der Weiterentwicklung des Gebiets (Objektblatt 6.01) nochmals betrachtet werden sollte,
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordinationsbedarf mit 6.01 / Verkehrliche Weiterentwicklung Dübendorf Nord-Ost / Bahnhofgebiet
Bemerkungen	Im Jahr 2014 wird ein Provisorium erstellt. Wann und in welcher Form ein Definitivum erstellt wird, ist zur Zeit noch nicht festgelegt und hängt u.a. von den laufenden Planungen in diesem Gebiet ab (Objektblatt 6.01)



Stand: 21. Dezember 2022

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	1.02		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Prioritätsregelung ÖV Überlandstrasse (Giessen und Memphis) verbessern					
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief					
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen					
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2022 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis					
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐					
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ KAPO ZH					
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐					
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2022-2031): 100'000 Gesamtkosten: 270'000 Konto(s) IR00357 Investitionsplanung: CHF 100'000 2022					
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, übernimmt 50% der Kosten ☐					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	In Spitzenzeiten staut sich der ÖV zusammen mit dem MIV vor den Knoten Giessen und Memphis, weil die Buspriorisierungen abgeschafft resp. modifiziert und keine separaten Busspuren geschaffen wurden. V.a. morgens bleibt der Bus im Rechtsabbiegerstau vor der Giessenkreuzung hängen und erleidet massive Zeitverluste. Die Verlustzeiten betragen bis zu 8 Minuten (Giessen) bzw. 30 – 90 Sekunden (Memphis). Giessen (LSA-Regelung) - Buspriorisierung optimieren - Sprungpriorität für den Bus einführen (kurzfristig) - Rechtsabbiegenden Bus wieder wie früher über Geradeausspur führen (Stau umfahren, längerfristig) Memphis (LSA-Regelung) - Buspriorisierung optimieren - Sprungpriorität für Bus wieder einführen
Ziele	- Buspriorisierung - Reduktion Zeitverluste für Bus - Erhöhung Fahrplankonstanz und damit Attraktivität ÖV
Umsetzung	Giessen: Der Bus wird in den MSP über die Hochbord-/Neugutstrasse umgeleitet. Diese Lösung hat sich gemäss VBG bewährt, der Verkehr ist hier allerdings auch nicht planbar. An der Koordinationssitzung mit dem Kanton 2018 wurde vereinbart, dass am Knoten Giessen vorläufig keine Massnahmen mehr nötig sind. Memphis: Auf beiden Seiten der Memphisbrücke wird je eine Lichtsignalanlage montiert und je ein Fussgängerstreifen markiert. Vor den Lichtsignalanlagen werden Aufstellbereiche für Velofahrende markiert. Durch eine Einengung der Fahrbahn wird eine Temporeduktion erzielt. Das Bauprojekt wurde im September 2021 vom Stadtrat genehmigt, Ende 2021 fand die öffentliche Auflage statt. Der Bau hat 2022 stattgefunden. Damit ist das Objektblatt abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit 1.03 und 1.04. Die LSA-Regelung Überlandstrasse (Memphis) ist mit den benachbarten Knoten der Überlandstrasse zu koordinieren.
Bemerkungen	Die Knoten Giessen, Memphis, Sonnental und Högler sind in das regionale Betriebskonzept eingebunden, das mit der Inbetriebnahme der Traminie 12 zur optimierten Abwicklung des Gesamtverkehrs entwickelt wurde. Einseitige punktuelle Prioritätenregelungen für den ÖV am Einzelknoten können zulasten des Betriebsablaufs an anderen Knoten des Gebiets gehen. Anpassungen sind darum in einem grösseren Betrachtungsperimeter und mit Einbezug aller betroffenen Stellen zu planen.

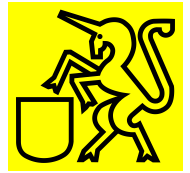


Stand: 13. November 2018

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.03
			Nr. Einzelmassn.	2.2.3.3
Massnahme	Prioritätsregelung ÖV Zürichstr. verbessern (Sonntental und Högler)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2020 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ KAPO ZH			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☒ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: - Gesamtkosten: - Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	In Spitzenzeiten staut sich der ÖV zusammen mit dem MIV vor den Knoten Sonntental und Högler, weil die Buspriorisierung ungenügend ist und keine separaten Busspuren existieren. Die Verlustzeiten betragen an beiden Knoten 60 - 180 Sekunden. Sonnental (LSA-Regelung): Buspriorisierung in Spitzenzeiten optimieren; Buspriorisierung mittels Sprungpriorität für Bus in Zwischenzeiten einführen Högler (LSA-Regelung): Buspriorisierung optimieren; Stau evtl. vermehrt auf Zürichstrasse verlagern
Ziele	- Buspriorisierung - Reduktion Zeitverluste für Bus - Erhöhung Fahrplankonstanz und damit Attraktivität ÖV
Umsetzung	Sonnental: Der Kanton hat eine Ausweitung der Anmeldeschleife auf beide Fahrbahnen geprüft, die VBG benötigt diese jedoch nicht. Die heutige Situation ist tragbar. An der Koordinationssitzung mit dem Kanton vom 26.9.2018 wurde vereinbart, dass keine weiteren Massnahmen nötig sind. Högler: Die Massnahmen erübrigen sich, da die Situation sich nach der Strassensanierung gemäss VBG verbessert hat. Es sind keine weiteren Massnahmen nötig. Das Objektblatt wird somit abgeschrieben.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Umbau Knoten Zürich- / Höglerstrasse (2.13) Koordination mit 1.02 und 1.04. Die LSA-Regelung Höglerstrasse ist evtl. mit den LSA-Knoten Sonntental und Hochbord zu koordinieren.
Bemerkungen	Der Knoten Zürich-/Höglerstrasse wurde 2015/2016 umgebaut (2.13). Die Knoten Giessen, Memphis, Sonntental und Högler sind in das regionale Betriebskonzept eingebunden, das mit der Inbetriebnahme der Tramlinie 12 zur optimierten Abwicklung des Gesamtverkehrs entwickelt wurde. Einseitige punktuelle Prioritätenregelungen für den ÖV am Einzelknoten können zulasten des Betriebsablaufs an anderen Knoten des Gebiets gehen. Anpassungen sind darum in einem grösseren Betrachtungsperimeter und mit Einbezug aller betroffenen Stellen zu planen.



Stand: 14. Dezember 2017

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.04
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Prioritätenregelung ÖV Zürichstrasse (Zentrum) verbessern			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2017			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ KAPO ZH			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 10'000 Gesamtkosten: CHF 10'000 Konto(s) 1620.5010.46 / IR00107 Investitionsplanung: CHF 10'000 Jahr(e) 2017 SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	In den Spitzenzeiten morgens und abends staut sich der ÖV zusammen mit dem MIV vor dem Knoten Zentrum. Insbesondere die Übereckverbindung Bahnhofstrasse – Zürichstrasse ist tangiert und erleidet Reisezeitverluste. Massnahme: Buspriorisierung optimieren
Ziele	- Buspriorisierung - Reduktion Zeitverluste für Bus - Erhöhung Fahrplankonstanz und damit Attraktivität ÖV
Umsetzung	Im Sommer 2017 wurde eine Sprungpriorisierung eingeführt. Die ersten Erfahrungen sind sehr gut.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit 1.02 und 1.03.
Bemerkungen	keine



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.06
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (erneute Prüfung)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ nach 2018			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☒ SBB ☒ ZVV ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: <i>offen</i> Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	S5 und S15 sind zwischen Stadelhofen und Uster beschleunigte S-Bahnen. Mit einer Anbindung von Dübendorf könnte die ÖV-Attraktivität bedeutend gesteigert werden. Gemäss Ausbauschritt 2035 ist zwar für die S5/S15 kein Halt in Dübendorf vorgesehen, jedoch ist für die S9 ein Viertelstundentakt vorgesehen. Damit verbessert sich die ÖV-Anbindung Dübendorfs deutlich.
Ziele	- Verkürzung Reisezeiten für Dübendorfer ÖV-Benutzer - Erhöhung Attraktivität ÖV - Auslösen von Modalspliteffekten zugunsten ÖV
Umsetzung	Am 21. Juni 2019 hat das Parlament den Ausbauschritt 2035 verabschiedet und dafür 12.89 Milliarden Franken bewilligt. Im S-Bahn-Verkehr erfolgt eine Verdichtung zum Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Zürich HB-Stadelhofen-Dübendorf-Uster. Damit ist das Anliegen des Objektblatts vorläufig erfüllt. Es kann abgeschlossen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist aus Sicht Dübendorf zweckmässig und zielführend.
Varianten / Alternativen	
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	



Stand: 14. Dezember 2017

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.08
			Nr. Einzel-massn.	3.1.3 / 3.1.5 / 7.1.1
Massnahme	Testbetrieb Ruftaxi (Gockhausen / Chriesbach)			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2017 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten laufende Rechn: CHF 200'000 Gesamtkosten: CHF 200'000 Konto(s) 1406.3182 Laufende Rechn.: CHF 10'000 CHF 8'000 Jahr(e) 2016 2017 SRB 13-334, 16-306 SRB 16-306, 17-201			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Gemäss kantonaler Angebotsverordnung gilt als „erschlossen“, was höchstens 400m von einer Bushaltestelle resp. 750m von einer Bahnhaltestelle entfernt ist (Luftlinie). Dies ist in Dübendorf einzig beim Ortsteil Geeren und bei einem Teil des Chriesbachquartiers nicht erfüllt. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials und der hohen Betriebskosten hat der Stadtrat von Dübendorf entschieden, auf die Einführung eines von der Stadt Dübendorf finanzierten Ortsbusses zu verzichten. Der Stadtrat hat beschlossen, einen dreijährigen Verkehrsversuch mit einem Ruftaxibetrieb durchzuführen (Einführung 2014 bereits erfolgt; 8 Kurse je Richtung und Werktag).
Ziele	- Verbesserung der ÖV-Erschliessung peripherer Ortsteile - Erhöhung der ÖV-Attraktivität - Bewirken von Verlagerungsimpulsen zugunsten ÖV
Umsetzung	Der Testbetrieb von 2015 bis 2017 ist abgelaufen und wurde positiv evaluiert. Der Stadtrat entschied am 15. Juni 2017, dass der Pilotbetrieb in einen regulären Betrieb im Umfang des Pilotversuchs überführt wird. Die Massnahme ist somit abgeschlossen und das Ruftaxi wird definitiv eingeführt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zielführend und machbar, ob sie auch zweckmässig ist, wird der Testbetrieb zeigen.
Varianten / Alternativen	Die Variante Ortsbus wurde wegen der hohen Kosten verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Da die Kosten für den Testbetrieb keinen Investitionscharakter haben, können sie nicht unter dem Gesamtverkehrskonzept in der Investitionsrechnung abgewickelt werden. Der Kredit wurde in der Laufenden Rechnung über die stadträtliche Kompetenz genehmigt (SRB 13-334).



