



Objektblätter Inhaltsverzeichnis

- 1.01 Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse
- 1.02 Prioritätsregelung ÖV Überlandstr. (Giessen und Memphis) verbessern
- 1.03 Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Sonnental und Högler) verbessern
- 1.04 Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Zentrum) verbessern
- 1.05 Behindertengerechten Umbau der Bushaltestellen
- 1.06 Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (erneute Prüfung)
- 1.07 Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite
- 1.08 Testbetrieb Ruftaxi (Gockhausen / Chriesbach)
- 1.09 Glattalbahn Plus
- 2.01 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz
- 2.02 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Bahnhofplatz
- 2.03 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Lindenplatz
- 2.04 GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Bahnhofplatz
- 2.05 Zuflussoptimierung Wangenstrasse
- 2.06 Zuflussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn
- 2.07 Zuflussoptimierung Fällandenstrasse
- 2.08 Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn
- 2.09 Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse innerorts
- 2.10 GBK Überlandstrasse
- 2.11 Umgestaltung Adlerstrasse
- 2.12 Adlerplatz: Umgestaltung / Aufhebung Parkplätze
- 2.13 Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse
- 3.01 Parkierungskonzept / Vorbereit. Massnahmen (Information, Planungs- und Rechtgrundlagen)
- 3.02 Ergänzung PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord
- 3.03 Parkierungskonzept / Umsetzung Weisse Zone / Parkkarten
- 3.04 Parkierungskonzept / Massnahmen Sport- und Freizeitstätten
- 3.05 Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (MIV, MR, Velo)
- 3.06 Parkierungskonzept / Grossanlässe
- 4.01 Velokonzept, Ergänzungen / Optimierungen (gem. Veloförderungskonzept 2010-2014)
- 4.02 Velokonzept, Schliessen von Netzlücken (kontinuierlich)
- 4.03 Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen (kontinuierlich)
- 5.01 Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen
- 5.02 Verkehrsberuhigung Weitere Schutzmassnahmen
- 5.03 Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung
- 6.01 Verkehrliche Weiterentwicklung Dübendorf Nord-Ost / Bahnhofgebiet
- 6.02 Sportstätte Dürnbach, Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung Masterplan
- 6.03 Umsetzung Quartierplan Hochbord
- 6.04 „Fil bleu“: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt



Massnahmen / Kostenschätzung zulasten städtischem Finanzplan

1.01	Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse	0
1.02	Prioritätsregelung ÖV Überlandstr. (Giessen und Memphis) verbessern	15'000
1.03	Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Sonntal und Högler) verbessern	15'000
1.04	Prioritätsregelung ÖV Zürichstr.(Zentrum) verbessern	60'000
1.05	Behindertengerechter Umbau der Bushaltestellen	1'200'000
1.06	Anbindung Dübendorf an S5 oder S15 (erneute Prüfung) –(für 10 Jahre)	1'900'000
1.07	Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	900'000
1.08	Testbetrieb Ruftaxi (Gockhausen / Chriesbach)	200'000
1.09	Glattalbahn Plus	Offen
2.01	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz	550'000
2.02	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Bahnhofplatz	500'000
2.03	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Lindenplatz	1'700'000
2.04	GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Definitive Gestaltung Bahnhofplatz	2'000'000
2.05	Zufussoptimierung Wangenstrasse	300'000
2.06	Zufussoptimierung Überlandstrasse / Gfenn	60'000
2.07	Zufussoptimierung Fällandenstrasse	50'000
2.08	Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn	0
2.09	Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse innerorts	4'500'000
2.10	GBK Überlandstrasse	1'070'000
2.11	Umgestaltung Adlerstrasse	110'000
2.12	Adlerplatz: Umgestaltung / Aufhebung Parkplätze	280'000
2.13	Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse	1'215'000
3.01	Parkierungskonzept / Vorbereit. Massnahmen (Information, Planungs- und Rechtsgrundlagen)	0
3.02	Ergänzung PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord	80'000
3.03	Parkierungskonzept / Umsetzung Weisse Zone / Parkkarten	Offen
3.04	Parkierungskonzept / Massnahmen Sport- und Freizeitstätten	220'000
3.05	Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (MIV, MR, Velo)	Offen
3.06	Parkierungskonzept / Grossanlässe	10'000
4.01	Velokonzept, Ergänzungen / Optimierungen (gem. Veloförderungskonzept 2010-2014)	ca.100'000
4.02	Velokonzept, Schliessen von Netzlücken (kontinuierlich)	ca.100'000
4.03	Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen (kontinuierlich)	ca.200'000
5.01	Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen	200'000
5.02	Verkehrsberuhigung Weitere Schutzmassnahmen	Offen
5.03	Fussgängerübergänge: Schutzmassnahmen / Schulwegsicherung	900'000
6.01	Verkehrliche Weiterentwicklung Dübendorf Nord-Ost / Bahnhofgebiet	Offen
6.02	Sportstätte Dürrbach, Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung Masterplan	Offen
6.03	Umsetzung Quartierplan Hochbord	2'350'000
6.04	„Fil bleu“: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt	4'900'000



