



18-194 B3.5.4
Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende
Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf
Beantwortung

Ausgangslage

Mit Datum vom 5. März 2018 wurde von Gemeinderat Thomas Maier (glp) und 14 Mitunterzeichnenden ein Postulat unter dem Titel „Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf“ eingereicht.

Inhalt des Postulats vom 5. März 2018:

„Der Stadtrat wird eingeladen, die Verkehrssituation und Gestaltung des öffentlichen Raums rund um den Bahnhof Dübendorf in Bezug auf alle Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger, Velo, Busse (ÖV), MIV) vertieft zu analysieren, zu beurteilen und mögliche, konkrete Verbesserungsvorschläge im Rahmen einer Gesamtschau und in verschiedenen Szenarien aufzuzeigen sowie dem Gemeinderat Bericht zu erstatten.“

Begründung:

- Verkehrssituation und Gestaltung rund um den Bahnhof ist seit vielen Jahren immer wieder ein Thema und wird intensiv diskutiert;
- diverse kleine Massnahmen wurden umgesetzt, die Situation ist aber weiterhin äusserst unbefriedigend;
- weiterhin grosse Probleme, darunter:
 - grosse Anzahl Busse zu Stosszeiten führt zu gegenseitiger Behinderung und zu Konflikten mit MIV;
 - dies führt zu Stau und unübersichtlichen Situationen für Fussgänger und Velofahrende;
 - verschärfte Situation rund um die Ecke beim Restaurant Bahnhof durch Neugestaltung des Fussgängerstreifens;
 - kein witterungsgeschützter Umsteigeweg zwischen Bussen und Zügen;
 - Wartehäuschen für Anzahl ÖV-Nutzende zu klein;
 - Velofahrende leiden unter engen Platzverhältnissen;
 - Bahnhof- und Bettlistrasse wird als Raserstrecke missbraucht;
 - Eindruck eines Provinzbahnhofs, unangemessene Gestaltung des öffentlichen Raums, Flickwerk, wird einer modernen Stadt mit 28'000 EinwohnerInnen nicht gerecht.
- gemäss Finanzplan sind diverse Planungen im Gange, dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit fehlen allerdings konkrete Informationen;
- die Unterzeichnenden wünschen eine vertiefte Analyse der Situation rund um den Bahnhof Dübendorf im Bezug auf alle Verkehrsteilnehmenden sowie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums;
- keine Einzelmassnahmen, sondern Gesamtauslegeordnung mit verschiedenen Szenarien inkl. Kostenfolgen;
- als mögliche Lösungsschritte werden vorgeschlagen:
 - verbesserte, verlängerte Haltekanten (Bahnhof Süd);
 - Umsteigemöglichkeiten trocken gestalten, geschützte Warteräume;
 - Begegnungszone;
 - Einbahn-Kreisverkehr (z.B. Gegenuhrzeigersinn von Strehlgasse, Usterstrasse via Bettlistrasse sowie Bahnhofstrasse);
 - einseitige MIV-Erschliessung des Bahnhofs;
 - Realisierung eines modernen Bushofs inkl. Veloabstellplätzen.



Erwägungen

Der Gemeinderat hat das Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende am 7. Mai 2018 zur Beantwortung an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat hat gestützt auf Art. 49 Abs. 2 der Geschäftsordnung innert sechs Monaten, d.h. bis zum 7. November 2018, schriftlich Bericht zu erstatten.

Beschluss

1. Das Postulat Thomas Maier und 14 Mitunterzeichnende "Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf" wird wie folgt beantwortet:

Das Postulat adressiert die Situation rund um den Bahnhof Dübendorf, welche von den Postulantinnen und Postulanten als unbefriedigend wahrgenommen wird. Der Stadtrat ist mit den Unterzeichnenden einverstanden, dass die Verkehrssituation und Gestaltung rund um den Bahnhof eine zukunftstaugliche, attraktive und für alle Verkehrsteilnehmenden befriedigende Lösung verlangt. Die entsprechenden Planungen sind im Gange und werden zügig vorangetrieben. Eine Koordination der verschiedenen Teilprojekte findet über das Gesamtverkehrskonzept statt, welches das ausschlaggebende Instrument für die gesamthafte und verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung der Stadt Dübendorf ist.