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt													
			Nr.	2.01												
			Nr. Einzelmassn.	8.2.3.1 / 8.2.4.1 (8.1.3)												
Massnahme	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz Sofortmassnahme Lindenplatz															
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief															
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen															
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis															
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐															
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐															
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ BKZ (Behind.konferenz d.Kt.ZH)															
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 500'000.- Gesamtkosten: CHF 500'000.- Konto(s) 1620.5010.12 <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Jahr(e)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 250'000</td> <td>2014</td> <td>SRB/GRB 14-68</td> </tr> <tr> <td>CHF 250'000</td> <td>2015</td> <td>SRB/GRB 14-68</td> </tr> <tr> <td>CHF</td> <td>.....</td> <td>SRB/GRB</td> </tr> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 250'000	2014	SRB/GRB 14-68	CHF 250'000	2015	SRB/GRB 14-68	CHF		SRB/GRB
	Jahr(e)															
Investitionsplanung: CHF 250'000	2014	SRB/GRB 14-68														
CHF 250'000	2015	SRB/GRB 14-68														
CHF		SRB/GRB														
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere															
Kartenausschnitt																



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist einerseits erneuerungsbedürftig, andererseits bestehen verschiedene verkehrliche Schwachstellen. Dies zeigt sich u.a. in vergleichsweise hohen Unfallzahlen. Mit dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse wird eine Umgestaltung der gesamten Bahnhofstrasse anvisiert, die schrittweise umgesetzt wird – ein erster Teil als Provisorium bereits 2014/15 (SRB 14-29). Der Lindenplatz ist dabei das Kernstück des BGK. Hier bündelt sich der Verkehr, ist die Nutzungsintensität am höchsten und das Unfallrisiko besonders ausgeprägt. Insbesondere die Verkehrskonflikte lassen Massnahmen als dringlich erscheinen. Dies wurde bereits auch von der Kantonspolizei mehrfach angemahnt. Die provisorische Umgestaltung bezweckt - Ein einfaches und klares Verkehrsregime - Priorisierung der Bahnhofstrasse mit durchgehender Fahrbahn - Aufpflasterung im Bereich Einmündung Wallisellenstrasse - neue FG-Insel in Bahnhofstrasse - Aufwertung des Lindenplatzes
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - Optimierung Haltestellenverhältnisse VBG - Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Lindenplatz - Gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	Die Sofortmassnahmen wurden 2014 umgesetzt und sind abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die provisorische Umgestaltung als Etappe zur vollständigen Umgestaltung ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Unterschiedliche Betriebsvarianten wurden untersucht und (zumindest für das Provisorium) als weniger zweckmässig verworfen: - Priorisierung der Wallisellenstrasse (statt Bahnhofstrasse) - FG-Insel in der Wallisellenstrasse (statt Aufpflasterung) - Zentrierte Anordnung der Bushaltestellen - Kreisel statt T-Einmündung
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Provisorische Umgestaltung Bahnhofplatz Süd (2.02) Sanierung der Glattbrücke Der Veloverkehr ist zu berücksichtigen (Markierungen).
Bemerkungen	Das Einhorn bleibt erhalten.

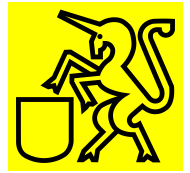


Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt													
			Nr.	2.02												
			Nr. Einzel-massn.	8.1.2 / 8.6.7												
Massnahme	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz Sofortmassnahme Bahnhofplatz															
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief															
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen															
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis															
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐															
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐															
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ BKZ (Behind.konferenz d.Kt.ZH)															
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 550'000.- Gesamtkosten: CHF 550'000.- Konto(s) 1620.5010.12 / / <table border="0" style="width:100%"> <tr> <td></td><td style="text-align:right">Jahr(e)</td><td></td></tr> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 300'000</td><td>2014</td><td>SRB/GRB 14-68</td></tr> <tr> <td>CHF 250'000</td><td>2015</td><td>SRB/GRB 14-68</td></tr> <tr> <td>CHF</td><td>.....</td><td>SRB/GRB</td></tr> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 300'000	2014	SRB/GRB 14-68	CHF 250'000	2015	SRB/GRB 14-68	CHF		SRB/GRB
	Jahr(e)															
Investitionsplanung: CHF 300'000	2014	SRB/GRB 14-68														
CHF 250'000	2015	SRB/GRB 14-68														
CHF		SRB/GRB														
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere															
Kartenausschnitt																



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist einerseits erneuerungsbedürftig, andererseits bestehen verschiedene verkehrliche Schwachstellen. Dies zeigt sich u.a. in vergleichsweise hohen Unfallzahlen (z.B. Einmündung Neuhofstrasse). Mit dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse wird eine Umgestaltung der gesamten Bahnhofstrasse anvisiert, die schrittweise umgesetzt wird. Am Bahnhofplatz Süd ist insbesondere eine geordnete und zukunftsfähige Haltestellensituation für die Busse, ein geordnetes Nebeneinander von MIV, ÖV, Fussgängern und Radfahrern, sowie die Umgestaltung der Einmündung Neuhofstrasse von Bedeutung. Insbesondere letztere ist dringlich. Sie wurde auch von der Kantonspolizei bereits angemahnt. Die provisorische Umgestaltung bezweckt - optimierte Haltestellensituation für VBG-Busse - neue FG-Insel in der Bahnhof- und in der Neuhofstrasse - Aufwertung des Bahnhofvorbereichs
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - Optimierte Haltestellenverhältnisse VBG - Steigerung der Aufenthaltsqualität - Gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	Die Sofortmassnahmen wurden 2014/15 umgesetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die provisorische Umgestaltung als Etappe zur vollständigen Umgestaltung ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Unterschiedliche Betriebsvarianten wurden untersucht und als weniger zweckmässig verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - provisorische Umgestaltung Lindenplatz (2.02) - Sanierung der Glatthbrücke - definitive Umgestaltung Bahnhofplatz (2.04) - Bushof (2.14) Der Veloverkehr ist zu berücksichtigen (Markierungen).
Bemerkungen	keine



Stand: 14. Dezember 2017

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.03
			Nr. Einzelmassn.	8.2.1.3 / 8.2.3.1 / 8.2.4.1 (8.1.3)
Massnahme	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz			
	Definitive Gestaltung Lindenplatz			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ BKZ (Behind.konferenz d.Kt.ZH)			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1'900'000.- Gesamtkosten: CHF 1'900'000.- Konto(s) 1620.5010.xx Investitionsplanung: CHF 1.9 Mio CHF CHF CHF Jahr(e) ab 2021 SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere.....			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist erneuerungsbedürftig und weist verschiedene verkehrliche Schwachstellen auf. Dies zeigt sich u.a. in vergleichsweise hohen Unfallzahlen. Mit dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse wird eine Umgestaltung der gesamten Bahnhofstrasse anvisiert, die schrittweise umgesetzt wird. Im Anschluss an die provisorische Umgestaltung (Massnahme 2.01) folgt die definitive Umgestaltung Der Lindenplatz ist dabei das Kernstück des BGK. Hier bündelt sich der Verkehr, ist die Nutzungsintensität am höchsten und das Unfallrisiko besonders ausgeprägt. Insbesondere die Verkehrskonflikte lassen Massnahmen als dringlich erscheinen. Dies wurde auch von der Kantonspolizei bereits mehrfach angemahnt. Gemäss SRB 14-29 ist zu überprüfen, ob die definitive Umgestaltung eine Begegnungszone beinhalten könnte. In jedem Fall ist neben den beiden verkehrlichen Massnahmen (Bushaltestellen verlegen und Trottoirüberfahrt Strehlgasse) auch die definitive Platzgestaltung zu planen und umzusetzen, sodass die neue Verkehrsführung (Sofortmassnahmen) ihre Wirkung entfalten und der Platz massgeblich aufgewertet werden kann. Die definitive Umgestaltung bezweckt - Aufwertung des Lindenplatzes - neue Trottoirüberfahrt Einmündung Strehlgasse - Verlegung Bushaltestellen auf gleiche Höhe - definitive Platzgestaltung
Ziele	- Erhöhung Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - Optimierung Haltestellenverhältnisse VBG - Steigerung Aufenthaltsqualität auf dem Lindenplatz - Gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	Die provisorische Umgestaltung des Lindenplatzes erfolgte 2014. Die Umsetzung der definitiven Gestaltung wird zusammen mit der Gestaltung Bahnhofstrasse angeschaut. Das Objektblatt wird somit mit Objektblatt 2.14 zusammengeführt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die definitive Umgestaltung als Etappe im Anschluss an die provisorische Umgestaltung ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Unterschiedliche Betriebsvarianten wurden untersucht und als weniger zweckmässig verworfen: - Priorisierung der Wallisellenstrasse (statt Bahnhofstrasse) - FG-Insel in der Wallisellenstrasse (statt Aufpflasterung) - Begegnungszone - Kreisel statt T-Einmündung
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit der definitiven Umgestaltung Bahnhofplatz Süd (2.04), der Sanierung der Glatthbrücke, der Massnahme Gestaltung Bahnhofstrasse (2.14). Der Veloverkehr ist zu berücksichtigen (Markierungen).
Bemerkungen	Das Einhorn bleibt erhalten.



Stand: 14. Dezember 2017

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt																
			Nr.	2.04															
			Nr. Einzel-massn.	8.1.2 / 8.2.1.3 / 8.6.7															
Massnahme	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz Definitive Gestaltung Bahnhofplatz																		
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief																		
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen																		
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2020																		
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																		
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																		
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ BKZ (Behind.konferenz d.Kt.ZH)																		
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 2.0 Mio Gesamtkosten: CHF 2.0 Mio Konto(s) 1620.5010.xx <table border="0"> <tr> <td></td><td>Jahr(e)</td><td></td></tr> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 100'000</td><td>2018</td><td></td></tr> <tr> <td>CHF 200'000</td><td>2019</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 1'700'000</td><td>2020</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF</td><td>.....</td><td>SRB/GRB</td></tr> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 100'000	2018		CHF 200'000	2019	SRB/GRB	CHF 1'700'000	2020	SRB/GRB	CHF		SRB/GRB
	Jahr(e)																		
Investitionsplanung: CHF 100'000	2018																		
CHF 200'000	2019	SRB/GRB																	
CHF 1'700'000	2020	SRB/GRB																	
CHF		SRB/GRB																	
mitfinanzierende Stelle extern	☐ ☐																		
Kartenausschnitt																			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Bahnhofstrasse ist einerseits erneuerungsbedürftig, andererseits bestehen verschiedene verkehrliche Schwachstellen. Dies zeigt sich u.a. in vergleichsweise hohen Unfallzahlen (z.B. Einmündung Neuhofstrasse). Mit dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse wird eine Umgestaltung der gesamten Bahnhofstrasse als Begegnungszone anvisiert, die schrittweise umgesetzt wird. Am Bahnhofplatz Süd ist insbesondere eine geordnete und zukunftsfähige Haltestellensituation für die Busse, ein geordnetes Nebeneinander von MIV, ÖV, Fussgängern und Radfahrern, sowie die Umgestaltung der Einmündung Neuhofstrasse von Bedeutung. Insbesondere letztere ist dringlich. Sie wurde auch von der Kantonspolizei bereits angemahnt. Zudem soll am südöstlichen Ende des Bahnhofs (Casinostrasse) eine neue Fussgänger Verbindung über die Gleise mit einem zusätzlichen Gleisabgang geschaffen (5.04) sowie die bestehende Bahnstättunterführung verbreitert werden (5.06). Die definitive Umgestaltung bezweckt - eine Begegnungszone (gemäss GBK Bahnhofstrasse, Lindenplatz, Bahnhof Süd) - eine Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs Unabhängig von der definitiven Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist mittelfristig ein neuer Bushof in Planung (2.14).
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - optimierte Haltestellenverhältnisse VBG - Steigerung der Aufenthaltsqualität - gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
Umsetzung	Aufgrund der Variantenwahl (TIEF/SCHMAL) wird auf die Umsetzung des Objektblattes 2.04 „Definitive Gestaltung Bahnhofplatz“ verzichtet. Die variantenabhängige Lage der Unterführung gibt vor, dass der Bahnhofplatz erst mit der Absenkung des Terrains und somit erst mit dem Bau des Bushofs (1.10) definitiv gestaltet werden kann. Dies macht den Zwischenschritt obsolet.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die provisorische Umgestaltung als Etappe zur vollständigen Umgestaltung ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Unterschiedliche Betriebsvarianten wurden untersucht und als weniger zweckmässig verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - Umgestaltung Lindenplatz (2.03) - Sanierung der Glattbrücke - Bushof (2.14) - Fussgänger Verbindung Casinostrasse (5.04) - Ausbau Bahnstättunterführung (5.06) Der Veloverkehr ist zu berücksichtigen (Markierungen).
Bemerkungen	



Stand: 30. November 2024

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.09
			Nr. Einzel-massn.	5.2.2.2
Massnahme	Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (inner- und ausserorts)			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2025			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2023-2032): 2.6 Mio Gesamtkosten: 3.42 Mio Konto(s) IR00101 Investitionsplanung: CHF 1'700'000 2023 CHF 950'000 2024			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Auf der Hermikonstrasse sind Begehren nach verkehrsberuhigenden Massnahmen innerorts und einer Anpassung der bestehenden Massnahmen ausserorts hängig. Es besteht ein Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt. Parallel dazu wird die Kanalisation saniert. Durch die Umgestaltung entstehen beidseitige Radstreifen mit Kernfahrbahn sowie vier Fussgängerschutzinseln. Zudem werden die Einlenker in die Hermikonstrasse, Alte Gfennstrasse, Claridenstrasse und "Im Pantloo" als Gehwegüberfahrten ausgebildet.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Markierung des Radwegs/-streifens verbessern (Verkehrssicherheit) - Vermeidung der (wenigen vorhandenen) Unfälle (2013: 2 Unfälle) - Reduktion des Durchgangsverkehrs - Senkung der Geschwindigkeit ausserorts von 80 auf 60 km/h (Bewilligung Kapo nötig)
Umsetzung	Der Bau wurde wegen Rekursen mehrfach verzögert. 2022/23 konnte nun gebaut werden. Der Abschluss ist 2024 erfolgen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Die Erneuerung der Kanalisation ist nicht Bestandteil dieses Objektblatts.