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					
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis					
abhängige Projekte						
beteiligte Stellen intern	☐ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐					
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) / / Jahr(e) ☒ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst.Vorhaben CHF					
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB 1874 von 2008 ☐ andere.....					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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 zurückhält durch die Anordnung als Fahrbahnhaltestelle.
Ziele	• Minimierung Zeitverluste für Bus • Erhöhung Fahrplankonstanz und damit Attraktivität ÖV
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte				
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 15'000 Gesamtkosten: CHF 30'000 Konto(s) / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere.....			
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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die LSA-Regelung Giessenkreuzung ist mit dem LSA-Knoten Ring-/ Neugutstrasse zu koordinieren. Die LSA-Regelung Überlandstrasse (Memphis) ist mit den benachbarten Knoten der Überlandstrasse zu koordinieren.
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte	Umbau Knoten Zürich- / Höglerstrasse (2.13)			
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 15'000 Gesamtkosten: CHF 30'000 Konto(s) / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere.....			
Kartenausschnitt				



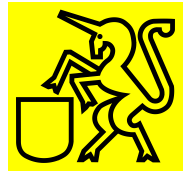
Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	In Spitzenzeiten staut sich der ÖV zusammen mit dem MIV vor den Knoten Sonnental und Högler, weil die Buspriorisierung ungenügend ist und keine separaten Busspuren existieren. Die Verlustzeiten betragen an beiden Knoten 60 - 180 Sekunden. Sonnental (LSA-Regelung): 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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die LSA-Regelung Höglerstrasse ist evtl. mit den LSA-Knoten Sonnental und Hochbord zu koordinieren.
Bemerkungen	keine



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					
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis					
abhängige Projekte						
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 60'000 Gesamtkosten: CHF 60'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF					
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere.....					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine





Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Verschiedene Haltestellen befinden sich aktuell noch auf der Fahrbahn und/oder es gibt keine genügend hohe Kante (min. 16 cm hoch), so dass der Ein- und Ausstieg für Behinderte nur erschwert oder gar nicht möglich ist. Damit werden die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt, die bis 2024 umgesetzt sein müssen. Rund 40% der Haltestellen liegen an Kantonsstrassen. Die Anpassungen sind demgemäss zu 40% vom Kanton Zürich zu finanzieren
Ziele	Einstieg an allen Bushaltestellen ist behindertengerecht.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist gesetzlich vorgeschrieben, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Die allenfalls sich ergebende Stolpergefahr an der überhöhten Bordsteinkante kann mit markierungstechnischen Mitteln vermindert werden.



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			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ nach 2018			
abhängige Projekte				
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: CHF 190'000 p.a. Gesamtkosten: CHF 1,9 Mio (10 J.) Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ 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. Es sind allerdings noch fahrplan- und finanztechnische Fragen zu klären und die Zustimmung des ZVV einzuholen. Die Abrechnung erfolgt im Rahmen des ZVV-Beitrags.
Ziele	- Verkürzung Reisezeiten für Dübendorfer ÖV-Benutzer - Erhöhung Attraktivität ÖV - Auslösen von Modalspliteffekten zugunsten ÖV
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist aus Sicht Dübendorf zweckmässig und zielführend. Die Machbarkeit muss noch nachgewiesen werden (fahrplantechnische Fragen).
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Keine weiteren Unterlagen zu dieser Massnahme vorhanden.



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			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2018			
abhängige Projekte				
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: CHF 900'000 Gesamtkosten: CHF 2.3 Mio. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (805'000) ☒ Stadt Zürich (700'000)			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Beim Bahnhof Stettbach handelt es sich um eine stark frequentierte, multimodale ÖV-Drehscheibe (S-Bahn, diverse Tram und Buslinien). 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 Busbenützer konzentrieren sich auf den zentralen Bahnhofbereich und Perronzugang. S-Bahn-Benützer aus den Quartieren Hochbord (Dübendorf) und Mattenhof (Zürich) müssen die Tramgleise überqueren, was ein gewisses Risiko in sich birgt. 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 baulich stark entwickeln wird, was zu einer weiteren Zunahme von ÖV-Nutzern führen wird. Es soll deshalb eine neue Fusswegverbindung aus dem Quartier Hochbord mit einer Passerelle über den Bahneinschnitt hinweg zum Frei- und Naherholungsraum Stettbacherwisen in Richtung Mattenhofquartier geschaffen. Von der Passerelle aus wird ein zusätzlicher, direkter Zugang zum nördlichen Perronbereich realisiert.
Ziele	- Verkürzung Fusswegzeiten für ÖV-Benutzer - Entlastung des mittleren Perronzugangs - Erhöhung von Fussgängersicherheit und -komfort - Stärkung der multimodalen Drehscheibe - Erhöhung Attraktivität ÖV - Auslösen von Modalspliteffekten zugunsten ÖV
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar sowie im Gestaltungs- und kommunalen Verkehrsrichtplan enthalten.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	Die Aufwertung des Zugangs Bahnhof Stettbach Nordseite ist eine der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm. 35% der Gesamtkosten gehen zulasten dieses Programms. Der Rest ist von Dübendorf und Zürich zu finanzieren.