Wie die Postulantinnen und Postulanten korrekt festhalten, wurden im Jahr 2015 bereits Sofortmassnahmen am Bahnhofplatz umgesetzt. Diese waren als Massnahme 2.02 im Gesamtverkehrskonzept festgehalten und wurden termingerecht umgesetzt. Die Sofortmassnahmen hatten zum Ziel, die Verkehrssicherheit im Raum Bahnhofplatz zu erhöhen und den Fussgängerkomfort zu verbessern. Der Strassenraum wurde erneuert, die Bushaltestelle in der Bettlistrasse verlegt und die Haltekanten behindertengerecht umgebaut. Grundsätzlich hat sich damit die problematische Situation entschärft und die Sicherheit wurde verbessert. Leider wird jedoch immer wieder festgestellt, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in Eile den kürzesten Weg nehmen und ohne Rücksicht auf den Verkehr die Strasse überqueren. Andererseits befahren auch die Motorfahrzeuge, vor allem in den Abendstunden an den Wochenenden, die Örtlichkeit nicht mit der an die Situation angepassten, d.h. reduzierten Geschwindigkeit.

Der Stadtrat teilt die Ansicht der Unterzeichnenden, dass die Sofortmassnahmen noch keine langfristig befriedigende Situation herbeigeführt haben. Sie waren jedoch ein wichtiger, erster Schritt, um die dringlichsten Missstände zu beheben. Für eine langfristig optimale Lösung ist etwas mehr Zeit nötig. Die unterschiedlichen Teilprojekte müssen sorgfältig aufeinander abgestimmt und seriös geplant werden. Der Stadtrat ist deshalb seit fünf Jahren intensiv dabei, diese Planungen und alle dazu notwendigen Schritte voranzutreiben.



Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Plus

2013/2014 wurde die Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“ durchgeführt. Drei interdisziplinär zusammengesetzte Planerteams haben sich ein halbes Jahr lang intensiv mit der Entwicklung im Raum Bahnhof Süd/ Bahnhof Nord/ Wangenstrasse befasst und wurden dabei von einem Expertengremium begleitet. Anschliessend wurde ein Synthesebericht erarbeitet, welcher die Erkenntnisse der drei Teams zusammenfasst, bewertet und Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert. Der Synthesebericht wurde am 10. Juli 2014 vom Stadtrat genehmigt und bildet seither die Grundlage für alle weiteren Planungen im Raum Bahnhof Dübendorf.

Eine für den Raum Bahnhof Süd zentrale Schlussfolgerung aus der Testplanung ist die Notwendigkeit des Baus eines neuen Bushofs südlich des Bahnhofs Dübendorf sowie eine damit einhergehende Neugestaltung des südlichen Bahnhofsvorbereichs. Alle drei Teams kommen zum Schluss, dass die künftigen Anforderungen an den Bahnhof Dübendorf als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs nur mit einem neuen Bushof abgedeckt werden können. Die Analyse aller drei Teams ergab, dass der Bushof südwestlich des Bahnhofs direkt an den Gleisen anzuordnen ist. Der Synthesebericht der Testplanung hält fest, dass dieser Standort die funktionalen und städtebaulichen Anforderungen sehr gut erfüllt.

Der Synthesebericht zeigt weiter auf, dass die Variante eines abgesenkten Bahnhofplatzes auf das Niveau der heutigen Personenunterführung die meisten Vorteile bringt. So werden eine hohe Übersichtlichkeit, kurze Wege und flexible Zu- und Wegfahrten für die Busse ermöglicht. Zwischen Perron und Bahnhofplatz kann ein neues Bahnhofdach aufgespannt werden, um witterungsgeschützte Umsteigewege zu garantieren.