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.11
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Umgestaltung Adlerstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis 2016			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ Behind.konferenz ZH ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 110'000 Gesamtkosten: CHF 110'000 Konto(s) 1620.5010.21 Investitionsplanung: CHF 110'000 CHF CHF Jahr(e) 2014 SRB/GRB 14-96 SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Das Gewerbezentrum City AG zwischen Zürichstrasse und Adlerstrasse wird aufgestockt und optimiert. Dadurch ergeben sich Chancen für die Neuordnung der öffentlichen Parkierung und der Zufahrten im Bereich Adlerplatz und Adlerstrasse. In diesem Rahmen will die Stadt Dübendorf den öffentlichen Raum im Bereich Adlerplatz und Adlerstrasse aufwerten und mit der Einführung eines Einbahnregimes in der Adlerstrasse die prekäre Einmündung in die Zürichstrasse entschärfen. Eine Studie hat aufgezeigt, dass aus Gründen der Raumbeanspruchung, der Verkehrssicherheit und der Übersichtlichkeit sowie der Nachvollziehbarkeit der Verkehrsabläufe auf dem Adlerplatz mit Vorteil ein Einrichtungsverkehr in Süd-Nordrichtung eingeführt wird.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Aufwertung des Strassenraums im Bereich Adlerstrasse
Umsetzung	Die Arbeiten an der Adlerstrasse wurden im Frühling 2015 abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Untersucht und nach dem Variantenvergleich verworfen wurden auch - eine vollständige Sperrung von Adlerstrasse und Adlerplatz - eine Einbahnlösung in Gegenrichtung.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Umgestaltung Adlerplatz (2.12) ist mit der Umgestaltung der Adlerstrasse zu koordinieren.
Bemerkungen	Die teilweise umgelenkten Verkehrsströme haben leichte Mehrbelastungen v.a. an der Wallisellenstrasse zur Folge. Diese sind gemäss Aussage des Verkehrsgutachtens noch verträglich mit der heute vorhandenen Verkehrssituation.



Stand: 14. Dezember 2017

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.12
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Adlerplatz: Umgestaltung			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ Behind.konferenz ZH ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1.8 Mio Gesamtkosten: CHF 1.8 Mio Konto(s) 1620.5010.49 / IR00108 Investitionsplanung: CHF 150'000 CHF 650'000 CHF 1 Mio Jahr(e) 2017 2019 2020 SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Mit dem Umbau des Gewerbe zentrums City Center ergab sich die Chance für eine Neuordnung der öffentlichen Parkierung im Bereich Adlerplatz. In diesem Rahmen sollte der Adlerplatz zu einem verkehrsfreien, attraktiven Ort für Aufenthalt und Begegnung umgestaltet und die prekäre Verkehrssituation auf der Adlerstrasse entschärft werden. Der Gemeinderat strich die dafür vom Stadtrat gesprochenen Mittel jedoch aus der Investitionsrechnung und verhinderte damit die Umsetzung des Umgestaltungsprojekts. Ein in diesem Kontext eingereichtes Postulat verlangt den Erhalt der 23 Parkplätze auf dem Adlerplatz. Der Stadtrat hielt daraufhin am Ziel einer Umgestaltung des Adlerplatzes fest, welche er als wichtige Massnahme für die Dübendorfer Stadtentwicklung einstufte. Gemäss Postulatsbeantwortung sollte der Willen des Gemeinderates respektiert und die Chance genutzt werden, um eine mehrheitsfähige Lösung zu finden. Der Stadtrat schlug vor, den Spielraum und damit den Betrachtungsperimeter des Projekts zu öffnen. Ein Projektwettbewerb sollte nicht nur den Adlerplatz, sondern auch die Adlerstrasse und den heute suboptimalen Zugang zum Zentrum Marktgasse einbeziehen. So sollte das Verkehrsproblem auf dem Adlerplatz gelöst und dieser als öffentlicher Raum aufwertet werden. Gleichzeitig sollte gegenüber dem ursprünglichen Projekt weiterhin eine oberirdische Parkierung zugelassen werden.
Ziele	- Übersichtlichere und ansprechende Gestaltung des Adlerplatzes - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfort für Langsamverkehr - Optimierte Führung des Langsamverkehrs - Erhalt einer angemessenen Anzahl oberirdischer Parkplätze
Umsetzung	Der Gemeinderat lehnte den Vorschlag des Projektwettbewerbs an seiner Sitzung vom 2. Oktober 2017 ab und schrieb das Postulat ab. Die Massnahme „Umgestaltung Adlerplatz“ ist damit beendet. Das Projekt wird somit abgeschlossen und die eingestellten Mittel nächstes Jahr aus dem Budget herausgenommen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordinationsbedarf besteht mit dem realisierten Parkleitsystem (3.07).
Bemerkungen	keine

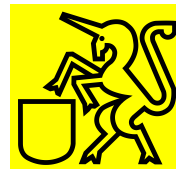


Stand: 12. Oktober 2016

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.13
			Nr. Einzel-massn.	1.6.4 / 2.2.3.3
Massnahme	Umbau Knoten Zürich- / Höglerstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Kt.ZH, TBA			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1'215'000 Gesamtkosten: CHF 5'600'000 Konto(s) 1620.5610.3 Investitionsplanung: CHF 1'215'000 Jahr(e) 2015 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB 19/2014 vom 7. Jan 2014 ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Im Rahmen der Sanierung des Knotens und der Werkleitungen wünscht die Stadt Dübendorf zur Entlastung des Zentrums eine Änderung an der Hauptverkehrsbeziehung. Die Verbindung Zürich – Fällanden ist neu die Hauptverkehrsbeziehung und die Zufahrt zum Stadtzentrum erfolgt über Abbiegespuren. Zusätzliche Massnahmen: – modifizierte Mittelschutzinseln – neue Radwege/-streifen im Projektperimeter – Verschiebung Bushaltestelle – behindertengerechte Haltestellen – Verstärkung und Verlängerung der Decke des Bachdurchlasses – Erneuerung und Erweiterung LSA (siehe auch Objektblatt 1.03)
Ziele	– Zentrumsentlastung durch Neulenkung Hauptstrom – Höhere Sicherheit Fussgänger und Velofahrer durch Lückenschliessung Radwegnetz – Attraktivitätssteigerung ÖV – Gewährleistung statische Sicherheit des Bachdurchlasses
Umsetzung	Die Neugestaltung der Kreuzung wurde 2016 abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar. Die Zweckmässigkeit wurde durch das TBA Kt. ZH nachgewiesen.
Varianten / Alternativen	Verschiedene Varianten wurden geprüft und als weniger geeignet verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Neue LSA-Regelung muss mit LSA Sonnental und den Bedürfnissen des ÖV koordiniert werden (siehe 1.03).
Bemerkungen	Vom kantonalen Kostenanteil gelten CHF 1,732 Mio. als gebundene Ausgabe (baulicher Unterhalt Staatsstrassen)



Stand: 12. Oktober 2016

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.01
			Nr. Einzelmassn.	9.3.1
Massnahme	Parkierungskonzept - Vorbereitende Massn. (Information, Planungs- und Rechtsgrundlagen)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Sommer 2016 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 10'000 (v.a.interne Erarb.) Gesamt: CHF 10'000 Konto(s) Investitionsplanung: CHF 10'000 Jahr(e) 2014 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	In diversen Quartieren lässt sich ein Manko an Parkplätzen feststellen, nicht zuletzt infolge von Fremdparkierern (v.a. Pendler). Die heterogene Gebührenpflicht sowie die unterschiedlich hohen Parkplatzgebühren machten das bisherige System undurchschaubar und unattraktiv. Sport und Kulturvereine stellen insbesondere bei Grossanlässen respektive zur Hochsaison im Sommer, temporäre Parkraumengpässe fest. Für das gesamte Gemeindegebiet soll deshalb ein kommunales Parkraumkonzept umgesetzt werden. Die Vorbereitung der Umsetzung umfasst Informationsmassnahmen sowie die Erarbeitung von Planungs- und Rechtsgrundlagen: Presseinformation, Informationskampagne, -veranstaltungen, -broschüre, Budget- und Finanzplan, Parkierungsreglement, Überprüfung PP-VO und Teilrevision PP-VO. Ergänzend ist nach Inbetriebnahme des PP-Konzepts auszuführen: - Beobachtung potenzieller Manko-Gebiete - Punktuelle Einzelbedürfnisse klären (z.B. Schulhaus-PP Lägerstr. Abends/Sa/So freigeben) - Intern Aufgaben für Controlling zuweisen - Controllinggruppe einsetzen zur periodischen Prüfung der Fortschritte - Wiederaufnahme Öffnung Parkraumfonds - PP-Vorgaben bei publikumsintensiven Einrichtungen - Infokampagnen „Sport / ÖV / Velo“
Ziele	- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen für sämtliche Nutzungen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen. - Umwelt und Lebensqualität sind zu schonen - 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. - Das Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein.
Umsetzung	Das Parkraumkonzept wurde von Hesse+Schwarze+Partner erarbeitet und im Juni 2008 dem Stadtrat vorgelegt. Die Verordnung über das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund ist seit April 2016 in Kraft und bildet die rechtliche Grundlage für die Umsetzung des Parkraumkonzepts (Massnahmen 3.02 – 3.07).
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist als Vorbereitung der Umsetzung zweckmässig, ziel führend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Verbesserungen des ÖV-Angebots sollen in der PP-VO (mit Vorwirkung) berücksichtigt werden.
Bemerkungen	keine



Stand: 13. November 2018

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.02
			Nr. Einzelmassn.	8.3.1
Massnahme	Parkierungskonzept PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2017 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung (vgl. S.2) ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau (vgl. S.2) ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 86'000 Gesamtkosten: CHF 120'000 Konto(s) 1620.5011.9 / IR00165 Investitionsplanung: CHF 86'000 Jahr(e) 2017 SRB 16-367, 17-16 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll das kommunale Parkraumkonzept (2008) umgesetzt werden. "Das Zentrum" (Städtli und Hochbord) soll aufgrund der grossen Nachfrage und seiner hervorragenden ÖV-Erschliessung doppelt so hoch wie die ausgeprägten Zielorte innerhalb der Bereiche "Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)" bewirtschaftet werden. Die Gebührenpflicht gilt sowohl für öffentliche Parkplätze als auch für öffentlich zugängliche Parkplätze, welche in Privatbesitz sind (z.B. Coop, Migros, Inside, Gewerbe im Hochbord ...).
Ziele	- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen. - Umwelt und Lebensqualität sind zu schonen - Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen MIV auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung des ÖV) bewältigen kann. - Anzahl und Bewirtschaftung der PP sollen die Bestrebungen der Raumplanung sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen. - Das Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein.
Umsetzung	Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund wurde mit der Umsetzung der Bewirtschaftung der Zentrumszone begonnen. 2017 wurden die für die Umsetzung notwendigen Parkuhren angeschafft und installiert. Letzte Nachrüstungen werden 2018 erledigt. Das Objektblatt ist somit abgeschlossen. Zusätzlich zu den abgeschlossenen Massnahmen wird künftig noch die Anschaffung eines smarten Parkuhren-Systems (digitale Zahlungsmöglichkeit) geprüft.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Voraussetzung ist die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen für eine Verpflichtung zur Bewirtschaftung der privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze (vgl. Massnahme 3.01); Koordination mit 3.01 und 3.03.
Bemerkungen	

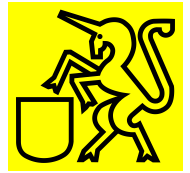


Stand: 13. November 2018

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.03
			Nr. Einzel-massn.	1.3.2 / 2.3.1 / 3.3.2 / 6.3.2 / 6.3.3 / 7.3.3 /
Massnahme	Parkierungskonzept Umsetzung Weisse Zone / Parkkarten			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2018			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 290'000 Gesamtkosten: CHF 430'000 Konto(s): 1620.5011.8 / IR00162 und 1620.5011.11 / IR00163 Investitionsplanung: CHF 220'000 CHF 70'000 Jahr(e) 2017 2018 SRB 16-308 SRB 17-87			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll das kommunale Parkraumkonzept (2008) umgesetzt werden. In den zentralen Bereichen Stadtzentrum und Hochbord gilt generell eine Gebührenpflicht (vgl. Massnahme 3.02). Im übrigen Gemeindegebiet muss für das Parkieren eine Parkscheibe benützt werden, mit welcher max. 3 h gratis geparkt werden darf. Parkkarten für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ermöglichen Bewohnern etc. längeres Parken gegen vergleichsweise günstige Gebühren.
Ziele	- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen. - Umwelt und Lebensqualität sind zu schonen - Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen MIV auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung des ÖV) bewältigen kann. - Anzahl und Bewirtschaftung der PP sollen die Bestrebungen der Raumplanung sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen. - Das Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein.
Umsetzung	Die Umsetzung erfolgte in vier Etappen und zonenweise. Die Massnahme Weisse Zone/Parkkarten wurde hauptsächlich 2016/17 umgesetzt. Letzte Arbeiten wurden 2018 erledigt. Das Objektblatt ist somit abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Voraussetzung ist die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen (vgl. Massnahme 3.01) sowie die Umsetzung der Massnahme 3.02. Massnahme 3.04 (Massnahme Sport- und Freizeistätten) kann nicht unabhängig von Massnahme 3.03 umgesetzt werden.
Bemerkungen	Die Umsetzung gestaltet sich schwierig, da für die Umsetzung verschiedene Ausführungsbestimmungen nötig sind (Bau und Service, etc.).