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																											
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis																											
abhängige Projekte																												
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 200'000 Gesamtkosten: CHF 200'000 Konto(s) 1406.3182 / / <table border="0"> <tr> <td></td><td></td><td>Jahr(e)</td><td></td></tr> <tr> <td>☐ in Ausführung</td><td>CHF 40'000</td><td>2014</td><td></td></tr> <tr> <td>☒ bewilligt. Kredit</td><td>CHF 65'000</td><td>2015</td><td>SRB/GRB 13-334</td></tr> <tr> <td></td><td>CHF 65'000</td><td>2016</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td></td><td>CHF 30'000</td><td>2017</td><td>SRB/GRB</td></tr> <tr> <td>☐ sonst. Vorhaben</td><td>CHF</td><td>.....</td><td></td></tr> </table>						Jahr(e)		☐ in Ausführung	CHF 40'000	2014		☒ bewilligt. Kredit	CHF 65'000	2015	SRB/GRB 13-334		CHF 65'000	2016	SRB/GRB		CHF 30'000	2017	SRB/GRB	☐ sonst. Vorhaben	CHF		
		Jahr(e)																										
☐ in Ausführung	CHF 40'000	2014																										
☒ bewilligt. Kredit	CHF 65'000	2015	SRB/GRB 13-334																									
	CHF 65'000	2016	SRB/GRB																									
	CHF 30'000	2017	SRB/GRB																									
☐ sonst. Vorhaben	CHF																											
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere																											
Kartenausschnitt																												



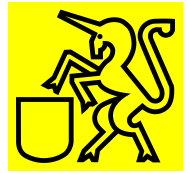
Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Gemäss kantonaler Angebotsverordnung gilt als „erschlossen“, was höchstens 400m von einer Bushaltestelle resp. 750m von einer Bahnhaltestelle entfernt ist (Luftlinie). Dies ist beim Ortsteil Geeren und bei einem Teil des Chriesbachquartiers nicht erfüllt. Aufgrund 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 noch 2014; 8 Kurse je Richtung und Werktag).
Ziele	- Verbesserung der ÖV-Erschliessung peripherer Ortsteile - Erhöhung der ÖV-Attraktivität - Bewirken von Verlagerungsimpulsen zugunsten ÖV
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zielführend und machbar, ob sie auch zweckmässig ist, wird der Testbetrieb zeigen.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	1.09
			Nr. Einzelmassn.	
Massnahme	Glattalbahn Plus			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2026			
abhängige Projekte	GBK Überlandstrasse (Massnahme 2.10) Entwicklung Wangenstrasse / Bahnhof Nord (Massnahme 6.01)			
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>noch offen</i> Gesamtkosten: CHF > 200 Mio. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... (<i>noch offen</i>) ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Die geplante Erweiterung der Glattalbahn mit Trasse auf der Überlandstrasse und entlang des umgenutzten Flugplatzareals 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. Eine Realisierung dieser Erweiterung der Glattalbahn ist allerdings nicht vor dem Jahr 2025-2030 zu erwarten. Das Trasse dieser Linie auf der Überlandstrasse ist im Rahmen des GBK aber bereits vorher zu sichern. Für den Abschnitt Giessen – Bahnhof Nord liegen Projektstudien vor, die die Machbarkeit belegen. Im Abschnitt nördlich des Bahnhofs müssen die Ergebnisse der Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord (Massnahme 6.01) nähere Aufschlüsse geben. Flankierend zum Ausbau Glattalbahn wird der Bahnhof Dübendorf zur ÖV-Drehscheibe umgestaltet und die Bahnhofunterführung erweitert. Gemäss ersten groben Abschätzungen ist alleine hierfür mit rund 15 Mio Fr. im Rahmen der städtischen Finanzplanung zu rechnen.
Ziele	- Positive Impulse für die Entwicklung Dübendorfs - Bessere Einbindung der nordöstlichen Ortsteile in das übergeordnete ÖV-Netz - Erhöhung der ÖV-Attraktivität - Bewirken von Verlagerungsimpulsen zugunsten ÖV auch längerfristig
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und zumindest technisch machbar. Die Wirtschaftlichkeit ist im Rahmen der Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord und weiteren Studien noch zu klären.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Details zur Linienführung und zur Wirtschaftlichkeit ergeben sich aus der Verkehrlichen Weiterentwicklung Dübendorf Nordost / Bereich Bahnhof (Massnahme 6.01; Resultat Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord)
Bemerkungen	keine





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. 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 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
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	Die Massnahme ist zu koordinieren mit - provisorische Umgestaltung Bahnhofplatz Süd - Sanierung der Glattbrücke
Bemerkungen	Das Einhorn bleibt erhalten.



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				
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis				
abhängige Projekte	Sofortmassnahme Lindenplatz (2.01); Sanierung der Glattbrücke				
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 / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF 300'000 2014 SRB/GRB 14-68 CHF 200'000 2015 SRB/GRB 14-68 CHF SRB/GRB ☐ sonst.Vorhaben CHF Jahr(e)				
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere.....				
Kartenausschnitt					



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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 – ein erster Teil als Provisorium bereits 2014/15. 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 Umgestaltung bezweckt - Eine Begegnungszone - 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
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 - Sanierung der Glattbrücke
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.03
			Nr. Einzel-massn.	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			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016 / 2017			
abhängige Projekte	Definitive Gestaltung Bahnhofplatz (2.04); Sanierung der Glattbrücke			
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 1'700'000.- Gesamtkosten: CHF 1'700'000.- Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst.Vorhaben CHF 1'700'000			
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 jetzt 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. Die 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 Verkehrssicherheit - Erhöhung FG-Komfort - Optimierung Haltestellenverhältnisse VBG - Steigerung Aufenthaltsqualität auf dem Lindenplatz - Gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis
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
Bemerkungen	Das Einhorn bleibt erhalten.



