

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

Stadt Dübendorf



Gesamtverkehrskonzept

3. Statusbericht zur Umsetzung und weiteren Planung

2017

21. Dezember 2017



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Aktualisierung der Objektblätter	2
3	Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung	3
3.1	Abgeschlossene Massnahmen	3
	Objektblatt 1.04 Prioritätenregelung ÖV Zürichstrasse (Zentrum) verbessern	3
	Objektblatt 1.08 Testbetrieb Ruftaxi Gockhausen / Chriesbach	3
	Objektblatt 2.03 Definitive Gestaltung Lindenplatz	3
	Objektblatt 2.04 Definitive Gestaltung Bahnhofplatz	4
	Objektblatt 2.12 Gestaltung Adlerplatz	4
3.2	Neue Objektblätter	4
	Objektblatt 4.06 Erarbeitung Langsamverkehrskonzept	4
4	Ausblick: Künftige Umsetzung	5
4.1	Umsetzung 2018	5
4.2	Mittel- und langfristige Umsetzung	6
5	Fazit und Ausblick	6



1 Ausgangslage

Gemäss Legislaturprogramm 2014-2018 will Dübendorf ein attraktiver Wohn-, Freizeit- und Arbeitsort sein, dessen Bevölkerung sich wohl und sicher fühlt und den Verkehr als Ausdruck der zunehmenden Mobilität akzeptiert. Damit dies so bleibt, muss auf den anhaltenden Zuwachs des Verkehrs mit erhöhten planerischen Anstrengungen reagiert werden.

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

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

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf dem folgenden Grundsatz:

Dübendorf fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- sowie des Fussgängerverkehrs und schützt die Bevölkerung nach Möglichkeit vor der weiteren Zunahme der negativen Einflüsse des Verkehrs.

Daraus leiten sich folgende Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts ab:

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

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

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

Ende 2017 fand die dritte Überarbeitung der GVK-Objektblätter statt. Der Stadtrat hiess die aktualisierten Objektblätter mit Beschluss vom 20. Dezember 2017 gut. Damit ersetzen die aktualisierten Objektblätter vom 14. Dezember 2017 die letzte Fassung vom 12. Oktober 2016.

Da während der Erarbeitung des GVK eine breite Vernehmlassung stattgefunden hat, möchte der Verkehrsausschuss die Öffentlichkeit regelmässig über den aktuellen Stand und Fortschritt der GVK-Massnahmen informieren. Der vorliegende Statusbericht soll diese Berichterstattung erfüllen. Der nächste Bericht folgt Ende 2018.

2 Aktualisierung der Objektblätter

2014 bis 2016 wurden bereits neun Objektblätter erfolgreich abgeschlossen. 2017 konnten zwei weitere Objektblätter abgeschlossen werden. Zwei Objektblätter wurden zudem mit anderen Objektblättern zusammengeführt. Ein Objektblatt wurde abgeschrieben.

- 1.01: *Fahrbahnhaltestelle Wangenstrasse (2014 abgeschlossen)*
- **1.04: *Prioritätenregelung ÖV Zürichstrasse (Zentrum) verbessern (2017 abgeschlossen)***