Die Personenunterführung soll gemäss Synthesebericht als städtische Verbindung in Kontinuität mit der Bahnhofstrasse gestaltet werden. So gewährleistet sie eine direkte und attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof Süd, den SBB-Perrons und dem Bahnhof Nord, wo sich auch die künftige Haltestelle der Glattalbahn befinden wird. Damit die Personenunterführung die Rolle einer städtebaulichen Verbindung zwischen dem Nord- und Südteil der Gleise wahrnehmen kann – und um die zukünftigen Fussgängerströme aufnehmen zu können – ist die Personenunterführung zwingend zu verbreitern.

Für den Raum Bahnhofplatz/ Bahnhofstrasse/ Bettlistrasse sieht der Synthesebericht eine Begegnungszone vor. Diese wertet den Bahnhofplatz für den Langsamverkehr auf, die Busse kreuzen den Fussgängerstrom in angemessener Geschwindigkeit, die Sicherheit wird verbessert. Um den nötigen Raum für den Bushof zu sichern, ist im Geviert Bahnhof Süd zwischen Neuhofstrasse und den Gleisen eine baulich verdichtete Neuüberbauung nötig. Hierzu ist es nötig, geeignete Bau- und Nutzungsbestimmungen festzulegen und die Grundstücke baureif zu machen. Diese anspruchsvollen Planungsverfahren werden parallel zur Bushofplanung weiterverfolgt.

Die Testplanung kommt insgesamt zum Schluss, dass die komplette Neuorganisation des südlichen Bahnhofbereichs mit einem tiefergelegten Bahnhofplatz und einem grosszügigen Bushof die wesentlichen Konflikte bei der ÖV-Infrastruktur löst, eine grosszügige Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität ermöglicht und dem Bahnhof eine neue Identität gibt, die seiner Bedeutung gerecht wird. Im Sommer 2014 wurden die Resultate der Testplanung prominent ausgestellt, medial aufgegriffen und öffentlich diskutiert. Seit der Verabschiedung des Syntheseberichts durch den Stadtrat dient das Resultat der Testplanung als roter Faden, an welchem sich die Planung der sich daraus ergebenden Teilprojekte konsequent ausrichtet. Die sich daraus ergebenden Teilprojekte wurden ins Gesamtverkehrskonzept aufgenommen. So wird eine stringente Planung des Raums rund um den Bahnhof Dübendorf gewährleistet.



Bushof

Eines der wichtigsten Teilprojekte, das sich aus der Testplanung ergibt, ist der Bushof. Dessen Planung wird seit 2014 laufend weiterverfolgt.

Variantenstudium 2015

Nach ersten zentralen Abklärungen mit den SBB wurde 2015 beim Büro EWP ein Variantenstudium in Auftrag gegeben, welches die Erkenntnisse aus der Testplanung vertiefte. Für den Bushof wurde ein Variantenfächer für die Haltestellenanordnung geprüft, der Raumbedarf ausgewiesen und auf Geometrie, Fahrgastkomfort und Betriebsqualität geprüft sowie das Verkehrsregime für alle Verkehrsarten weiterentwickelt. Die Machbarkeit der unterschiedlichen Varianten wird im Variantenstudium nachgewiesen und Vor- und Nachteile unterschiedlicher Haltekanten-Anordnungen dargelegt. Die detailliertere Analyse zeigte aber auch, dass es vor der Wahl einer Bestvariante noch einige offene Fragen zu klären gab: So musste das genaue Ausmass der Platzabsenkung aus städtebaulicher Sicht näher untersucht werden. Zudem verlangte der Stadtrat eine Kostenschätzung der unterschiedlichen Varianten – auch einer ohne Platzabsenkung.

Städtebauliches Gutachten 2016/2017

Die Büros Feddersen & Klostermann und Studio Brühlmann Loetscher, welche bereits am Synthesebericht der Testplanung beteiligt waren, untersuchten daraufhin die Tragbarkeit des Eingriffs durch die Platzabsenkung aus städtebaulicher Sicht. Das Resultat fiel klar und deutlich aus: die Variante mit Platzabsenkung (TIEF) schneidet in sämtlichen städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien besser ab als die Variante ohne Platzabsenkung. Zudem bevorzugt der Bericht die schmale Variante mit Sägezahnordnung der Bushaltestellen, um der angrenzenden Bebauung mehr Spielraum zu gewähren und eine bessere Orientierung für ÖV-Kunden zu ermöglichen.