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		
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016 / 2017		
abhängige Projekte	Definitive Gestaltung Lindenplatz (2.03); Sanierung der Glattbrücke		
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) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst.Vorhaben CHF		
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 – ein erster Teil als Provisorium bereits 2014/15. 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 Umgestaltung bezweckt - Eine Begegnungszone - 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
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 - Sanierung der Glattbrücke
Bemerkungen	keine



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	Zuflussoptimierung Wangenstrasse		
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief		
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis		
abhängige Projekte			
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: CHF 300'000 Gesamtkosten: ca. CHF 1'000'000 Konto(s) / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB		
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere		
Kartenausschnitt			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Gemäss Arbeitsbericht Verkehrssteuerung Dübendorf kann in der Wangenstrasse mittels LSA-Anlagen (sowohl an Flugsicherungs- 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 Massnahme umfasst auch Beschleunigungsmassnahmen für die Buslinie 759. Nebst einer Priorisierung an den vorgeschlagenen LSA ist z.B. eine Umgestaltung der vorhandenen Bushaltestellen (Fahrbahnhaltestellen) förderlich (vgl. Massnahme 1.01).
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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, insbesondere bei Ereignisfällen auf der A53 und der A1 Brütisellen-Zürich Ost. Sie ist zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme muss mit der Nachbargemeinde Wangen-Brütisellen abgestimmt werden (Rückstaubegrenzung vorsehen)
Bemerkungen	Mit den drei vorgeschlagenen Steuerungsmassnahmen (Massnahme 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, sodass der Anreiz dort auf «Schleichrouten» auszuweichen reduziert wird. Der Zuflussoptimierung sind aber auch Grenzen gesetzt, dies vor dem Hintergrund, dass ein grosser Teil des zufließenden Verkehrs sein Ziel im Stadtgebiet Dübendorf hat. Es braucht deshalb darüber hinaus begleitende Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz.



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		
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis		
abhängige Projekte	Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09)		
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: CHF 60'000 Gesamtkosten: ca. CHF 300'000 Konto(s) / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB		
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere		
Kartenausschnitt			



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Am Kreisel Überlandstrasse / Bahnhof Nord kommt es in Spitzenzeiten zu Rückstau, welcher 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
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 stärkeren Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz geschaffen werden. Mittels Optimierung des Zuflusses von aussen entsteht für das innerstädtische Strassennetz ein Überlastungsschutz, sodass der Anreiz dort auf «Schleichrouten» auszuweichen reduziert wird. Der Zuflussoptimierung sind aber auch Grenzen gesetzt, dies vor dem Hintergrund, dass ein grosser Teil des zufließenden Verkehrs sein Ziel im Stadtgebiet Dübendorf hat. Es braucht deshalb darüber hinaus begleitende Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz.



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 Fällandenstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016/2017			
abhängige Projekte	Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09)			
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: CHF 50'000 Gesamtkosten: ca. CHF 250'000 Konto(s) / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ 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. Tempo 30, Rechtsvortritt, Fahrverbote) Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern: - Reduktion Reisezeitverluste - Fahrplaneinhaltung
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Massnahme muss mit der Nachbargemeinde Fällanden abgestimmt werden (evtl. Rückstaubegrenzung vorsehen) Ein allfälliges Tempolimit auf der Hermikonstrasse ist als flankierende Massnahme zu prüfen. Weitere flankierende Massnahmen sind noch zu konkretisieren.
Bemerkungen	Mit den drei vorgeschlagenen Steuerungsmassnahmen (Massnahme 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, sodass der Anreiz dort auf «Schleichrouten» auszuweichen reduziert wird. Der Zuflussoptimierung sind aber auch Grenzen gesetzt, dies vor dem Hintergrund, dass ein grosser Teil des zufließenden Verkehrs sein Ziel im Stadtgebiet Dübendorf hat. Es braucht deshalb darüber hinaus begleitende Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz.