- **1.08: Testbetrieb Ruftaxi Gockhausen / Chriesbach (2017 abgeschlossen)**
- 2.01: GBK Bahnhofstrasse / Lindenplatz, Sofortmassnahme Lindenplatz (2015 abgeschlossen)
- 2.02: GBK Bahnhofstrasse: Sofortmassnahme Bahnhofsplatz (2015 abgeschlossen)
- **2.03: GBK Bahnhofstrasse: Definitive Gestaltung Lindenplatz (mit 2.14 zusammengeführt)**
- **2.04: GBK Bahnhofstrasse: Definitive Gestaltung Bahnhofplatz (mit 1.10 zusammengeführt)**
- 2.11: Umgestaltung Adlerstrasse (2015 abgeschlossen)
- **2.12: Adlerplatz Umgestaltung (2017 abgeschrieben / nicht umgesetzt)**
- 2.13: Umbau Knoten Zürich-/Höglerstrasse (2016 abgeschlossen)
- 3.01: Parkierungskonzept / Vorbereitende Massnahmen (2016 abgeschlossen)
- 3.05: Parkierungskonzept / P+R Massnahmen (2014 umgesetzt bzw. in 2.14 berücksichtigt)
- 3.07: Parkleitsystem Zentrum (2016 abgeschlossen)
- 4.01: Velokonzept, Ergänzungen / Optimierungen (ersetzt durch 4.04)
- 4.02: Velokonzept, Schliessen von Netzlücken (ersetzt durch 4.04)
- 4.03: Velokonzept, Beseitigung von Gefahrenstellen (ersetzt durch 4.04)
- 5.01: Verkehrsberuhigung Massnahmenpaket Schulhaus Birchlen (2016 abgeschlossen)

Das Gesamtverkehrskonzept enthält nach seiner Aktualisierung Ende 2017 ein neues Objektblatt. Mit diesem wird im kommenden Jahr ein verstärkter Fokus aufs Thema Langsamverkehr ermöglicht (siehe Kapitel 4).

- 4.06: Erarbeitung Langsamverkehrskonzept

Alle weiteren Objektblätter wurden auf den aktuellen Stand gebracht und an den heutigen Kenntnisstand angepasst. Um die Planungssicherheit zu gewährleisten, wurden die Objektblätter mit dem Finanzplan 2017-2021 abgeglichen.

3 Aktueller Stand der Umsetzung und weitere Planung

Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts ist weitgehend auf Kurs, allerdings konnte letztes Jahr nur eine Massnahme umgesetzt werden (Kapitel 3.1). Kapitel 3.2 beschreibt die neuen Objektblätter. Kapitel 4 gibt einen Ausblick auf jene Massnahmen, welche ab nächstem Jahr zur Umsetzung anstehen, und weist auf Planungsänderungen bei bestehenden Massnahmen hin. Der generelle Planungsstand aller Massnahmen ist den aktualisierten Objektblättern zu entnehmen.

3.1 Abgeschlossene Massnahmen

Folgende Massnahme konnte 2017 abgeschlossen werden:

Objektblatt 1.04 Prioritätenregelung ÖV Zürichstrasse (Zentrum) verbessern

In den Spitzenzeiten morgens und abends staut sich der ÖV zusammen mit dem MIV vor dem Knoten Zentrum. 2017 wurde eine Sprungpriorisierung eingeführt. So konnte die Buspriorisierung erfolgreich optimiert werden.

Objektblatt 1.08 Testbetrieb Ruftaxi Gockhausen / Chriesbach

Der Testbetrieb mit dem Ruftaxi von 2015 bis 2017 ist abgelaufen und wurde positiv evaluiert. Der Stadtrat entschied am 15. Juni 2017, dass der Pilotbetrieb in einen regulären Betrieb im Umfang des Pilotversuchs überführt wird. Die Massnahme ist somit abgeschlossen und das Ruftaxi wird definitiv eingeführt.

Folgende zwei Objektblätter wurden mit anderen zusammengeführt:

Objektblatt 2.03 Definitive Gestaltung Lindenplatz

Das Objektblatt 2.03 wurde in das bestehende Objektblatt 2.14 integriert, welches neu „Gestaltung Bahnhofstrasse und definitive Gestaltung Lindenplatz“ heisst. Da beide Projekte untrennbar



miteinander verbunden sind und im selben Perimeter liegen, ist diese Zusammenführung planerisch sinnvoll.