Kostenschätzung 2016/17

Die parallel zum städtebaulichen Gutachten vom Büro EWP erarbeitete Kostenschätzung berechnete für den Bushof Gesamtkosten von ca. 12 bis 13 Millionen Franken (je nach Variante). Der Bushof selbst macht ca. 7 Millionen Franken aus, die Kosten für die notwendige Verbreiterung der Personenunterführung werden auf rund 5 Millionen Franken geschätzt. Zu beachten ist, dass im Perimeter der Kostenschätzung nur der südliche Bahnhofsteil (Rondell bis Bahnhof Süd) liegt. Der nördliche Ausgang in Abstimmung auf die kantonale Planung der Glattalbahn wird durch die Kostenschätzung nicht abgedeckt. Die Bestvariante gemäss städtebaulichem Gutachten weist Gesamtkosten von knapp 12 Millionen Franken auf und ist damit rund 1 Million günstiger als die Variante ohne Platzabsenkung.

Wahl der Bestvariante und weitere Planungsschritte 2017

Der Stadtrat kam somit im März 2017 zum Schluss, dass die empfohlene Variante (TIEF, SCHMAL) nicht nur städtebaulich und verkehrlich, sondern auch wirtschaftlich am besten abschneidet und legte sie als weiterzubearbeitende Bestvariante fest. Nach der Wahl der Bestvariante beschloss der Stadtrat, dass die Planung im Raum Bahnhof Süd unverzüglich weitergeführt werden sollte.



Bebauungs- und Verkehrskonzept 2018

Der Stadtrat gab wiederum bei den Büros Feddersen & Klostermann und Studio Brühlmann Loetscher ein Bebauungskonzept in Auftrag, welches den Rahmen für die künftigen baulichen Veränderungen um den Bushof definieren soll. Es erarbeitet verschiedene Varianten für die Bebauung, prüft verschiedene Nutzungsszenarien und zeigt Möglichkeiten für eine etappierte Umsetzung auf. Das Verkehrskonzept, welches von IBV Hüsler erarbeitet wurde, hat zum Ziel, ein Erschliessungskonzept des Gevierts Bahnhof Süd für den MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu erarbeiten. Es klärt die Anordnung von Parkplätzen und Veloabstellplätzen, definiert die verkehrlichen Anforderungen an den Strassenraum und definiert einen groben Entwurf des Strassen- und Freiraums. Beide Konzepte – zusammengefasst in einem gemeinsamen Bericht – wurden im Mai 2018 vom Stadtrat verabschiedet.

Nächste Schritte

Um den nötigen Raum für den Bushof zu sichern, ist eine Reihe planungsrechtlicher Schritte nötig, mit deren Begleitung das Büro Gossweiler beauftragt wurde. So ist eine Anpassung resp. Neufestsetzung der kommunalen Verkehrsbaulinien nötig. Zudem wurde ein Quartierplanverfahren eingeleitet, wobei die Einleitung derzeit noch rekurshalber blockiert ist. Parallel wird ein öffentlicher Gestaltungsplan sowie die Anpassung der Bau- und Zonenordnung im Geviert Bahnhof Süd vorbereitet. Die nötigen Grundlagen für diese planungsrechtlichen Schritte, die nun eingeleitet werden müssen, sind mit den ausgearbeiteten Grundlagen vorhanden. Diese Arbeiten werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen, der Zeitplan ist jedoch stark von den aktuell hängigen sowie in späteren Projektphasen ebenfalls noch möglichen Einsparungen abhängig.

Die Planung des Bushofs ist bereits relativ weit fortgeschritten. Als nächstes kann ab 2019 das Vorprojekt erarbeitet werden. Vorher muss allerdings zusammen mit den SBB die Planung der Verbreiterung der Personenunterführung an die Hand genommen werden. Diese Arbeiten sind für 2018/19 vorgesehen. Hierfür ist auch die Planungen am Bahnhof Nord relevant (siehe weiter unten Abschnitt „Bahnhof Nord“).

Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch die eingeschlagene Planung ein repräsentativer Bahnhof realisiert werden kann, der seiner Rolle gerecht wird und für eine Stadt wie Dübendorf angemessen ist. Die von den Postulantinnen und Postulanten monierten Schwächen des heutigen Bahnhofs bzw. der Bushaltstellen (darunter z.B. die gegenseitige Behinderung von Bussen, Konflikte Busse mit MIV, Stau und unübersichtliche Situationen für Fussgänger und Velofahrende, keine witterungsgeschützte Umsteigewege, kleines Wartehäuschen, etc.) werden mit dem Bau des Bushofs zeitgemäss und vollständig gelöst.



Gestaltung Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz, Bettlistrasse

Wie oben dargelegt, hängt die Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Bahnhof- und Bettlistrasse stark vom Bushof ab. Durch die Wahl der Bestvariante mit Platzabsenkung ist vorgegeben, dass sich die Topographie im Raum Bahnhof Süd mit dem Bau des Bushofs stark verändern wird. Das städtebauliche Gutachten zeigt auf, dass die Bahnhofstrasse zum Bahnhof hin verbreitert wird, so dass ein deutlich besser als heute wahrnehmbarer Bahnhofplatz entsteht, welcher an seinem oberen Ende direkt in die verbreiterte Unterführung mündet. Der Nutzungsschwerpunkt des Bahnhofs Süd verschiebt sich somit im Vergleich zu heute insgesamt nach Westen: Die Erdgeschossnutzungen in der neuen Überbauung werden Publikum anziehen, der SBB Ticketshop wird voraussichtlich im Eingangsbereich der Personenunterführung platziert und der Bahnhofplatz ist schliesslich das verbindende und tragende Element, das den SBB Bahnhof mit dem Bushof verbindet. Die bereits in der Testplanung angedachte und im Verkehrskonzept näher skizzierte Begegnungszone wird den gesamten Raum aufwerten und für alle Nutzerinnen und Nutzer zugänglich machen. So werden auch die Probleme, die von den Postulantinnen und Postulanten beobachtet werden, nachhaltig gelöst. Dazu gehören u.a. die engen Platzverhältnisse insbesondere für Velofahrende oder der Missbrauch der Strasse als Lärm- und Fahrstrecke, auf welcher immer wieder Fahrzeuglenker ihre Fahrweise nicht an die Situation anpassen, d.h. die Fahrgeschwindigkeit zu wenig reduzieren.

Dem Stadtrat ist bewusst, dass es bis dahin allerdings noch eine Weile dauert. Mit einer Realisierung des Bushofs inkl. angrenzender Überbauung ist aufgrund der aufwändigen planungsrechtlichen Schritte nicht vor 2023 zu rechnen. Der Stadtrat macht sich deshalb Gedanken, was mit dem Raum Bahnhofstrasse/Bettlistrasse bis dahin passieren soll.

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde die Massnahme „Umgestaltung Bahnhofstrasse“ in A-Priorität eingegeben, was bedeutet, dass der Bund die Massnahme mitfinanzieren wird, sofern mit deren Umsetzung vor 2022 begonnen wird. Die Massnahme sieht eine Aufwertung der gesamten Achse vor (also zwischen Stadthaus und Bahnhof) und basiert auf dem kantonalen Massnahmenplan Fussverkehr. Der Kanton stellte entlang der Bahnhofstrasse eine hohe Verkehrsbelastung und zahlreiche Schwachstellen fest, welche es zu beheben gelte. Die Stadt Dübendorf bestätigte die Absicht, diese zentrale Achse aufwerten zu wollen und hat die Massnahme folgerichtig im Agglomerationsprogramm eingegeben.