Handlungsfeld	☐ 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 / Gfenn			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren)		☒ bis Ende 2014 ☐ bis Ende 2015 ☐ bis	
abhängige Projekte				
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Sicherheit		☒ Verkehrsausschuss ☒ Tiefbau ☐ Stadtplanung ☐	
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☒ Sicherheit		☐ Verkehrsausschuss ☐ Tiefbau ☐ Stadtplanung ☐	
beteiligte Stellen extern	☐ Kt. ZH, ☒ KAPO ZH ☐ VBG ☐ VBZ ☐ SBB		☐ Gde. Wangen-Brütt. ☐ Gde. Fällanden ☐ Gde. Schwerzenbach ☐ Gde. Dietlikon ☐ ☐ Stadt Zürich ☐ Gde. Volketswil ☐ Gde. Wallisellen ☐ ☐	
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 0 Gesamtkosten: CHF 5'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☒ in Ausführung CHF 0 ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Zwischen Stadtgrenze und Fliegermuseum gilt auf der Überlandstrasse Tempo 80 (inklusive Mückenkreisel), davor und danach ist Tempo 60 signalisiert. Auf Grund des nicht eingehaltenen Lärmgrenzwertes sind auf diesen rund 1'400 Metern eine Temporeduktion und zum Teil Lärmschutzwände vorgesehen. Auch kommt es an den Knotenpunkten immer wieder zu Unfällen, zum Teil mit Verletzten. Die bereits eingeleiteten Gespräche haben auf dem Abschnitt Stadtgrenze bis Mückenkreisel eine Zustimmung der KAPO zu Tempo 60 bewirkt. Auf den verbleibenden 500 m ist ein tieferes Tempolimit noch nicht genehmigt.
Ziele	Temporeduktion durchgehend auf 60, um Handorgeleffekte zu vermeiden und das Unfallrisiko am Mückenkreisel zu senken.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	Temporeduktion zwischen Mückenkreisel und Stadtgrenze
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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 (innerorts)			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016			
abhängige Projekte				
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 4.5 Mio Gesamtkosten: CHF 4.5 Mio (Gesamtsanierung; davon 1.5 Mio für Erneuerung Kanalisation = gebundene Ausgabe) Konto(s) 1710.5010.14 / / ☐ in Ausführung CHF ☒ bewilligt. Kredit CHF 460'000 Jahr(e) 2013 SRB/GRB 13-368 SRB/GRB SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB vom ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Auf der Hermikonstrasse sind Begehren nach verkehrsberuhigenden Massnahmen hängig. Es besteht bereits ein Sanierungsprojekt, das 2015/16 ausgeführt wird. Dessen Kosten belaufen sich inklusive Sanierung Kanalisation auf rund 4.5 Mio. Fr.) Die Eignung für verkehrsberuhigende Massnahmen muss noch geprüft werden.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Vermeidung der (wenigen vorhandenen) Unfälle (2013: 2 Unfälle) - Reduktion des Durchgangsverkehrs
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Ob es zweckmässige, zielführende und machbare Massnahmen gibt, wird zurzeit noch überprüft.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☒ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	2.10
			Nr. Einzel-massn.	7.2.3.7
Massnahme	GBK Überlandstrasse			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2016 bis 2018			
abhängige Projekte	Glattalbahn Plus (1.09)			
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 ☒ Kt. ZH, TBA ☐			
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF 1,07 Mio Gesamtkosten: CHF 2,2 Mio. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☒ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Der Abschnitt Zwinggartenstrasse – Wangenstrasse der Überlandstrasse hat eine wichtige Funktion für den Durchgangsverkehr in Richtung West-Ost und ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Der tiefe Öffentlichkeitscharakter bildet verbunden mit der hohen Verkehrsbelastung eine geringe städtische Atmosphäre. Von der geplanten Glattalbahn mit Trasse auf der Überlandstrasse und der neuen Nutzung des Flugplatzareals dürfen jedoch innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeithorizontes neue Impulse für die Entwicklung der Stadt erwartet werden. In den Spitzenstunden morgens und abends stösst die Überlandstrasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der heute autonomen Verkehrssteuerung an den Knoten an ihre Leistungsgrenzen. Die Folge sind Rückstaus und Zeitverluste für die VBG-Busse. Die Überlandstrasse weist auch für Fussgänger und Velofahrer Mängel auf. Wegen der notwendigen Sanierung einerseits sowie den aus Sicht des Kantons und der Stadt wünschbaren Qualitätsverbesserungen andererseits soll der Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse der Überlandstrasse umgestaltet und mit einem neuen Betriebskonzept versehen werden.
Ziele	- Aufwertung des Strassenraums - Reduktion der Trennwirkung - Verbesserung der Verhältnisse für ÖV und Langsamverkehr - Erhöhung der Verkehrssicherheit
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)
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis 2016			
abhängige Projekte	Umgestaltung Adlerplatz (2.12)			
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 110'000 Gesamtkosten: CHF 110'000 Konto(s) 1620.5010.21 / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF 110'000 2014 SRB/GRB 14-96 CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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 einer teilweisen Sperrung 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
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 (Massnahme 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



Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	2.12		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Adlerplatz: Umgestaltung / Aufhebung Parkplätze					
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief					
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis 2016					
abhängige Projekte						
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 280'000 Gesamtkosten: CHF 280'000 Konto(s) 1620.5010.1 / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB					
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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 einer teilweisen Sperrung der Adlerstrasse die prekäre Einmündung in die Zürichstrasse entschärfen. Die Parkplätze auf dem Adlerplatz werden aufgehoben und in das unterirdische Parking des Gewerbezentrums verlegt, ergänzt um ein Parkleitsystem, welches seitens City AG erstellt wird. Der Platz wird umgestaltet und ist dann nur noch für Fussgänger zugänglich. Die Realisierung erfolgt 2015 im Anschluss an die Umgestaltung der Adlerstrasse.
Ziele	- Übersichtlichere Gestaltung des Adlerplatzes - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfort für Langsamverkehr - Optimierte Führung des Langsamverkehrs
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte	Prioritätsregelung ÖV Zürichstr. (1.03)			
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☐ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
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) / / Jahr(e) ☒ in Ausführung CHF 1'215'000 2014 ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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
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 Sonnenthal und den Bedürfnissen des ÖV koordiniert werden (siehe Objektblatt 1.03).
Bemerkungen	Vom kantonalen Kostenanteil gelten CHF 1,732 Mio. als gebundene Ausgabe (baulicher Unterhalt Staatsstrassen)