Objektblatt 2.04 Definitive Gestaltung Bahnhofplatz

Im Rahmen des Projekts „Bushof“ (Objektblatt 1.10) wurde ein Variantenstudium durchgeführt, auf dessen Basis der Stadtrat im März 2017 beschloss, die Variante TIEF/ SCHMAL weiterzuverfolgen. Diese sieht eine Absenkung des Bahnhofplatzes auf das Niveau der heutigen Personenunterführung vor. Aufgrund der Variantenwahl wird auf die Umsetzung des Objektblattes 2.04 „Definitive Gestaltung Bahnhofplatz“ zum heutigen Zeitpunkt verzichtet. Die variantenabhängige Lage der Unterführung gibt vor, dass der Bahnhofplatz erst mit der Absenkung des Terrains und somit erst mit dem Bau des Bushofs (1.10) definitiv gestaltet werden kann. Dies macht den Zwischenschritt obsolet. Die definitive Gestaltung des Bahnhofplatzes erfolgt somit im Rahmen der Erstellung des Bushofs.

Objektblatt 2.12 Gestaltung Adlerplatz

Mit dem Umbau des Gewerbezentrums City Center ergab sich die Chance für eine Neuordnung der öffentlichen Parkierung im Bereich Adlerplatz. In diesem Rahmen sollte der Adlerplatz zu einem verkehrsfreien, attraktiven Ort für Aufenthalt und Begegnung umgestaltet und die prekäre Verkehrssituation auf der Adlerstrasse entschärft werden. Der Gemeinderat strich die dafür vom Stadtrat gesprochenen Mittel jedoch aus der Investitionsrechnung und verhinderte damit die Umsetzung des Umgestaltungsprojekts. Ein in diesem Kontext eingereichtes Postulat verlangt den Erhalt der 23 Parkplätze auf dem Adlerplatz.

Der Stadtrat hielt daraufhin am Ziel einer Umgestaltung des Adlerplatzes fest, welche er als wichtige Massnahme für die Dübendorfer Stadtentwicklung einstufte. Er schlug vor, den Spielraum und damit den Betrachtungsperimeter des Projekts zu öffnen. Ein Projektwettbewerb sollte nicht nur den Adlerplatz, sondern auch die Adlerstrasse und den heute suboptimalen Zugang zum Zentrum Marktgasse einbeziehen. So sollte das Verkehrsproblem auf dem Adlerplatz gelöst und dieser als öffentlicher Raum aufwertet werden. Gleichzeitig sollte gegenüber dem ursprünglichen Projekt weiterhin eine oberirdische Parkierung zugelassen werden.

Der Gemeinderat lehnte den Vorschlag des Projektwettbewerbs an seiner Sitzung vom 2. Oktober 2017 ab und schrieb das Postulat ab. Die Massnahme „Umgestaltung Adlerplatz“ ist damit beendet. Der Verkehrsausschuss beschloss daraufhin am 12. Dezember 2017, das Projekt abzuschliessen.

3.2 Neue Objektblätter

Mit der Aktualisierung von 2017 wurde das Gesamtverkehrskonzept um ein neues Objektblatt ergänzt.

Objektblatt 4.06 Erarbeitung Langsamverkehrskonzept

In der Stadt Dübendorf existieren derzeit mehrere Teilkonzepte, welche die städtische Langsamverkehrsplanung abdecken. Das Veloförderkonzept (4.04), das Konzept Sichere Schulwege (5.03) und das Konzept Verkehrsberuhigung in Quartieren (5.02) haben bereits viele Sicherheitslücken geschlossen und Infrastrukturverbesserungen erreicht. Es existiert heute jedoch derzeit kein Instrument, welches eine umfassenden Netzplanung für den Langsamverkehr liefert, den Fussgänger- und Veloverkehr gesamthaft betrachtet, entsprechend plant und dabei auch einen Fokus auf die Qualität und Gestaltung des öffentlichen Raums legt.

Die Stadt Dübendorf beabsichtigt deshalb, basierend auf den bisherigen Konzepten ein neues, umfassendes Langsamverkehrskonzept (LVK) zu erarbeiten, mit welchem die bisherigen Konzepte in eine einheitliche Langsamverkehrsplanung übergeleitet werden und welches auf die aktuellen Bedürfnisse der Verkehrsplanung abgestimmt ist.