Verkehrskonzept Stadtzentrum 2018

Mit Stadtratsbeschluss vom 1. März 2018 wurde in einem ersten Schritt die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts Stadtzentrum in Auftrag gegeben. Das Büro IBV Hüsler untersucht darin die heutigen Verkehrsflüsse auf der Bahnhofstrasse sowie im angrenzenden Strassennetz und bewertet die aktuelle Verkehrsbelastung. Der Bericht, der sich derzeit in Arbeit befindet, wird mögliche Varianten für Anpassungen des Verkehrsregimes auf der Bahnhofstrasse sowie ggf. flankierende Massnahmen im umliegenden Strassennetz aufzeigen.

Selbstverständlich nimmt der Bericht Rücksicht auf die oben beschriebenen Planungen im Raum Bahnhof. Ziel ist es, im Bericht aufzuzeigen, wie sich die Verkehrsflüsse mit dem Bushof und der geplanten Begegnungszone dereinst verändern werden, ob weitere Anpassungen des Verkehrsregimes auf der Achse Bahnhofstrasse nötig oder sinnvoll sind und ob es sinnvoll ist, bereits Anpassungen am Verkehrsregime vor dem Bau des Bushofs vorzunehmen. Das heisst konkret, dass der Bericht auch die Frage beantworten wird, ob es sinnvoll ist, bereits jetzt eine Begegnungszone im Raum Bahnhof Süd einzurichten, bevor der Platz abgesenkt, die Personenunterführung verbreitert und der Bushof gebaut ist. Die Antwort darauf ist keineswegs klar, denn erstens muss sich die Investition lohnen, wenn einige Jahre später durch die Platzabsenkung der ganze Raum wieder erneuert wird. Zweitens kann es sein, dass weitere Gestaltungsprojekte ent-



lang der Bahnhofstrasse geplant werden, welche sich untereinander beeinflussen und welche deshalb sorgfältig und zeitlich aufeinander abgestimmt werden müssen. Zu beachten ist darüber hinaus, dass eine Begegnungszone aus weitaus mehr besteht als dem Aufstellen einiger Schilder. Das Strassenverkehrsgesetz sowie entsprechende Normen machen hier klare Vorgaben, welche eingehalten werden müssen.

Das Verkehrskonzept wird bis Herbst 2018 vorliegen. Über die im Postulat erwähnten Punkte wird nach Vorliegen des Berichts dem Gemeinderat Bericht erstattet. Basierend auf den Resultaten wird daraufhin entschieden, welche Teilprojekte daraus abgeleitet und wie diese etappiert werden sollen. In einem zweiten Schritt werden darauf basierend Gestaltungsprojekte erarbeitet, wozu ggf. auch eine vorgezogen umzusetzende Begegnungszone im Raum Bahnhof gehören kann.

Bahnhof Nord

Die Testplanung widmete sich ebenso intensiv der nördlichen Seite des Bahnhofs. Neben einem Fokus auf die Wangenstrasse betrachtete sie auch das Bahnhofsumfeld und zog dabei die Planung der Glattalbahn-Verlängerung mit ein.

Der Gemeinderat genehmigte am 3. Juli 2017 bereits die aus der Testplanung hervorgehende Teilrevision Nutzungsplanung Bahnhof Nord, Wangen-/Überlandstrasse und Flugfeldquartier (GR Geschäfts-Nr. 179/2017). Das Geschäft beinhaltet eine Teiländerung des Zonenplans, eine Änderung der Bauordnung und den Ergänzungsplan Flugfeldquartier.

Bezüglich Planung der nördlichen Bahnhofseite ist insbesondere eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich wichtig. Im direkten Bahnhofsumfeld sind hier v.a. zwei Planungen relevant:

Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse 2012

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Überlandstrasse wurde vom Kanton 2012 vorgelegt und befasst sich mit dem Abschnitt Zwinggartenstrasse bis Wangenstrasse. Das BGK sieht grundsätzlich einen Spurabbau auf der Überlandstrasse und eine Umgestaltung des Strassenraums als innerstädtische Achse vor. Anders als zu Beginn vorgesehen, soll der Kreisverkehr Überland-/Wangenstrasse inzwischen beibehalten und nicht durch eine Lichtsignalanlage ersetzt werden. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich rechnet mit einer Umsetzung ab 2020.