Stand: 11. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.04
			Nr. Einzelmassn.	5.3.1
Massnahme	Parkierungskonzept Massnahmen Sport- und Freizeitstätten			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ unbekannt			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Liegenschaften			
verantwortliche Stellen	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Liegenschaften ☐ Tiefbau (vgl. S.2.) ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: - Gesamtkosten: - Konto: - Investitionsplanung: CHF..... SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll das kommunale Parkraumkonzept (2008) umgesetzt werden. Sport- Kultur- und kundenintensive Dienstleistungseinrichtungen sind spezielle Zielorte, für die ein angepasstes Regime nötig ist. Diese sind durch eine hohe Nutzerfrequenz innerhalb bestimmter Stosszeiten charakterisiert. Damit auch dann Parkplätze zur Verfügung stehen und Fremdparkierung verhindert wird, sind diese Gebiete in Bezug auf Bewirtschaftungszeit und Bewirtschaftungskosten – sofern sie ausserhalb des Zentrumsgebietes liegen - gesondert zu behandeln. Die Sportanlagen Fussballplatz Zelgli, Schwimmbadanlage und Kunsteisanlagen Im Chreis verfügen über Parkplatzanlagen welche nicht nur in Zusammenhang mit der Nutzung der Sportanlagen von der Öffentlichkeit genutzt werden. Die Parkplatzanlagen unterliegen aktuell keinem Bewirtschaftungskonzept. Die Parkplatzanlagen sollen gemäss Stadtratsbeschluss vom 21. April 2016 (SRB Nr. 16-145) monetär bewirtschaftet werden. Hierzu wurde eine Vereinbarung zwischen der Stadt Dübendorf und der Sport- und Freizeitanlagen Dübendorf AG ausgearbeitet, welchen der Stadtrat am 26. Oktober 2017 zugestimmt hat (SRB Nr. 17-369).
Ziele	- Anzahl und Bewirtschaftungsform der PP sollen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen. - Umwelt und Lebensqualität sind zu schonen - Anzahl und Bewirtschaftungsform der PP sollen nur so viel zusätzlichen MIV auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung ÖV) bewältigen kann. - Anzahl und Bewirtschaftung der PP sollen die Bestrebungen der Raumplanung sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen. - Das Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein. - PP sollen an solchen stark frequentierten Zielorten wie Sport, Post, etc. verfügbar sein (in Kombination mit dem Ausbau ÖV und LV)
Umsetzung	Mit der Umsetzung des Beschlusses SRB Nr. 17-369 wurden die Finanz- und Controllingdienste (FCD) beauftragt. Die Umsetzung hatte ursprünglich bis 31.03.2017 zu erfolgen und wurde später auf Herbst 2018 verschoben. Mit der Übergabe an die FCD ist der Verkehrsausschuss nicht mehr zuständig. Das Objektblatt wird somit abgeschrieben.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Variant. / Alternativ.	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit Massnahmen 3.01-3.06, insbesondere 3.03 und 3.06.
Bemerkungen	Im Zusammenhang mit diesen speziellen Zielorten sollte allenfalls auch die Bus-Erschliessung geprüft / verbessert werden.



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.05
			Nr. Einzelmassn.	8.3.2
Massnahme	Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (MIV, MR, Velo)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016/2017			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung (vgl. S.2) ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau (vgl. S.2) ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☒ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☒ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: - Gesamtkosten: - Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept umgesetzt werden. Neben der Zonenbewirtschaftung soll an besonders geeigneten Stellen mit Park+Ride-Angeboten das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Die abteilungsspezifischen Arbeiten: - Abt. Planung: Kontakt mit SBB zur Vereinheitlichung der Regelungen (Zeit & Kosten) gemäss Parkraumplanung; Konzept P+R Anlagen in Bereich Bahnhof Süd - Abt. Planung (Sicherstellung Ersatz bestehende P+R Anlage in Stettbach - Abt. Tiefbau: Umwandlung Auto-PP in Motorrad-PP
Ziele	- Anzahl und Bewirtschaftungsform der PP sollen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen. - Umwelt und Lebensqualität sind zu schonen - Anzahl und Bewirtschaftungsform der PP sollen nur so viel zusätzlichen MIV auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung ÖV) bewältigen kann. - Anzahl und Bewirtschaftung der PP sollen die Bestrebungen der Raumplanung sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen. - Das Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein. - PP zur Verfügung für Pendler
Umsetzung	Auf dem städtischen Grundstück Hoffnig (Bhf Stettbach) bestand eine provisorische P+R-Anlage mit 95 Abstellplätzen. Auf dem gegenüberliegenden Grundstück war im Regionalen Richtplan eine P+R-Anlage eingetragen. Das Verwaltungsgerichtsurteil legte mit Urteil vom 3. April 2014 fest, dass statt der geplanten 240 P+R-Abstellplätze weiterhin nur 95 Plätze zur Verfügung stehen sollten. Die Stadt beschloss somit, die Plätze dem Baurechtsnehmer vertraglich zu überbürden. Diese Situation am Bhf. Stettbach ist somit geklärt. Auch die Situation am Bahnhof ist soweit geregelt. Die P+R-Anlage wird im Rahmen des Projekts Bushof (2.14) in die Planung einbezogen. Die Massnahme ist soweit abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	



Stand: 9. November 2021

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.06
			Nr. Einzelmassn.	7.3.4
Massnahme	Parkierungskonzept Grossanlässe			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2021 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stel- le	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit (Lead, vgl. S.2) ☒ Tiefbau (vgl. S.2) ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2021-2030): 10'000 Gesamtkosten: 10'000 Konto: IR01067 Investitionsplanung: CHF 10'000 2021 SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll das kommunale Parkraumkonzept (2008) umgesetzt werden. Zusätzlich zur Zonenbewirtschaftung ist die Bewirtschaftung des PP-Angebots bei Grossanlässen spezifisch den Bedürfnissen anzupassen. Grundsätzlich bestehen für Grossanlässe auf dem Flugplatz Konzepte, die sich bewährt haben. Ebenso besteht ein Konzept für die Eishalle Chreis und den Fussballplatz Zelgli. Diese sind punktuell zu prüfen, anzupassen und aufeinander wie folgt abzustimmen: - Massnahmen bei Grossanlässen in Bezug auf die regionalen Einflüsse Sicherheit und Verkehr - Allgemeine Bewilligungspflicht für Grossanlässe einführen (Massnahmen, Kostentragpflicht) in Bezug und in Abhängigkeit zum öffentlichen Grund Die abteilungsspezifischen Arbeiten: - Abt. Tiefbau: Massnahmen bei Grossanlässen - Abt. Sicherheit: Bewilligungspflicht für Grossanlässe
Ziele	Vgl. Massnahmen 3.01 bis 3.05
Umsetzung	Das übergeordnete Konzept wird aufgrund der bestehenden Konzepte erstellt. Die bestehenden Konzepte wie das «Verkehrskonzept Saisonbetrieb Eisbahn» oder das Verkehrskonzept für Grossveranstaltungen auf dem Flugplatz von versch. Ersteller werden integriert und auf die weiteren noch zu erstellenden Konzepte (Schwimmbad, Obere Mühle, Fussballplatz, Schützenhaus, Chilbiplatz, Samsung Hall etc.) abgeglichen und als Grundlagen für zukünftige Bewilligungen erstellt. Das übergeordnete Konzept wurde 2021 vom Stadtrat verabschiedet.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit Massnahmen 3.01-3.06, insbesondere 3.03 und 3.04.
Bemerkungen	2017 gab es während dem Dorffest eine Parkplatzknappheit. Es ist anzustreben, bei solchen Festen die Parkhäuser im Stadtzentrum zu öffnen. Von den Veranstaltern sollte grundsätzlich verlangt werden, dass sie dies sicherstellen.



Stand: 12. Oktober 2016

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.07
			Nr. Einzelmassn.	---
Massnahme	Parkierung Parkleitsystem Zentrum			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis 2016 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 170'000 Gesamtkosten: CHF 380'000 Konto: 1620.5011.10 Investitionsplanung: CHF 170'000 Jahr(e) 2016 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH ☒ Geschäftshaus City AG ☒ Migros Pensionskasse ☒ Helvetia Versicherungen			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Für die grösseren Parkplätze im Stadtzentrum wird ein Parkleitsystem geschaffen, das den PP-Suchverkehr lenkt und reduziert. In dieses System werden eingebunden: - CityCenter - Marktgasse - Inside - Chilbiplatz Die abteilungsspezifischen Arbeiten: - Abt. Planung: Koordination mit beteiligten PP-Betreibern - Abt. Sicherheit: Festlegung/Bewilligung Standorte und Anzeigen-Layout - Abt. Tiefbau: Koordination der Bauarbeiten (Mastfundamente, Schächte, Kabeltrassen, Steuerungssystem)
Ziele	- Reduktion des PP-Suchverkehrs - Lenkung PP-Suchverkehr - Angebotsorientierte Optimierung der PP-Auslastung - Erweiterbarkeit des Systems
Umsetzung	Die Massnahme wurde im Frühjahr 2016 umgesetzt und das Parkleitsystem Ende März 2016 in Betrieb genommen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordinationsbedarf mit dem Umbau des CityCenters und der Umgestaltung des Adlerplatzes mit der Aufhebung der Parkplätze (2.12)
Bemerkungen	Die jährlichen Betriebskosten werden über die Laufende Rechnung abgerechnet (kein Investitionscharakter).