Ziel ist es, dem Fuss- und Veloverkehr in der städtischen Verkehrsplanung ein stärkeres Gewicht zu geben. Das Langsamverkehrskonzept soll das gesamte Stadtgebiet sowie die Schnittstellen zu den Nachbargemeinden und zur regionalen und kantonalen Planung abdecken.



Das LVK hat sich an den strategischen Zielen des GVK auszurichten, soll jedoch die Ziele im Bereich Langsamverkehr detaillierter und umfassender konzipieren. Das LVK soll Massnahmen definieren, welche zu einem attraktiven, sicheren und durchgehenden LV-Netz führen und im Sinne der LV-Förderung die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen.

4 Ausblick: Künftige Umsetzung

4.1 Umsetzung 2018

Die Umsetzung folgender Massnahmen wird 2018 abgeschlossen oder eingeleitet:

- Tempolimit Überlandstrasse / Gfenn (2.08): Die Stadt Dübendorf setzt sich dafür ein, dass die Achse Überlandstrasse konsequent als urbane, innerstädtische Achse gestaltet und betrieben wird. Unter anderem gehört dazu eine Anpassung des Temporegimes: Die Stadt Dübendorf wirkt darauf hin, dass innerorts auf der ganzen Achse durchgehend eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert wird. Im Osten gilt heute zwischen Stadtgrenze und Fliegermuseum Tempo 80 (inkl. Mückenkreisel). Aufgrund des nicht eingehaltenen Lärmwerts sowie gehäuften Unfällen wird auf dem Abschnitt eine Temporeduktion auf 60km/h angestrebt.
- Sanierung und Umgestaltung Hermikonstrasse (2.09): Die öffentliche Auflage für das Sanierungsprojekt inkl. verkehrsberuhigenden Massnahmen ist erfolgt. Wegen Einsparungen kann mit dem Bau nicht wie vorgesehen 2017, sondern erst 2018 begonnen werden.
- Parkierungskonzept (3.02 und 3.03): Mit der Verabschiedung der Verordnung über das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund ist die flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkanlagen in Dübendorf umzusetzen. Im Zentrum und Hochbord wird 2017/18 eine monetäre Bewirtschaftung mittels Parkuhren eingeführt. In den übrigen Gebieten wird eine zeitlich begrenzte Weisse Zone mit Anwohnerbevorzugung eingeführt. Mit der etapierten Umsetzung wurde begonnen.
- Erarbeitung Langsamverkehrskonzept (4.06): EBP erarbeitet 2018 das neue Langsamverkehrskonzept, welches ab 2019 die bisherigen Teilkonzepte im Bereich Langsamverkehr (4.04 Veloförderkonzept, 5.03 Konzept Sichere Schulwege, 5.02 Verkehrssicherheit in Quartieren) ersetzen soll. Die bisherigen Konzepte werden nächstes Jahr noch unverändert weitergeführt, um einen nahtlosen Übergang zu gewährleisten, danach soll die gesamthafte Betrachtung des Fuss- und Veloverkehrs dem Langsamverkehr in der städtischen Verkehrsplanung jedoch eine umfassende Grundlage und ein stärkeres Gewicht geben. Der Langsamverkehr wird nächstes Jahr somit ein wichtiges Schwerpunktthema.
- Verkehrssicherheit Quartier Sonnenberg (5.07): Nach dem Quartier Birchlen wird nun im Quartier Sonnenberg ein Massnahmenpaket zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Die erste Etappe wurde 2017 umgesetzt. Die 2. Etappe wird nach Bedarf 2018 ausgelöst.
- Bushaltestelle und Knotenumgestaltung Im Schossacher (5.08): Die Verlegung der Bushaltestelle sowie die neue Fussgängerquerung soll 2018 umgesetzt werden. Die Knotenumgestaltung folgt 2020.
- Quartierplan Hochbord (6.03): Die Umsetzung des Quartierplans Hochbord wurde 2017 grösstenteils abgeschlossen. Diverse Signalisationen sowie Abschlussarbeiten werden 2018 fertig gestellt.