Glattalbahnhof Plus

Für den Bahnhof besonders wichtig ist die Planung der Verlängerung der Glattalbahnhof. Diese soll über die Überlandstrasse in die Wangenstrasse und weiter in den Innovationspark geführt werden. 2015 wurde vom Kanton Zürich eine Vorstudie für den Abschnitt Giessen bis Innovationspark vorgelegt, welche die Integration der Glattalbahnhof Plus aufzeigte. Die Stadt Dübendorf verlangte daraufhin eine Vertiefungsstudie für den Raum Bahnhof Nord, um insbesondere die optimale Position der Haltestelle Bahnhof Nord zu klären. Aus dem Betriebskonzept, welches der Kanton Zürich 2017 vorlegte, geht hervor, dass die Glattalbahnhof in Mittellage geführt werden soll. Die Haltestelle wird dadurch von beiden Strassenseiten gleichwertig erschlossen, auch hat die Mittellage Vorteile für die Zufahrten zu angrenzenden Bebauungen. Am 15. Februar 2017 hat die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich auf dieser Grundlage bereits die neuen Verkehrsbaulinien an der Wangenstrasse festgesetzt. Dagegen ist ein einzelner Rekurs eingegangen, welcher aber voraussichtlich im Rahmen der weiteren Planung bereinigt werden kann. In welcher Geschwindigkeit die weitere Planung betreffend Glattalbahnhof-Verlängerung weitergeführt wird, kann der Stadtrat nicht beeinflussen. Dies liegt in den Händen des Kantons

Mit dem im Jahr 2017 vorgelegten Betriebskonzept liegt die nötige Grundlage vor, um vonseiten der Stadt Dübendorf den Zugang zur Personenunterführung auch auf der Nordseite her zu planen. Dies wird im Rahmen der Arbeiten zur Personenunterführung (siehe Abschnitt Bushof – „Nächste Schritte“) auch gemacht. Dabei wird ebenfalls von einem Zustand mit und einem Zustand ohne Glattalbahnhof auszugehen sein, da der Bau des Bushofs voraussichtlich jenem der Glattalbahnhof zuvorkommen wird.

Dem Stadtrat ist es wichtig zu betonen, dass die Planungen südlich und nördlich des Bahnhofs zu jedem Zeitpunkt stets aufeinander abgestimmt waren und diese Zusammenhänge voll und ganz erkannt wurden. Die Planung war bereits mit der Testplanung grundlegend auf beide Seiten ausgelegt. Die Verbindung zwischen dem Raum Bahnhof Süd und Bahnhof Nord ist für das Gesamtgefüge Dübendorfs aus städtebaulicher Sicht elementar.

Gesamtauslegeordnung und vertiefte Analyse

Die von den Postulantinnen und Postulanten gewünschte vertiefte Analyse der Situation rund um den Bahnhof ist somit bereits seit fünf Jahren intensiv in Arbeit und bildet einen der Schwerpunkte der Dübendorfer Verkehrsplanung. Auch handelt es sich dabei keineswegs, wie von den Postulantinnen und Postulanten moniert, um isolierte Einzelmassnahmen. Im Gegenteil werden sämtliche Massnahmen über das Gesamtverkehrskonzept koordiniert und beruhen auf der gesamtheitlichen und professionell durchgeführten Testplanung, welche genau diese Gesamtschau von Anfang an zum Ziel hatte. Die Testplanung lieferte auch bereits 2014 die im Postulat gewünschte Gesamtauslegeordnung, die sämtlichen Folgeplanungen zugrunde liegt. Die Kosten für die jeweiligen Massnahmen wurden frühzeitig evaluiert, flossen in alle Variantenentscheide und Planungsschritte ein und werden mit den fortlaufenden Planungen – so wie es üblich ist – laufend präzisiert.