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.01
			Nr. Einzel-massn.	1.4.1 / 7.4.1
Massnahme	Velokonzept Ergänzungen / Optimierungen (gem. Veloförderungskonzept 2010 – 2014)			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 200'000 Gesamtkosten: CHF 200'000 Konto(s) / / Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Aus dem Veloförderungskonzept 2010-14 sind noch verschiedene Massnahmen offen resp. nicht umgesetzt, die nicht mit bestehenden Planungen (z.B. BGK Bahnhofstrasse, Kreuzung Zürich-/Höglstrasse, u.a.) kollidieren. Darunter sind einzelne schwierige Fälle, welche nur schwer zu realisieren sind. Auch befinden sich gewisse Stellen auf Staatsstrassen und liegen dadurch in der Kompetenz des Kantons. Neben Netzergänzungen gehören zu diesem Massnahmenpaket auch: • Öffentliche Veloabstellplätze • Signalisation • Bike Sharing Für Velofahrer wird im Bereich der Bahnhöfe zudem die Einrichtung von B+R Massnahmen geprüft. Alle Massnahmen sind in einer separaten detaillierten Liste zusammengestellt.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	Das Veloförderungskonzept 2010-14 ist umgesetzt. Das Objektblatt wird durch das neue Konzept 2015-2020 (4.04) sowie die separate Massnahme Bike-sharing (4.05) ersetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahmen sind mit anderen Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, ÖV, MIV, Parkierung zu koordinieren. Massnahmen im Bereich der Staatsstrassen sind mit dem Kanton zu koordinieren.
Bemerkungen	



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.02
			Nr. Einzelmassn.	7.4.5
Massnahme	Velokonzept, Schliessen von Netzlücken (gem. Veloförderungskonzept 2010 – 2014)			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ 2015 bis 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☒ z.T. Kt.ZH, TBA			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF ca. 400'000 Gesamtkosten: CHF ca. 400'000 Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Gemäss Abstimmung vom 30.11.2008 ergreift Dübendorf Fördermassnahmen für den Veloverkehr, insbesondere durch die Realisierung eines möglichst durchgängigen Velowegnetzes. Der dementsprechende Umsetzungsplan enthält auch Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken. Im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen erster und zweiter Priorität ist seit 2010 ein erstes Massnahmenpaket in Umsetzung, weitere folgen. Wichtige Netzlücken sind u.a.: - Glatt-Quai (Markierung/Signalisation) - Fil Bleu (vgl. Objektblatt 6.04) - Wallisellenstrasse (Verbreiterung Strasse) - Bettlistrasse (Verbreiterung Strasse) - Stadthausareal (Wegverb. / Signal) - Zürichstrasse (zw. Sonnental und Högler) Eine Vernetzung erfolgt auch mit den Veloachsen der Nachbargemeinden. Alle Massnahmen sind in einer separaten detaillierten Liste zusammengestellt.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	Das Veloförderkonzept 2010-14 ist umgesetzt. Die aktualisierten Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken fliessen ins neue Konzept 2015-2020 ein. Objektblatt 4.02 wird somit von Objektblatt 4.04 ersetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahmen sind mit anderen Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, ÖV, MIV und Parkierung zu koordinieren.
Bemerkungen	keine



Stand: 12. Oktober 2015

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.03
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen (gem. Veloförderungskonzept 2010 – 14)			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ 2015 bis 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF ca. 1 Mio Gesamtkosten: CHF ca. 1 Mio. Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Gemäss Abstimmung vom 30.11.2008 ergreift Dübendorf Fördermassnahmen für den Veloverkehr, insbesondere durch die Realisierung eines möglichst durchgängigen Velowegnetzes. Der dementsprechende Umsetzungsplan enthält auch Sanierungsmassnahmen bei Strassenzügen und Kreuzungen unter besonderer Beachtung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs. Im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen erster und zweiter Priorität ist seit 2010 ein erstes Massnahmenpaket in Umsetzung. Weitere folgen insbesondere im Rahmen von Knoten- und Platzumgestaltungen. Die wichtigsten sind - Knoten Stadthauskreuzung 500'000.- - Usterstrasse (zw. Strehlgasse / Bettlistrasse) 500'000.- Seit Herbst 2013 läuft an 12 Stellen mit Sicherheitsdefizit auch ein Pilotversuch mit roteingefärbten Velostreifen. Alle Massnahmen sind in einer separaten detaillierten Liste zusammengestellt.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	Das Veloförderkonzept 2010-14 ist umgesetzt. Die aktualisierten Massnahmen zur Beseitigung von Gefahrenstellen fliessen ins neue Konzept 2015-2020 ein. Objektblatt 4.03 wird somit von Objektblatt 4.04 ersetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahmen sind mit anderen Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, ÖV, MIV und Parkierung zu koordinieren.
Bemerkungen	keine



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt																
			Nr.	4.04															
			Nr. Einzelmassn.																
Massnahme	Velokonzept																		
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief																		
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen																		
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren)		☐ bis Ende 2014 ☐ bis Ende 2015 ☒ bis Ende 2018																
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Sicherheit	☒ Verkehrsausschuss ☒ Tiefbau	☒ Stadtplanung ☐																
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☒ Sicherheit	☐ Verkehrsausschuss ☐ Tiefbau	☐ Stadtplanung ☐																
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☒ KAPO ZH ☐ VBG ☐ VBZ ☐ SBB	☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Dietlikon ☒ IG Velo	☐ Stadt Zürich ☐ Gde. Volketswil ☐ Gde. Wallisellen ☐ ☐																
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1.3 Mio.* Gesamtkosten: CHF 1.7 Mio. <i>* ersetzt ehemalige Objektblätter 4.01-4.03</i> Konto(s): 1620.5010.166 / IR00121 <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"></th> <th style="text-align: left;">Jahr(e)</th> <th style="text-align: left;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 100'000</td> <td>2018</td> <td>SRB 16-136</td> </tr> <tr> <td>CHF 500'000</td> <td>2019</td> <td>SRB 16-136</td> </tr> <tr> <td>CHF 275'000</td> <td>2020</td> <td>SRB 16-136</td> </tr> <tr> <td>CHF 200'000</td> <td>2021</td> <td>SRB 16-136</td> </tr> </tbody> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 100'000	2018	SRB 16-136	CHF 500'000	2019	SRB 16-136	CHF 275'000	2020	SRB 16-136	CHF 200'000	2021	SRB 16-136
	Jahr(e)																		
Investitionsplanung: CHF 100'000	2018	SRB 16-136																	
CHF 500'000	2019	SRB 16-136																	
CHF 275'000	2020	SRB 16-136																	
CHF 200'000	2021	SRB 16-136																	
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ Bund ☐ andere																		
Kartenausschnitt																			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Das Velokonzept definiert Massnahmen erster und zweiter Priorität. Rund 40 dieser Einzelmassnahmen wurden bereits im Rahmen des Veloförderkonzepts 2010-2014 umgesetzt (siehe 4.01). Das Veloförderkonzept 2015-2020 fasst die bisherigen Einzelmassnahmen (4.01-4.03) zusammen und definiert wiederum ein Massnahmenpaket für die nächsten fünf Jahre (rund 30 Einzelmassnahmen). In einem aktualisierten Übersichtsplan sind die Merkmale des Dübendorfer Velonetzes sowie dessen Mängel und Gefahrenstellen dargestellt. Alle Massnahmen sind in einer separaten Liste zusammengestellt. Aus dem ursprünglichen Velokonzept konnten bis auf drei verbleibende Massnahmen alle Massnahmen mit Priorität 1 realisiert werden. 2017 wurden bereits zahlreiche Massnahmen der 2. und 3. Priorität umgesetzt. Die Massnahmen 2017 mussten aufgrund der erwarteten Kosten (Kompetenz GR) als Zweijahresetappe 2017/18 umgesetzt werden. 2019 soll die Veloabstellanlage Stettbach Süd umgesetzt werden.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	Das neue Langsamverkehrskonzept (LVK) ersetzt das alte Velokonzept seit seiner Verabschiedung 2019. 2019 fand die Übergangsplanung statt. Ab 2020 werden Velomassnahmen im Rahmen des neuen LVK umgesetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Das Objektblatt 4.04 ersetzt die abgeschlossenen Objektblätter 4.01 (Ergänzungen und Optimierungen), 4.02 (Schliessen von Netzlücken) und 4.03 (Beseitigung von Gefahrenstellen). Ab 2019 wird das Objektblatt mit dem neuen Langsamverkehrskonzept (Objektblatt 4.06) zusammengeführt.
Bemerkungen	

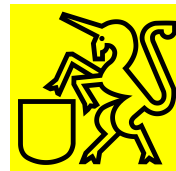


Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.05
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Bikesharing			
Priorität	☐ hoch ☐ mittel ☒ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2019			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ IG Velo ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: 0 Gesamtkosten: 0 Konto: laufende Rechnung Jahr(e) Investitionsplanung: CHF CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☒ Sponsoren (Annahme: 50-70%) ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Zum Thema Bikesharing wurden 2014 diverse Abklärungen und Vorarbeiten in die Wege geleitet. Im Frühjahr 2015 legte Yaver ein Grobkonzept vor, das drei Ausbauvarianten (Gross, Mittel, Minimal) vorschlägt. Der Verkehrsausschuss fällte am 24.3.2015 den Grundsatzentscheid, dass die Thematik weiterzuverfolgen ist. Dübendorf habe sich dabei eng an den Entwicklungen der Stadt Zürich zu orientieren, um die für die Umsetzung notwendigen Synergien zu nutzen. Auch mögliche Synergien mit Nachbargemeinden (Wallisellen) sind in Betracht zu ziehen. Aufgrund der Einführung von PubliBike in der Stadt Zürich änderte sich die Situation für Dübendorf massgeblich. Mit einer Station in Stettbach wird auch Dübendorf an das System von "Züri Velo" erschlossen, weshalb die Einführung eines kompatiblen Systems geprüft wurde. Zusammen mit den Nachbargemeinden verfolgt man seit 2017 die koordinierte Einführung des PubliBike-Systems im Glattal. Investitionskosten entstehen keine. Die Gemeinden beteiligen sich lediglich an den Betriebskosten.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	2018 wurden eingehende Abklärungen zum Thema Bikesharing getroffen sowie Verhandlungen mit PubliBike geführt, um ein zur Stadt Zürich kompatibles Bikesharing-System einführen zu können. Das PubliBike-Netz Glattal wurde am 5. September 2019 erfolgreich eröffnet. Der Vertrag läuft über 5 Jahre, mit Option auf Verlängerung. 2020 wird ein Reglement für freefloater-Angebote ausgearbeitet (Trottinets, Velos), um einen sinnvollen Umgang mit entsprechenden Anbietern zu finden. Das Objektblatt kann jedoch abgeschlossen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordination mit 4.04.
Bemerkungen	Die Betriebskosten werden über die Laufende Rechnung verrechnet.



Stand: 30. November 2024

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	4.05
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Bikesharing - Weiterführung			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☒ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ Weiterführung ab 24			
beteiligte Stellen in- tern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, AFM ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☒ Gde. Opfikon ☐ SBB ☒ IG Velo ☒ Gde. Kloten			
Finanzierung	Zulasten Erfolgsrechnung: Gesamtkosten: - Betrieb (jährlich wiederkehrend ab 2025): CHF 2'065 Investition (einmalig 2025): CHF 11'750 Konto(s): Investitionsplanung:			
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ Sponsoren			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Am 5. September 2019 wurde das PubliBike-Netz Glattal als Ausdehnung des ZüriVelo Netzes eröffnet. Der Vertrag ist an denjenigen zwischen der Stadt Zürich und PubliBike gebunden. Da dieser nach 5 Jahren Laufzeit nicht verlängert wurde, findet eine Neuausschreibung statt. Ab 2024 soll in Zürich die Weiterführung ZüriVelo 2.0 umgesetzt werden. Darin enthalten ist die Option, dass Dübendorf sich zu denselben Konditionen wie Zürich anschliessen kann. Denkbar sind auch 2-3 zusätzliche Stationen zu den aktuell bestehenden.
Ziele	- Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - interkommunale Verbindungen sicherstellen - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Umsetzung	Die Vergabe der Stadt Zürich hat im 3. Quartal 2023 stattgefunden vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderates der Stadt Zürich zum Kredit. Da die Vergabe länger gedauert hat, wurde der laufende Vertrag mit PubliBike um ein Jahr verlängert. Dem sind auch die Glattalgemeinden gefolgt und haben den Vertrag ebenfalls verlängert. Der Gemeinderat hat im Budget 2024 eine Streichung zum Thema PubliBike vorgenommen. Aufgrund des laufenden Vertrages mussten die Kosten trotzdem bezahlt werden. Anfang 2024 wurde mit der neuen Offerte für Dübendorf klar, dass künftig deutlich geringere Kosten anfallen würden. Entsprechend wurde das Gespräch mit dem Runden Tisch Verkehr und der GRPK gesucht und Ende 2024 vom Stadtrat im November 2024 und vom Gemeinderat im Zusammenhang mit dem Budget 2025 definitiv der Weiterführung von PubliBike zugestimmt. <i>Anmerkung:</i> Der Gemeinderat hat im Budget 2024 eine Streichung zum Thema PubliBike vorgenommen. Es ist das weitere Vorgehen zu klären.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme führt das bestehende System weiter und ist deshalb zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	-