4.2 Mittel- und langfristige Umsetzung

Diverse langfristig ausgelegte Massnahmen befinden sich laufend in Umsetzung, halten den vorgesehenen Zeitplan gemäss GVK ein und werden auch 2017 weiterverfolgt. Dazu gehören:

- der Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen (1.05),
- die Aufwertung des Zugangs Bahnhof Stettbach Nordseite (1.07),
- die Planung einer Verlängerung der Glattalbahn (1.09),
- die Planung des Bushofs (1.10),
- das Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse (2.10),
- die Gestaltung der Bahnhofstrasse und des Lindenplatzes (2.14)
- die Umsetzung des Velokonzepts (4.04),
- das Thema Bikesharing (4.05),
- die Umsetzung von Schutzmassnahmen zur Schulwegsicherung (5.03),
- die Planung der Ausbaus der Personenunterführung (zusammen mit dem Bushof; 5.06),
- die verkehrliche Weiterentwicklung des nördlichen Bahnhofgebiets (6.01),
- die Planung und Umsetzung des Fil Bleu (6.04),
- die Lückenschliessung der Veloverbindung Casino- bis Usterstrasse und Gestaltung der Freihaltezone (6.05).

5 Fazit und Ausblick

2017 konnten nur zwei Massnahmen vollständig abgeschlossen werden. Hingegen wurden bei anderen Grossprojekten massgebliche Fortschritte erzielt. So wurde das Parkierungskonzept (Bewirtschaftung Zentrum/Hochbord und Einführung Weisse Zonen) bereits zum grössten Teil umgesetzt und wird 2018 wie geplant in Etappen weitergeführt. Dieses grosse Projekt war 2017 eins der wichtigsten GVK-Projekte und wird es auch 2018 noch bleiben. Auch der Quartierplan Hochbord wurde praktisch vollständig umgesetzt, es sind lediglich noch einige Abschlussarbeiten ausstehend. Auch diverse kleine Projekte konnten 2017 aufgeglist oder planmässig weiter bearbeitet werden. Somit wurden 2017 v.a. viele wichtige Weichen für die künftige Verkehrsplanung gesetzt.

Ein wichtiger Schritt für die Verkehrsplanung im Jahr 2018 war der Entscheid, den Fokus auf den Langsamverkehr zu setzen und 2018 ein neues, umfassendes Langsamverkehrskonzept ausarbeiten zu lassen. Dieses wird den Velo- und Fussverkehr in der städtischen Verkehrsplanung stärken und die bisherigen Teilkonzepte ab 2019 ablösen. Somit sind mit der kommenden Aktualisierung grössere Neuerungen zu erwarten.

Mit dem Adlerplatz wurde ein grosses Projekt im Stadtzentrum abgeschrieben und wird nicht umgesetzt.

Die diesjährige Bilanz bestätigt das Fazit der letzten beiden Jahre, dass sich das Gesamtverkehrskonzept weiterhin als effizientes und dynamisches Instrument erweist, das einen wichtigen Rahmen für die strategische, aber auch projektorientierte Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf bietet. Drängende Verkehrsfragen können dank dem GVK gesamthaft, koordiniert und verkehrsträgerübergreifend konzipiert, geplant und umgesetzt werden. Dank dem lückenlosen Abgleich mit der Finanzplanung und dem Agglomerationsprogramm wird zudem Planungssicherheit und Transparenz sichergestellt. Es zeigt auch, dass die koordinierte und langfristige Planung, die dank dem GVK möglich ist, wichtige Weichenstellungen für die Zukunft ermöglicht. Die langfristige Gültigkeit der strategischen Ziele, kombiniert mit der laufenden Aktualisierung der Objektblätter, hat sich als pragmatische und richtige Vorgehensweise bestätigt.