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte				
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 0 (interne Erarb.) Gesamtkosten: CHF 0 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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 machen das heutige System undurchschaubar und somit 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 - Detaillierter Budget- und Finanzierungsplan - Parkierungsreglement - Überprüfung PP-VO evtl. Teilrevision PP-VO Ergänzend zu den Vorarbeiten 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 Äufnung 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.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist als Vorbereitung der Umsetzung zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Verbesserungen des ÖV-Angebots sollen in der PP-VO (mit Vorwirkung) berücksichtigt werden.
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☒ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	3.02
			Nr. Einzelmassn.	8.3.1
Massnahme	Ergänzung PP-Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord			
Priorität	☒ hoch ☐ mittel ☐ tief			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte				
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 80'000 Gesamtkosten: CHF 80'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept 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 ...). Das Parkieren im Zentrum und Hochbord wird doppelt so teuer wie in den übrigen ausgeprägten Zielorten (z.B. mit 1.- / h). Voraussetzung sind die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen für eine Verpflichtung zur Bewirtschaftung der privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze (vgl. Massnahme 3.01). Die abteilungsspezifischen Arbeiten sind: - Abt. Planung: die Detailplanung für PP auf öffentlichem Grund sowie die Verhandlungen für Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen PP auf privatem Grund - Abt. Tiefbau / Sicherheit: Ergänzung Infrastruktur: Parkuhren, Beschilderungen, Markierung
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.
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)
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016			
abhängige Projekte				
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 <i>offen</i> * Gesamtkosten: CHF 90'000 Konto(s) / * Finanzierung z.T. via Parkraumfonds Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept 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 benutzt 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. Voraussetzung sind die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen (vgl. Massnahme 3.01). Die abteilungsspezifischen Arbeiten sind: - Abt. Planung / Sicherheit: Detailplanung: Einteilung Parkkartengebiete u. Klärung der Kontingente; technische Abklärungen Parkkartensysteme - Abt. Sicherheit: Gesprächsrunden Quartiervereine; Ziel: Unterstützungs-erklärung - Abt. Tiefbau / Sicherheit: Ergänzung Infrastruktur, Beschilderungen, Markierung, Parkkarten
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.
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)
Bemerkungen	Besteht in Stettbach als Folge der eingeführten Anwohnerbevorzugung Bedarf nach zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen? Wenn ja: - Bau Kleinstparkplatz am unteren Eingang zum Weiler Stettbach mit 3-6 zusätzlichen Abstellplätzen; evtl. in Kombination mit Wendemöglichkeit und Verfügung eines Fahrverbotes mit Zubringerdienst. - Begründung: der Weiler Stettbach ist ein enger Dorfkern, der kaum Anordnungsspielraum für zusätzliche Abstellplätze bietet. - Finanzierung ebenfalls via Parkraumfonds.



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			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016			
abhängige Projekte				
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stel- le	☐ 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 220'000 Gesamtkosten: CHF 220'000 Konto(s) / / ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF ☐ sonst. Vorhaben CHF Jahr(e) SRB/GRB SRB/GRB SRB/GRB			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



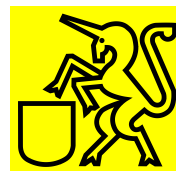
Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept umgesetzt werden. In den zentralen Bereichen Stadtzentrum und Hochbord gilt generell eine Gebührenpflicht (vgl. Massnahme 3.02). Im übrigen Gemeindegebiet muss für das Parkieren eine Parkscheibe benutzt 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. Voraussetzung sind die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen (vgl. Massnahme 3.01). Die abteilungsspezifischen Arbeiten sind: - Abt. Tiefbau / Sicherheit: Ergänzung Infrastruktur, Parkuhren, Beschilderungen, Markierung - Abt. Tiefbau: Schaffung Vorfahrten / gedeckte Velo-PP /etc.
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)
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Variant. / Alternativ.	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Voraussetzung ist die Schaffung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen (vgl. Massnahme 3.01)
Bemerkungen	Im Zusammenhang mit diesen speziellen Zielorten sollte allenfalls auch die Buserschliessung geprüft / verbessert werden.



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			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016/2017			
abhängige Projekte				
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 <i>offen*</i> Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s) / * Finanzierung z.T. via Parkraumfonds Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen-beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept umgesetzt werden. In den zentralen Bereichen Stadtzentrum und Hochbord gilt generell Gebührenpflicht (Massnahme 3.02). Im übrigen Gemeindegebiet muss für das Parkieren eine Parkscheibe benützt werden. Neben dieser Zonenbewirtschaftung soll an besonders geeigneten Stellen mit Park+Ride-Angeboten das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Die P+R Gebiete (vorläufig alle im Zentrum und Hochbord gelegen) sollen attraktiv für das Dauerparkieren gemacht werden. Dafür soll sowohl eine Vereinheitlichung der Tarife sowie der Bewirtschaftungszeiten (24h) erreicht werden. Ausserdem ist die Umwandlung von jeweils 1 Auto-PP in Motorrad-PP (Bahnhöfe Dübendorf / Stettbach, Adlerplatz) zu prüfen 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 / Tiefbau: Erstellung P+R Anlagen in Stettbach (inkl. PP für Erholungssuchende) - 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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	- Monats- und Jahreskarten sind an SBB-Abo gekoppelt - Zahlung pro h und Tag via Automat möglich (minimale Parkzeit: 2 h) - Parkkarten besitzen keine Gültigkeit auf P+R Anlagen - Bewirtschaftungszeit Mo – So 00.00 – 24.00