Objektblatt existiert seit 2016



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt										
			Nr.	4.06									
			Nr. Einzelmassn.										
Massnahme	Erarbeitung Langsamverkehrskonzept												
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief												
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen												
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis Ende 2018												
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐												
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐												
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☒ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☒ Gde. Fällanden ☒ Gde. Volketswil ☐ VBG ☒ Gde. Schwerzenbach ☒ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☒ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☒ IG Velo ☐												
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 205'000.* Gesamtkosten: CHF 205'000 Konto(s): 1620.5015.IR00118 (Fussverkehr) und 1620.5015.IR00122 (Velo- verkehr und weitere Kosten Langsamverkehrskonzept) <table style="width:100%; border:none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align:right;">Jahr(e)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 40'000</td> <td>2017</td> <td>SRB 17-343</td> </tr> <tr> <td>CHF 165'000</td> <td>2018</td> <td>SRB 17-343</td> </tr> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 40'000	2017	SRB 17-343	CHF 165'000	2018	SRB 17-343
	Jahr(e)												
Investitionsplanung: CHF 40'000	2017	SRB 17-343											
CHF 165'000	2018	SRB 17-343											
Mitfinanzierende Stellen extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☐ andere												
Kartenausschnitt													



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	In der Stadt Dübendorf existieren derzeit mehrere Teilkonzepte, welche die städtische Langsamverkehrsplanung abdecken. Das Veloförderkonzept (4.04), das Konzept Sichere Schulwege (5.03) und das Konzept Verkehrsberuhigung in Quartieren (5.02) haben bereits viele Sicherheitslücken geschlossen und Infrastrukturverbesserungen erreicht. Es existiert heute jedoch derzeit kein Instrument, welches eine umfassenden Netzplanung für den Langsamverkehr liefert, den Fussgänger- und Veloverkehr gesamthaft betrachtet, entsprechend plant und dabei auch einen Fokus auf die Qualität und Gestaltung des öffentlichen Raums legt. Die Stadt Dübendorf beabsichtigt deshalb, basierend auf den bisherigen Konzepten ein neues, umfassendes Langsamverkehrskonzept (LVK) zu erarbeiten, mit welchem die bisherigen Konzepte in eine einheitliche Langsamverkehrsplanung übergeleitet werden und welches auf die aktuellen Bedürfnisse der Verkehrsplanung abgestimmt ist. Ziel ist es, dem Fuss- und Veloverkehr in der städtischen Verkehrsplanung ein stärkeres Gewicht zu geben. Das Langsamverkehrskonzept soll das gesamte Stadtgebiet sowie die Schnittstellen zu den Nachbargemeinden und zur regionalen und kantonalen Planung abdecken. Da es sich um eine Weiterentwicklung der bisherigen Teilkonzepte handelt, wird der Teil Fussverkehr aus dem bisherigen Konto „Verkehrssicherheit Weitere Quartiere“ finanziert. Für den Teil Veloverkehr und weitere Kosten zur Erstellung des Konzepts wurden im Voranschlag 2018 separate Mittel eingestellt. Das LVK hat sich an den strategischen Zielen des GVK auszurichten, soll jedoch die Ziele im Bereich Langsamverkehr detaillierter und umfassender konzipieren. Das LVK soll Massnahmen definieren, welche zu einem attraktiven, sicheren und durchgehenden LV-Netz führen und im Sinne der LV-Förderung die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen.
Ziele	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs in der städtischen Verkehrsplanung - Überleitung der bisherigen Teilkonzepte in eine gesamthafte Planung des Fuss- und Veloverkehrs - Verkehrssicherheit und Raumorientierung erhöhen, Begegnung und Bewegung fördern, Treffpunkte und Ruhebereiche schaffen, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen, lokale Ökonomie durch frequentierteren Fussgängerverkehr stärken (Laufkundschaft)
Umsetzung	Das Langsamverkehrskonzept (LVK) wurde vom Stadtrat am 14. März 2019 verabschiedet. Es gilt seither als Grundlage für die Langsamverkehrsplanung der Stadt Dübendorf. Für die Umsetzung werden die Objektblätter 4.08 bis 4.10 erstellt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die verwandten Teilkonzepte im Bereich Veloverkehr (4.04) und Fussverkehr (5.02, 5.03) werden vorläufig weitergeführt. Nach der Erstellung des Langsamverkehrskonzepts werden die Objektblätter entsprechend aktualisiert bzw. ersetzt.
Bemerkungen	-



Stand: 12. Oktober 2016

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.01
			Nr. Einzelmassn.	1.2.4.1 1.5.4
Massnahme	Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2016 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ 2014 bis 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 293'000 Gesamtkosten: CHF 293'000 Konto: 1620.5010.40 Investitionsplanung: CHF 293'000 2016 SRB 14-253 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Im Gebiet Birchlen befinden sich drei Kindergärten und ein Schulhaus. Sie liegen an Quartierstrassen, welche teilweise ohne Trottoir sind, mit längsparkenden Fahrzeugen. Auf Grund der parkierten Fahrzeuge sind viele Fussgängerübergänge schlecht einsehbar und bergen Gefahrenpotential, welches entschärft werden soll. Zudem wird teilweise relativ schnell gefahren. Deshalb soll im ganzen Wohnquartier zwischen Ring- und Meiershofstrasse eine Zone „Tempo 30“ eingerichtet werden.
Ziele	Sichere Schulwege ohne gefährliche Fussgängerübergänge, wenn möglich auf dem Trottoir oder auf fast verkehrsfreien Quartierstrassen und -wegen.
Umsetzung	Die Umsetzung hat sich aufgrund baulicher Engpässe mit der Baustelle Höglerstrasse (Objektblatt 2.13) verzögert und wurde 2016 umgesetzt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt																						
			Nr.	5.02																					
			Nr. Einzelmassn.	diverse																					
Massnahme	Verkehrssicherheit Weitere Quartiere																								
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief																								
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen																								
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2015 bis 2023																								
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐																								
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐																								
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐																								
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: 1.52 Mio Gesamtkosten: 1.6 Mio. Konto(s) 1620.5015.125 / IR00118 <table border="0"> <thead> <tr> <th></th><th>Jahr(e)</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Investitionsplanung: CHF 120'000</td><td>2017</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 200'000</td><td>2018</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 200'000</td><td>2019</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 200'000</td><td>2020</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 200'000</td><td>2021</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>CHF 600'000</td><td>ab 2022</td><td>SRB/GRB</td></tr> </tbody> </table>					Jahr(e)		Investitionsplanung: CHF 120'000	2017	SRB/GRB	CHF 200'000	2018	SRB/GRB	CHF 200'000	2019	SRB/GRB	CHF 200'000	2020	SRB/GRB	CHF 200'000	2021	SRB/GRB	CHF 600'000	ab 2022	SRB/GRB
	Jahr(e)																								
Investitionsplanung: CHF 120'000	2017	SRB/GRB																							
CHF 200'000	2018	SRB/GRB																							
CHF 200'000	2019	SRB/GRB																							
CHF 200'000	2020	SRB/GRB																							
CHF 200'000	2021	SRB/GRB																							
CHF 600'000	ab 2022	SRB/GRB																							
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere																								
Kartenausschnitt																									



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Im ganzen Siedlungsgebiet befinden sich Kindergärten und Schulhäuser. Diese liegen mehrheitlich an Quartierstrassen, welche teilweise ohne Trottoir sind, mit längsparkenden Fahrzeugen. Auf Grund der parkierten Fahrzeuge sind viele Fussgängerübergänge schlecht einsehbar und bergen Gefahrenpotential, welches entschärft werden soll. Zudem soll in einigen Quartieren eine 30er-Zone eingerichtet werden. In der Planungsphase befinden sich z.Zt. noch: <table> <thead> <tr> <th></th><th>Prio</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Raum Stägenbuck (u.a. Verengungen, versetzte PP, Pfosten)</td><td>3</td></tr> <tr> <td>- Raum Flugfeld / Nelkenstr. (u.a. Tempo 30, versetzte Parkierung)</td><td>3</td></tr> <tr> <td>- Raum Dorf- / Strehlgasse (Kissen, FG-Inseln)</td><td>-</td></tr> <tr> <td>- Raum Högler (Vertikalversätze)</td><td>3</td></tr> <tr> <td>- Raum Zelgli (Kissen, Verengung)</td><td>3</td></tr> <tr> <td>- Raum Grüze (Tempo 30, Belagskissen, versetzte Parkierung)</td><td>2</td></tr> <tr> <td>- Raum Sonnenberg (versetzte Parkierung, Verschieben von PP)</td><td>2</td></tr> <tr> <td>- Raum Gockhausen (zusätzliche Markierung Tempo 30)</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>		Prio	- Raum Stägenbuck (u.a. Verengungen, versetzte PP, Pfosten)	3	- Raum Flugfeld / Nelkenstr. (u.a. Tempo 30, versetzte Parkierung)	3	- Raum Dorf- / Strehlgasse (Kissen, FG-Inseln)	-	- Raum Högler (Vertikalversätze)	3	- Raum Zelgli (Kissen, Verengung)	3	- Raum Grüze (Tempo 30, Belagskissen, versetzte Parkierung)	2	- Raum Sonnenberg (versetzte Parkierung, Verschieben von PP)	2	- Raum Gockhausen (zusätzliche Markierung Tempo 30)	3
	Prio																		
- Raum Stägenbuck (u.a. Verengungen, versetzte PP, Pfosten)	3																		
- Raum Flugfeld / Nelkenstr. (u.a. Tempo 30, versetzte Parkierung)	3																		
- Raum Dorf- / Strehlgasse (Kissen, FG-Inseln)	-																		
- Raum Högler (Vertikalversätze)	3																		
- Raum Zelgli (Kissen, Verengung)	3																		
- Raum Grüze (Tempo 30, Belagskissen, versetzte Parkierung)	2																		
- Raum Sonnenberg (versetzte Parkierung, Verschieben von PP)	2																		
- Raum Gockhausen (zusätzliche Markierung Tempo 30)	3																		
Ziele	Sichere Schulwege ohne gefährliche Fussgängerübergänge, wenn möglich auf dem Trottoir oder auf fast verkehrsfreien Quartierstrassen und -wegen.																		
Umsetzung	Im Quartier Birchlen wurde 2016 eine Tempo-30-Zone umgesetzt. 2017 wurden Massnahmen im Quartier Sonnenberg umgesetzt (5.07). Das Langsamverkehrskonzept löst die bisherige Planung, welche auf dem SNZ-Bericht von 2013 basierte, ab (neues Objektblatt 4.10). Das «Konzept Tempo 30», welches als Reaktion auf die Motion Johner (Tempo 30 auf Quartiererschliessungsstrassen) ausgearbeitet wurde, wird für Folgeprojekte im Bereich Verkehrssicherheit ebenfalls eine aktualisierte Grundlage bieten.																		
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.																		
Varianten / Alternativen	keine																		
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Es ist zu koordinieren mit den Massnahmen an Fussgängerübergängen / Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung (5.03). Vorgehen gemäss 5.01 (Birchlen). Ab 2019 wird das Objektblatt mit dem neuen Langsamverkehrskonzept (Objektblatt 4.06) zusammengeführt.																		
Bemerkungen	keine																		

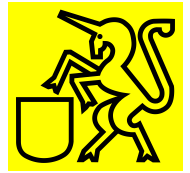


Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.03
			Nr. Einzelmassn.	diverse
Massnahme	Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren, dringende) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren, übrige) ☒ bis 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stel- le	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV / TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1'125'000 Gesamtkosten: CHF 1'325'000 Konto: 1620.5010.11 / IR00100 Jahr(e) Investitionsplanung: CHF 200'000 2017 SRB/GRB CHF 200'000 2018 SRB/GRB CHF 200'000 2019 SRB/GRB CHF 200'000 2020 SRB/GRB CHF 200'000 2021 SRB/GRB CHF 125'000 ab 2022 SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	In der Stadt Dübendorf wurden 2012 182 Fussgängerstreifen (FGST) auf ihre Normkonformität und Zustand überprüft. Obwohl die Mehrheit der vorhandenen FGST für akzeptabel bis gut befunden wurde, werden für viele der FGST diverse Massnahmen zur Optimierung der Fussgängersicherheit vorgeschlagen. Fussgängerstreifen an Lichtsignalanlagen (LSA) wurden nur dann genauer angeschaut, wenn die Möglichkeit besteht, dass die LSA zu gewissen Tageszeiten ausser Funktion ist und der FGST eine unkontrollierte Querung darstellt. Alle Massnahmen zu den ca. 180 FGST- Objekten sind in einer separaten Liste zusammengestellt.
Ziele	Erhöhung der Fussgängersicherheit resp. Verbesserung der Schulwegsicherheit
Umsetzung	Sämtliche Massnahmen wurden bis Ende 2018 umgesetzt. Seit März 2019 ist das Langsamverkehrskonzept (LVK) die neue Grundlage für Massnahmen im Bereich Fusswege und Fussgängerübergänge (neues Objektblatt 4.10).
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die vorgeschlagenen Massnahmen sind, soweit sie von den beteiligten Amtsstellen als relevant angesehen wurden, zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Alternativen sind, soweit vorhanden, bereits auf der Stufe Massnahmenevaluation untersucht worden.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Koordinationsbedarf mit 5.02 Ab 2019 wird das Objektblatt mit dem neuen Langsamverkehrskonzept (Objektblatt 4.06) zusammengeführt.
Bemerkungen	keine





Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Fussgänger- und Velofahrer-freundlich gestaltete Langsamverkehrsachsen bilden ein städtebauliches Grundgerüst für die Quartierentwicklung. Gemäss den Ergebnissen der Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“ soll eine neue Langsamverkehrsachse den Glattraum („Fil bleu“) und das Flugplatzareal („Fil vert“) auf direktem Weg verbinden. Die östliche Achse liegt auf der Oskar-Bider-Strasse, wo heute eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr unter den Bahnanlagen besteht. Die Unterführung ist sehr schmal, was zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr führt. Sie ist dunkel, schlecht einsehbar und insgesamt bezüglich Gestaltung für das subjektive Sicherheitsempfinden wenig attraktiv.
Ziele	- Erhöhung des FG-Komforts - Sichere und attraktive Verbindung für Velofahrer zwischen Flugfeldquartier und dem Erholungsraum Glatt (fil bleu) - Verminderung der Trennwirkung zwischen nördlichem und südlichem Stadtgebiet - Entschärfung des Konflikts zwischen Fuss- und Veloverkehr in der bestehenden Unterführung
Umsetzung	Aus Sicht der Stadt Dübendorf besteht aktuell kein Handlungsbedarf. Mit der künftigen Entwicklung im Flugfeldquartier und im Innovationspark kann der Handlungsbedarf wieder neu beurteilt werden, dies dürfte jedoch noch länger kein Thema sein. Das Objektblatt kann aus heutiger Sicht abgeschrieben und die Mittel sollen aus der Investitionsplanung gestrichen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Konzeptionell ist die Massnahme Teil der umfassenden Planung und Weiterentwicklung von Dübendorf Nord-Ost (6.01). Sie ist zu koordinieren mit - der Planung des Fil bleu (6.04) - der neuen Gleisquerung Casinostrasse (5.04) Die Massnahme ist dringend an den Bedürfnissen des Veloverkehrs zu orientieren.
Bemerkungen	Da die Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation von der Stadt Dübendorf als C-Massnahme eingegeben wurde, wurde sie aus dem Programm gestrichen. Aktuell ist somit mit keiner Mitfinanzierung durch den Bund zu rechnen, womit die vollen Kosten dereinst zulasten der Stadt Dübendorf gehen.



Stand: 9. November 2021

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.07
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Verkehrssicherheit Massnahmenpaket Quartier Sonnenberg			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ 2016 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ 2017 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2018 (2. Etappe)			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: 0 Gesamtkosten: 0 Konto: -- Investitionsplanung: CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Im Gebiet Sonnenberg befinden sich das Schulhaus (Grund-, Unter- und Mittelstufe) sowie der Kindergarten Sonnenberg. Die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Sonnenbergstrasse sind hoch und die gestreckte Linienführung und der breite Strassenraum führen zu einer zügigen Fahrweise. Abklärungen im Laufe des Jahres 2016 ergaben einen Handlungsbedarf im Raum Sonnenberg.
Ziele	Sichere Schulwege ohne gefährliche Fussgängerübergänge. Erhöhung der Verkehrssicherheit im Wohnquartier Sonnenberg.
Umsetzung	2017 und 2019 wurden auf der Sonnenbergstrasse Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Nach deren Evaluation wurde 2021 entschieden, dass keine ergänzenden Massnahmen notwendig sind. Das Objektblatt kann somit abgeschlossen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.08
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Bushaltestelle und Fussgängersicherheit Im Schossacher			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren: Bus) ☐ 2017 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren: Knoten) ☐ 2018 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2019			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1'100'000 Gesamtkosten: CHF 1'100'000 Konto: IR00119 Investitionsplanung: CHF 1'026 '000 Jahr(e) 2019 SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Lagen der beiden Bushaltestellen "Schossacher" sind auf die Knotenumgestaltung abzustimmen. Die Bushaltestelle "Schossacher" in Richtung Usterstrasse liegt auf Höhe der Liegenschaft Im Schörli 2 und ist als Fahrbahnhaltstelle ausgebildet. Sie soll leicht verschoben und mit einem gesicherten Fussgängerübergang versehen werden. Die Bushaltestelle in Richtung Überlandstrasse liegt auf Höhe bzw. in der Zufahrt zur Liegenschaft Im Schossacher 7. Der Haltebereich beansprucht teilweise die Fahrbahn und teilweise das Trottoir. Sie soll aus der Einmündung zum Grundstück Schossacher 7 versetzt und gegenüber der anderen angeordnet werden. Es wurde festgestellt, dass die ursprünglich vorgesehene Änderung des Verkehrsregimes am Knoten Usterstrasse/im Schossacher keine Verbesserung der Situation bewirken würde. Daher wird von der Knotenumgestaltung abgesehen. Dafür soll ein durchgängiges Trottoir erstellt werden, um die Fussgängersicherheit zu erhöhen.
Ziele	Die Knotenumgestaltung im Bereich Usterstrasse / Im Schossacher bringt neben einer klaren Linienführung der Sammelstrasse, eine Sicherstellung und Verbesserung der Querungen für Velofahrer sowie Fussgänger. Die Optimierung der beiden Bushaltestellen führt zu einer Verbesserung für die Busbenutzer in Bezug auf die Zugänglichkeit zur Haltestelle sowie den Komfort. Durch die Erstellung einer Buswartehalle erhalten die Busbenutzer einen Witterungsschutz. Die Umsetzung wurde 2019 abgeschlossen.
Umsetzung	Die Massnahmen (Bushaltestellen/ Strassensanierung/ Neuer Gehweg) sollen 2019 umgesetzt werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Unterschiedliche Varianten wurden untersucht und als weniger zweckmässig verworfen (Bericht vom 13. Oktober 2015).
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Das vorliegende Objektblatt wurde auf Wunsch der GRPK nach der Verabschiedung der Objektblätter durch den Stadtrat nachträglich aufgenommen. Der Stadtrat hat dies zur Kenntnis genommen.

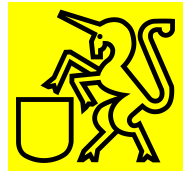


Stand: 9. November 2021

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.09
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Tempo 30-Zone Stadtzentrum			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ 2018 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ 2019 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2021			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2021-2030): 80'000 Gesamtkosten: 165'000 Konto: IR00130 Investitionsplanung: CHF 80'000 2021			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die Stadt Dübendorf beabsichtigt, das Verkehrsregime auf der Bahnhofstrasse zu überarbeiten sowie die Achse gestalterisch aufzuwerten (2.14). In einem ersten Schritt wurde 2019 das «Verkehrskonzept Stadtzentrum» erarbeitet. Das Verkehrskonzept bezieht neben der Bahnhofstrasse auch das angrenzende Strassennetz mit ein, analysiert die heutigen Verkehrsflüsse und zeigt verschiedene Szenarien für Anpassungen des Verkehrsregimes auf der Bahnhofstrasse und deren Umgebung auf. Nach sorgfältiger Prüfung der unterschiedlichen Szenarien und deren zu erwartenden Auswirkungen beschloss der Stadtrat im März 2019 die Errichtung einer Tempo 30-Zone im Stadtzentrum. Das Projekt wird im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts – Teil Verkehrssicherheit umgesetzt.
Ziele	• Verkehrsentlastung im Stadtzentrum • Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum • Gute Voraussetzungen für den Busverkehr erhalten • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr • Stetiger Verkehrsfluss des MIV auf tiefem Geschwindigkeitsniveau • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Reduktion der Lärmbelastung
Umsetzung	Im September 2019 wurde das Ausführungsprojekt und der entsprechende Kredit vom Stadtrat bewilligt. 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. Mit der Einrichtung einer Tempo 30-Zone wurde noch keine gestalterische Aufwertung vorgenommen. Diese wird im Rahmen von Objektblatt 2.14 separat weiterverfolgt.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Alternative Varianten wurden geprüft und als weniger geeignet verworfen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	- Objektblatt 4.10 LVK Teil Verkehrssicherheit - Objektblatt 2.14 Gestaltung und Aufwertung Bahnhofstrasse - «Konzept Tempo 30» (Motion Theo Johnner)
Bemerkungen	



Stand: 9. November 2021

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	5.10		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Tempo 30-Zone Stägenbuck					
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief					
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen					
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ 2018 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ 2019 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2021					
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐					
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐					
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2021-2030): 50'000 Gesamtkosten: 50'000 Konto: IR01117 Investitionsplanung: CHF 50'000 2021					
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Bereits 2013 wurde ein Konzeptbericht erarbeitet, welcher geeignete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Gebiet von Schulhäusern vorschlägt. Im Betrachtungsraum A, Stägenbuck wurde die Errichtung einer Tempo 30-Zone empfohlen. Der Wunsch nach Tempo 30 ist in der Bevölkerung vorhanden. Entsprechende politische Vorstösse verleihen dem Anliegen vermehrt Auftrieb. Für das Quartier Stägenbuck erachtet der Stadtrat den Handlungsbedarf als gegeben. Im Januar 2019 sprach er sich für die Errichtung einer Tempo 30-Zone aus und gab ein entsprechendes Gutachten in Auftrag. Bis zum Herbst 2019 wurde das Gutachten erstellt und von der Kantonspolizei genehmigt.
Ziele	• Reduktion der Gefährdung durch den MIV • Verbesserung der Wohnqualität durch eine Reduktion der Immissionen durch Lärm und Abgase • Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer
Umsetzung	Im Oktober 2019 wurde das Ausführungsprojekt und der entsprechende Kredit vom Stadtrat bewilligt. 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.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	- Objektblatt 4.10 LVK Teil Verkehrssicherheit - «Konzept Tempo 30» (Motion Theo Johner)
Bemerkungen	



Stand: 30. November 2024

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)	Objektblatt	
		Nr.	6.01
		Nr. Einzel-massn.	8.4.3 / 8.4.4 / 8.6.6
Massnahme	Weiterentwicklung Bahnhof Süd		
Priorität	☐ hoch ☐ mittel ☒ tief		
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen		
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2023		
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐		
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐		
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/ARE ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☒ Armasuisse ☒ SBB ☒ ARE ZH ☐		
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2023-2032): 100'000 Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto: IR01157 Investitionsplanung: CHF 50'000 2023 CHF 50'000 2024		
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere		
Kartenausschnitt			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die anstehenden, ungelösten Verkehrsprobleme beim Bahnhof Dübendorf sowie die offenen Fragen der Stadtentwicklung nördlich des Bahnhofs sind der Auslöser, dass 2013/14 eine städtebauliche Testplanung durchgeführt wurde. Ein konkreter, dringender Handlungsbedarf besteht nicht nur wegen der durch die Baudirektion verfügbaren Planungszone Wangenstrasse, sondern u.a. auch wegen dem südlich des Bahnhofs bzw. auf dem Areal der SBB nach wie vor gültigen „Teilrichtplan Bahnhofgebiet“ aus dem Jahre 1996. Bestimmende Faktoren sind die Vorgabe einer tangentialen Weiterführung der GlattalbahnPlus in Richtung Dietlikon (1.09) und der dringend notwendige Busbahnhof (2.14) und eine zusätzliche Gleisquerung südöstlich des Bahnhofs mit Perronzugang (5.04). Parallel dazu hat der Kanton Zürich 2013/14 eine städtebauliche Studie für den nationalen Innovationspark, Hubstandort Zürich durchgeführt. Die Ergebnisse aus diesen beiden Planungsverfahren sind zu berücksichtigen.
Ziele	Für das Gebiet zwischen Flugplatz und Glatt wird ein kohärentes Zukunftsbild entwickelt („städtebaulicher Quantensprung“) und die dazu erforderlichen Prozessschritte aufgezeigt. Zu den städtebaulichen Zielen gehören u.a.: - 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 ausreichende Kapazitäten bei optimaler Anbindung auf - Schaffung qualitativ hochwertiger Lebensräume - Bebauung im Bahnhofsumfeld widerspiegelt Zentrumsfunktion, schafft repräsentative Freiräume und wird den verkehrlichen Anforderungen gerecht
Umsetzung	Im Rahmen der Planung des Bushofs werden im Gebiet Bahnhof Süd Nachfolgeplanungen an die Testplanung durchgeführt. Der kommunale Verkehrsrichtplan hat die Resultate aufgenommen und diese wurden im Sommer 2023 durch den Gemeinderat beschlossen. Anschliessend ist die Baulinienfestlegung gestartet. Die Bau- und Niveaulinien wurden im Mai 2024 publiziert. Damit ist das Projekt planerisch abgeschlossen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und voraussichtlich machbar.
Varianten / Alternativen	Die möglichen Varianten wurden in beiden parallellaufenden Planungsverfahren von Stadt und Kanton geprüft.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Arbeiten sind abgestimmt auf die Planung des Bushofs (2.14) und der Verbreiterung der Personenunterführung (5.06) Koordinationsbedarf besteht auch im Abschnitt Bahnhof Nord bez. Der Projekte Verlängerung Glattalbahn (1.09) und der Zuflussoptimierung Wangenstrasse (2.05) sowie der Gleisquerung Säntisstrasse (5.04).
Bemerkungen	keine