Kommunikation

Die Postulantinnen und Postulanten bemängeln, dass dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit konkrete Informationen zu den laufenden Planungen fehlen. Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, eine transparente Kommunikation zu pflegen und laufend über anstehende Vorhaben zu informieren. Er verweist hier auf die wichtige Rolle des Gesamtverkehrskonzepts, welches neben seiner Rolle als Koordinationsinstrument auch für Transparenz bei der städtischen Planung sorgt. Sämtliche Massnahmen inkl. Kostenschätzung und Zeithorizont werden im Gesamtverkehrskonzept öffentlich nachvollziehbar aufgeführt, erläutert und jährlich aktualisiert. Die Objektblätter sind jederzeit auf der Webseite der Stadt Dübendorf einsehbar. Zudem wird jährlich ein Statusbericht über den Umsetzungsstand der Massnahmen verfasst, welcher ebenfalls auf der Webseite verfügbar ist. Dort wird der Planungsstand von aktuell laufenden Projekten beschrieben.

Für den Gemeinderat findet zudem jährlich eine Informationsveranstaltung zum Umsetzungsstand des Gesamtverkehrskonzepts statt. Die letzte Veranstaltung fand am 7. Mai 2018 vor der Gemeinderatssitzung statt. Der Stadtrat erläuterte dort seine aktuellen Planungen, namentlich auch jene zum Bushof und zur Bahnhofstrasse.

Die Öffentlichkeit wird über den Fortschritt des Gesamtverkehrskonzepts im Zweijahresrhythmus informiert. Die nächste Veranstaltung findet am 19. Juni 2018 statt. Die Massnahmenblätter und der Statusbericht sind jedoch jederzeit auch für die breite Öffentlichkeit verfügbar. Über grosse Projekte wird bei Bedarf auch separat informiert (Medienmitteilungen, Ausstellungen, etc.).

Betreffend Mitsprache sind die Kompetenzregelungen für die jeweiligen Behörden ausschlaggebend. Planungen einzuleiten, Variantenentscheide zu treffen und im Rahmen seiner Finanzkompetenzen Planungsarbeiten zu vergeben, gehört zu den Aufgaben des Stadtrates. Der Gemeinderat wird jedoch bei allen genannten Projekten selbstverständlich Gelegenheit erhalten, sich dazu zu äussern, sobald seine Kompetenzen betroffen sind. So wird ihm beispielsweise die Festsetzung der angepassten Bau- und Zonenordnung obliegen. Ebenfalls wird er die Kreditbeschlüsse für alle grösseren Projekte, so auch für den Bushof und die Personenunterführung, fällen. Bis dahin ist es dem Stadtrat ein Anliegen, zu betonen, dass er die Planung effizient, professionell und unter kompetenter Begleitung vorantreibt. Er ist überzeugt, dass der Bahnhof Dübendorf und sein Umfeld innert nützlicher Frist so zu einem hochwertigen öffentlichen Raum entwickelt werden können, der einer modernen, innovativen Stadt von knapp 28'000 Einwohnerinnen und Einwohner entspricht und der die heutigen Schwachstellen langfristig, zukunftstauglich und für alle Beteiligten zufriedenstellend löst.

Beilagen

- Beilage 1: Synthesebericht Testplanung 2014
- Beilage 2: Variantenstudium 2015
- Beilage 3: Städtebauliches Gutachten 2017
- Beilage 4: Kostenschätzung 2017
- Beilage 5: Bebauungs- und Verkehrskonzept 2018
- Beilage 6: Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse 2012
- Beilage 7: Vorstudie Integration Glattalbahn Plus 2015
- Beilage 8: Betriebskonzept Bahnhof Nord 2017

2. Aufgrund der weiteren offenen Planungsschritte wird dem Gemeinderat beantragt, das Postulat Aufrecht zu erhalten.



Mitteilung durch Protokollauszug

- Thomas Maier, Alte Gfennstrasse 75, 8600 Dübendorf
- Gemeinderatssekretariat - z. H. des Gemeinderates (öffentlicher Beschluss)
- Stadtschreiber
- Leiter Stabstelle Stadtplanung
- Akten

Stadtrat Dübendorf



Lothar Zörjer
Stadtpräsident



Simon Winistörfer
Stadtschreiber-Stv.