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			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☒ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte				
beteiligte Stellen intern	☒ Stadtrat ☒ Verkehrsausschuss ☒ Stadtplanung ☒ Sicherheit ☒ Tiefbau ☐			
verantwortliche Stelle	☐ Stadtrat ☐ Verkehrsausschuss ☐ Stadtplanung ☒ Sicherheit (Lead) ☒ 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 Gesamtkosten: CHF 10'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	Für das gesamte Gemeindegebiet soll ein kommunales Parkraumkonzept umgesetzt werden. In den zentralen Bereichen Stadtzentrum und Hochbord gilt generell Gebührenpflicht (Massnahme 3.02). Im übrigen Gemeindegebiet muss für das Parkieren eine Parkscheibe benützt werden. An besonders geeigneten Stellen wird mit Park+Ride-Angeboten das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert. Zusätzlich ist die Bewirtschaftung des PP-Angebots bei Grossanlässen den Bedürfnissen anzupassen: - Massnahmen bei Grossanlässen - Allgemeine Bewilligungspflicht für Grossanlässe einführen (Massnahmen, Kostentragpflicht) Die abteilungsspezifischen Arbeiten: - Abt. Tiefbau: Massnahmen bei Grossanlässen - Abt. Sicherheit: Bewilligungspflicht für Grossanlässe
Ziele	Vgl. Massnahmen 3.01 bis 3.05
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Diese Massnahme ist abhängig von der im Rahmen PP-Konzept vorab erfolgten Realisierung der Massnahmen 3.01 bis 3.05
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ bis			
abhängige Projekte				
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 100'000 Gesamtkosten: CHF 100'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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-/Höglersstrasse, u.a.) kollidieren. Darunter sind einzelne schwierige Fälle, welche nur schwer zu realisieren sind. Auch befinden sich gewisse Stellen auf Staatsstrassen und sind dadurch mit dem Kanton zu koordinieren. Massnahme Nr. 3 Sonnenthal Massnahme Nr. 13 Birchlenstrasse Massnahme Nr. 15 Wallisellenstrasse Massnahme Nr. 26 Überlandstrasse / Kreisel Wangenstrasse Massnahme Nr. 27 Überlandstrasse zw. SBB-Unterführung und Memphis Massnahme Nr. 42a Areal Stadthaus (Wil-/Leepünt-/Uster- und Zürichstr.) Massnahme Nr. 49 Veloabstellanlage Bahnhof Nord Massnahme Nr. 50 Veloabstellanlage Schulhaus Stägenbuck Massnahme Nr. 53 Abstellplätze Areal Stadthaus
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2015 bis 2020			
abhängige Projekte				
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 100'000 ca. Gesamtkosten: CHF 100'000 ca. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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: - Neugutstrasse-Giessenkreuzung-Ringstrasse - Glattbrücke Memphis - Wallisellenstrasse / - Verbindung Adlerplatz-Wallisellenstrasse - Zürcher-/Usterstrasse im Bereich Stadthaus und Glattbrücke - Bahnhofstrasse-Wilstrasse (bis Höhe Post) - Bettlistrasse - Usterstrasse zwischen Claridenstr. und Unterführung Schossacher - u.a.m.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☐ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☒ Velo (4) ☐ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt			
			Nr.	4.03		
			Nr. Einzelmassn.			
Massnahme	Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen					
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief					
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2015 bis 2020					
abhängige Projekte						
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 ca. Gesamtkosten: CHF 200'000 ca. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF					
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 - Bahnhofplatz Süd / - Nord / Kreisel Überland-/Wangenstr. - Memphisknoten Glattbrücke, Wallisellen-/Neugutstrasse - Lindenplatz - Knoten Zürcher- / Uster- / Bahnhofstrasse - Usterstr./ Strehlgasse und Uster-/Bettlistrasse - Zürcher-/Ringstrasse / Zürcher-/Höglersstrasse, u.a.m. Im Rahmen des Konzepts «Sichere Schulwege Dübendorf» läuft seit Herbst 2013 an 12 Stellen mit Sicherheitsdefizit auch ein Pilotversuch mit roteingefärbten Velostreifen.
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer - Erhöhung der Attraktivität des Velofahrens - Erreichen von Verlagerungseffekten zugunsten des Veloverkehrs
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☒ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☐ 2014 bis 2020			
abhängige Projekte				
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 200'000 Gesamtkosten: CHF 200'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	Im Gebiet Birchlen befinden sich ein Kindergarten (Birchlenstrasse) und ein Schulhaus (Kirchbachstrasse). Beide 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.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Die einzelnen Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



Handlungsfeld	☐ ÖV (1) ☒ MIV (2) ☐ Parkierung (3) ☐ Velo (4) ☒ Fussgänger (5) ☐ Übrige (6)		Objektblatt	
			Nr.	5.02
			Nr. Einzelmassn.	diverse
Massnahme	Verkehrsberuhigung Weitere Schutzmassnahmen			
Priorität	☐ hoch ☒ mittel ☐ tief			
Realisierungs- horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☒ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ 2015 bis 2020			
abhängige Projekte				
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: <i>noch offen</i> Gesamtkosten: <i>noch offen</i> Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF SRB/GRB ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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.
Ziele	Sichere Schulwege ohne gefährliche Fussgängerübergänge, wenn möglich auf dem Trottoir oder auf fast verkehrsfreien Quartierstrassen und -wegen.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016			
abhängige Projekte				
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 900'000 Gesamtkosten: CHF 900'000 Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☐ andere ☐ andere			
Kartenausschnitt				