Objektblatt existiert seit 2014



Stand: 13. November 2018

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.02
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Sportstätte Dürrbach, Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung Masterplan			
Priorität	☐ hoch ☐ mittel ☒ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren)			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: <i>noch offen</i> Gesamtkosten: CHF <i>noch offen</i> Konto(s) Investitionsplanung: CHF Jahr(e) CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☒ Gde. Wangen-Brüttisellen ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung und Ziele	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 Eglishölzli und Weid angeordnet werden könnten. Diese Angebotsplanung dient der anschliessenden Überprüfung der Nachfrage sowie der Klärung der Planungsinstrumente und Finanzierungsmöglichkeiten. Die bestehende Sportanlage Dürrbach umfasst eine Laufbahn, Spielfelder einen Hartplatz, eine Sporthalle und ein Garderobengebäude. Die Parkierung erfolgt entlang der Dübendorfstrasse. Zudem ist die landschaftliche Vernetzung wichtig (Fusswegachse Rotbuchstrasse, Aufwertung Bachbereiche, ökologische Vernetzung). Die Weidstrasse sollte mindestens im Bereich der Fusswegquerung beruhigt werden. Im Fokus stehen die verkehrlichen Massnahmen zur optimalen Erschliessung und Einbindung der neuen Sportanlage. Die Erschliessung mit dem Velo (inkl. Abstellanlage) muss dabei berücksichtigt werden.
Ziele	Planung der notwendigen verkehrlichen Massnahmen zur optimalen Erschliessung der neuen Sportanlage. Vorrang hat die ÖV-Erschliessung, zudem ist explizit der LV zu berücksichtigen.
Umsetzung	Ein neuer Eintrag im regionalen Richtplan Glattal ist Voraussetzung für die Erstellung einer neuen Sportstätte. Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung Regionaler Richtplan Glattal wird die Sportstätte Dürrbach als Sportanlage von regionaler Bedeutung eingetragen. Weitere Planungsschritte sind noch ausstehend. Die Erschliessung der Sportstätte wird im Zusammenhang mit dem Knoten Parkway / Innovationspark behandelt. Das Objektblatt kann daher abgeschrieben werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Der Verlauf der GlattalbahnPLUS bestimmt die Details der ÖV-Anbindung der Sportanlage. Es muss eine Kohärenz mit den Massnahmen für Sport- und Freizeitstätten, die im Rahmen des Parkierungskonzepts ausgearbeitet werden (3.04), gegeben sein.
Bemerkungen	keine



Stand: 7. November 2019

Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.03
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Umsetzung Quartierplan Hochbord			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2018			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stel- le	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau (Lead) ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AfV/TBA ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☒ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☒ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1.2 Mio.* Gesamtkosten: CHF 22,5 Mio. * Strassenbau und Sanierung bestehender Strassen, exkl. Kanalisationsanlagen Konto: 1620.5010.42 / IR00105 Investitionsplanung: CHF 600'000 Jahr(e) SRB 15-32 CHF SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☒ Grundstückseigentümer ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Im Verkehrsplan des Quartierplans werden die Anschlüsse der Hochbord- an die Überland- und die Zürichstrasse als kommunale Festlegung und damit als Groberschliessung erklärt. Die Hochbordstrasse verbleibt als Feinerschliessungsstrasse und direkte quartierinterne Verbindung, die nur dem ÖV und dem Langsamverkehr (LV) zugänglich ist. Dem Ziel-/Quellverkehr steht eine mehrfach abgewinkelte interne Strassenverbindung zur Verfügung, so angelegt um allfälligen Durchgangsverkehr abzuwehren. Das Mass der Nutzungen und die Parkplatzzahl haben sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren. Durch das Gebiet Hochbord (Hochbordstrasse/Neugutstrasse) wird eine Buslinie geführt mit genügend Bushaltestellen im Quartier. Das Quartierplangebiet wird mit verschiedenen Fuss- und Radwegen erschlossen.
Ziele	- Erneuerung und Erweiterung der Verkehrserschliessung ÖV, MIV, Velo und FG - Neue Wegbeziehungen ergänzen und bestehendes Netz optimieren - Neue ÖV-Führung mit Ausbau behindertengerechten Haltestellen
Umsetzung	Der Quartierplan wurde festgelegt und 2017 grösstenteils umgesetzt. Diverse Signalisationen, eine Polleranlage in der Hochbordstrasse als Durchfahrtssperre sowie Abschlussarbeiten im Zusammenhang mit Hochbauten wurden 2019 ausgeführt. Das Objektblatt kann abgeschlossen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Der Spatenstich ist am 12.08.2014 erfolgt.

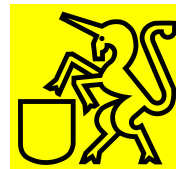


Stand: 13. Oktober 2020

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☒ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.05
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Veloverbindung Casino- bis Usterstr. und Gestaltung Freihaltezone Bettli			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ ab 2020			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH (Fil Bleu) ☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Stadt Zürich ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Wallisellen ☐ VBZ ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ SBB ☐ Gde. Opfikon ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 300'000 Gesamtkosten: CHF 500'000 Konto: IR00126 Investitionsplanung: CHF 50'000 2020 CHF 150'000 2021 CHF 100'000 2022 Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ Bund ☒ VVD			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Mit dem Neubau der Glattbrücke und der Neugestaltung des Glattquais konnte auf dem Abschnitt Bahnhofstrasse-Usterstrasse ein erster Abschnitt des Fil Bleu umgesetzt werden. Zwischen Bahnhof- und Casinostrasse wurde ein Veloweg erstellt, der jedoch zwischen Casino- und Usterstrasse noch keine Fortführung findet. Diese Lücke wird im Rahmen der Fil-Bleu-Umsetzung geschlossen. Mit dem Landabtausch an der Casinostrasse/Glattuferweg und der Umzonung des Grundstücks Kat.-Nr. 16115 von der Zone W4 in die Freihaltezone wurde der noch unbebaute Freiraum an der Glatt als Erholungsraum im Siedlungsgebiet gesichert. Das städtische, öffentlich genutzte Grundstück der Bettlistrasse 22 mit seinem grosszügigen Umschwung sowie die neue, durchgehende Freihaltezone entlang der Glatt gilt es als Ensemble zu beplanen und der Bevölkerung als attraktiven Erholungsraum zur Verfügung zu stellen. Eine Renaturierung der Glatt angrenzend an den bereits renaturierten Teil wird angestrebt.
Ziele	- Lückenschliessung der Radwegverbindung (Fil Bleu) - Aufwertung des Erholungsraums im Raum Glattweg - Attraktivierung des öffentlichen Raums
Umsetzung	Die Lückenschliessung des Radwegs wird in die Gesamtplanung Fil Bleu integriert und in diesem Rahmen festgelegt. Die Planung der Freihaltezone entlang des Glattwegs inkl. des grossen Umschwungs des Grundstücks Bettlistrasse 22 wurde wie vorgesehen ins inzwischen verabschiedete Freiraumkonzept übertragen und wird dort ins Massnahmenband aufgenommen. Das Objektblatt kann im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts daher abgeschlossen werden.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	- Erneuerung Glattbrücke und Umgestaltung Glattquai (kein GVK-Objektblatt); wird 2017 abgeschlossen - Fil Bleu (6.04) - Berücksichtigung der Vorgaben durch das Spiel- und Freiraumkonzept
Bemerkungen	Die Gesamtkosten der Freiraumgestaltung Bettli betragen CHF 500'000, der VVD trägt davon CHF 200'000.



Stand: 30. November 2025

Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	6.06
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	"Fil vert": Erlebnisrundweg Flugplatz Dübendorf			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Umsetzungsstand	☐ sistiert/noch offen ☐ in Planung/Umsetzung ☒ abgeschlossen			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Mitte 2025 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2025 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis 2030			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☒ Hochbau			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrskommission ☒ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☐ Tiefbau ☐			
beteiligte Stellen extern	☒ Kt. ZH, AFM/TBA ☒ Gde. Wangen-Brütt. ☐ ZPG ☐ KAPO ZH ☐ Gde. Fällanden ☒ Gde. Volketswil ☐ VBG ☐ Gde. Schwerzenbach ☒ GEFD			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan (2025-2034): 315'000 Gesamtkosten: ca. 415'000 Konto: IR01283 Investitionsplanung:			
Mitfinanzierende Stellen extern	☒ Kanton ZH, aufgrund des Eintrags im regionalen Richtplan ☐ Bund ☒ Gemeinde Volketswil und Wangen-Brüttisellen			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Der Flugplatzrundweg ist Teil des "Fil Vert", der Erholungs- und Freizeitwege des Glattals, welche im regionalen Richtplan verankert sind. Er rahmt die verschiedenen Entwicklungen und Nutzungen im Flugplatz Dübendorf und verbindet die drei Anrainergemeinden. Auf dem Weg von ca. 8.2 km gibt es nebst gutem Ausblick auf die Weite des Flugplatzes diverse Erholungsräume. Diese sollen mit Informationen zur Transformation, Spiel- und Experimentierinhalten, Picknickmöglichkeiten und Begrünung/Beschattung ausgestattet werden. Auch bestehende und neu entstehende Attraktoren entlang des Pfades (z.B. Fliegermuseum, Fliegerpark, Bauernhöfe) werden eingebettet und gefördert. Wichtiger Teil ist auch die Kommunikation des Weges und damit einhergehend das Erlebbarmachen der Transformation auf dem Flugplatz Dübendorf für die Bevölkerung.
Ziele	- interkommunale Verbindungen sicherstellen - Vorreiterrolle im Bereich Fuss- und Veloplanung übernehmen - Netzdenken verstärken - Förderung des Freizeitfussverkehrs - Zugänglich machen der Transformation am Flughafen Dübendorf - Neuschaffung und Aufwertung von Erholungsräumen
Umsetzung	Gemeinsam mit den Nachbargemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen sowie der Koordinationsstelle Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (GEFD) wurde das Projekt im Herbst 2023 gestartet und die Rahmenbedingungen/Grundsätze für den Rundweg definiert. Das Konzept wurde im Frühsommer 2024 von allen drei zuständigen Exekutiven bestätigt und entsprechend der Start der Umsetzungsphase eingeleitet. Am 26. Juni 2025 wurde der Flugweg mit einem Einweihungsfest eröffnet. Teilweise führt der Weg noch ausserhalb des Flugplatzgelände wegen den bestehenden Zäunen. Sobald diese mit der Eröffnung der Bundesbasis (ca. 2029) verschoben werden, folgt die Umsetzung des Endzustands des Rundweges.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Aufgrund der angestrebten pragmatischen Vorgehensweise wird eine machbare und schnell umsetzbare erste Umsetzung angestrebt. Das Vorgehen ist zweckmässig und über den Flight Plan breit abgestützt.
Varianten / Alternativen	Die Linienführung ist durch den regionalen Richtplan festgesetzt. Die Umsetzung wird aber aufgrund der phasenweise Verschiebung des Zauns in Etappen erfolgen.
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Vorstudie wurden in Zusammenarbeit mit der Koordinationsstelle GEFD gestartet und unter anderem über das LVK Teil Fussverkehr (4.09) finanziert.
Bemerkungen	Dieses Objektblatt ist ab Ende 2025 abgeschlossen. Die Weiterentwicklung des Flugwegs wird über ein neues Objektblatt festgehalten.

Objektblatt existiert seit 2023