Ausgangslage / Massnahmen- beschrieb	In der Stadt Dübendorf wurden im Juli und August 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, die verlangten Werte erhoben und Massnahmen vorgeschlagen, wenn die Möglichkeit besteht, dass die LSA zu gewissen Tageszeiten ausser Funktion ist und der FGST eine unkontrollierte Querung darstellt. Für 22 der untersuchten FGST sind dringende Massnahmen vorgeschlagen, die prioritär umzusetzen sind, was zu rund 80% geschehen ist. Die übrigen 160 geprüften FGST sind noch nicht saniert. Auch beim Grossteil dieser FGST sind noch kleinere oder grössere Massnahmen fällig (Priorität 2 resp. 3).
Ziele	- Erhöhung der Fussgängersicherheit resp. Verbesserung der Schulwegsicherheit
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	keine
Bemerkungen	keine



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	Verkehrliche Weiterentwicklung Dübendorf Nord-Ost / Bahnhofgebiet		
Priorität	☐ hoch ☐ mittel ☒ tief		
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis ca. 2026		
abhängige Projekte	Glattalbahn Plus (1.09) GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz (2.03 und 2.04)		
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 ☒ Armasuisse ☒ SBB ☒ ARE ZH ☐		
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: <i>offen</i> Gesamtkosten: <i>offen</i> Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF		
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, eine städtebauliche Testplanung in die Wege zu leiten. 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, der mittlerweile inhaltlich überholt ist. Bestimmende Faktoren sind die Vorgabe einer tangentialen Weiterführung der GlattalbahnPlus in Richtung Dietlikon und der dringend notwendige Busbahnhof. Weitere Teilmassnahmen: - Optimierung Linienführung Busse - Optimierung Bahnhofvorfahrt - Optimierung Parkierung Bahnhof (Taxi, P+R, Kiss&Ride, Velo, MR) - Linienführung und Haltestellen Glattalbahn - Strassenführung und -ausgestaltung
Ziele	Für das Gebiet zwischen Flugplatz und Glatt wird ein kohärentes Zukunftsbild entwickelt („städtebaulicher Quantensprung“) und die dazu erforderlichen Prozessschritte aufgezeigt. Die Ziele 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 ausreichend Kapazitäten bei optimaler Anbindung auf - Schaffung qualitativ hochwertiger Lebensräume - Bebauung im Bahnhofsumfeld widerspiegelt Zentrumsfunktion, schafft repräsentative Freiräume und wird den verkehrlichen Anforderungen gerecht - Veränderung Modal-Split zugunsten LV und ÖV (Ziel ca. 50%) - GlattalbahnPLUS: Sicherstellung Angebot und Nachfrage Berücksichtigung eines allfälligen 4-Spur Ausbaus der SBB
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und voraussichtlich machbar.



Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Arbeiten werden mit dem „BGK Bahnhofstrasse/Lindenplatz“ koordiniert
Bemerkungen	keine



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			
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ > 2016			
abhängige Projekte	Glattalbahn Plus (1.09)			
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: CHF Gesamtkosten: CHF Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF			
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. Weil das Trasse der geplanten GlattalbahnPLUS für den Abschnitt zwischen Flugplatzareal Dübendorf und Bahnhof Dietlikon noch nicht festgelegt ist, kann diese sowohl seitlich wie auch in Mittellage verlaufen. Die landschaftliche Vernetzung ist 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.
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	Die Resultate der Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Nord (Massnahme 6.01) bestimmen den Verlauf der GlattalbahnPLUS und somit die Details der ÖV-Anbindung der Sportanlage.
Bemerkungen	Ein neuer Eintrag im regionalen Richtplan Glattal ist Voraussetzung für die Erstellung einer neuen Sportstätte. Derzeit läuft das dazu notwendige Verfahren.



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					
Realisierungs- horizont	☒ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☐ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis 2016					
abhängige Projekte						
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 2.35 Mio. Gesamtkosten: CHF 22,5 Mio. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF					
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Grundstückseigentümer ☐ andere					
Kartenausschnitt						



Ausgangslage / Massnahmen- beschreibung	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
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahmen sind zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	keine
Bemerkungen	keine



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					
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (innert 2 Jahren) ☐ bis Ende 2014 ☐ mittelfristig (innert 5 Jahren) ☐ bis Ende 2015 ☒ langfristig (innert 10-15 Jahren) ☒ bis ca. 2022					
abhängige Projekte						
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 ☒ Gde. Opfikon ☐					
Finanzierung	Zulasten Finanzplan: CHF ca. 4.9 Mio Gesamtkosten: CHF 12 Mio. Konto(s) / / Jahr(e) ☐ in Ausführung CHF ☐ bewilligt. Kredit CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB CHF SRB/GRB ☐ sonst. Vorhaben CHF					
mitfinanzierende Stelle extern	☐ Kanton ZH, RRB..... vom..... ☒ Bund (UVEK) ☒ 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.
Ziele	- Aufwertung Fusswegnetz - Schaffung neuer Langsamverkehrsverbindungen - Aufwertung potenzieller Erholungsräume
Zweckmässigkeit / Machbarkeit	Diese Massnahme ist zweckmässig, zielführend und machbar.
Varianten / Alternativen	keine
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf	- Richtplanprozess (kantonal, regional und kommunal) - Landschaftsrelevante Nutzungs- und Verkehrsplanung / Gebietsplanungen - Landschaftsplanungen und Leitbilder (regional und kommunal) - Massnahmeplan Wasser Glatt / Hochwasser- und Gewässerschutz - Grundlage bilden das RES der Stadt Zürich (2010), das Regio-ROK Stadt Zürich (Stadtratsbeschluss 2011) und das Regio-ROK Glattal (DV-Beschluss 2011)
Bemerkungen	keine