



Stadt Dübendorf

Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse, Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse

19. Oktober 2012

Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Auftragnehmerin

Jauch Zumsteg Pfyl AG
Raumplanung | Städtebau
Binzstrasse 39, 8045 Zürich
Telefon 044 456 20 20
www.jzp.ch, info@jzp.ch

Kernteam

Urs Günter, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung
Wilfried Müller, Baudirektion Kanton Zürich, Strasseninspektorat, Unterhaltsregion I
Adrian Baumann, Baudirektion Kanton Zürich, Teifbauamt, Projektieren und Realisieren
Hans-Ueli Hohl, Stadt Dübendorf, Abteilung Hochbau
Jürg Sebestin, Stadt Dübendorf, Abteilung Tiefbau
Marco Strebel, Stadt Dübendorf, Abteilung Sicherheit
János Wettstein, Stadt Dübendorf, Abteilung Planung

Interessenvertreter

Monika Hungerbühler, ProVelo Zürich
Thomas Kreyenbühl, Verkehrsbetriebe Glattal
Markus Zimmermann, Kantonspolizei Zürich

Fachplaner

Jauch Zumsteg Pfyl AG, Markus Pfyl, Philip Knecht
Gossweiler Ingenieure AG, Frédéric Angst
Marty + Partner AG, Ruedi Bütler, Kathrin Sigrist

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Zielsetzung	5
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Funktion Kantonsstrasse	8
2.2	Abklärungen Dritte	8
2.3	Glattalbahn (Ringbahn Hardwald)	9
2.4	Buslinien	11
2.5	Velorouten	11
2.6	Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf	13
2.7	Stadtentwicklung	13
2.8	Kommunaler Richtplan	13
2.9	Baulinien und Gewässerabstand	13
2.10	Werkleitungen	14
2.11	Private Planungen und Bauvorhaben	14
3	Betriebskonzept	16
3.1	Verkehrsführung	16
3.2	Veloverkehr	22
3.3	Trasseesicherung Glattalbahn	24
3.4	Grundstückszufahrten	24
3.5	öffentliche Parkierung	26
4	Gestaltungskonzept	28
4.1	Strassengeometrie	28
4.2	Bushaltestellen	30
4.3	Strassenbäume	30
4.4	Strassenleuchten	31
4.5	Signalisationen und Markierung	31
4.6	Personenunterführung SBB	32
4.7	Glattuferweg	33
4.8	Ausführung	33
5	Gestaltungs- und Betriebskonzept	36
5.1	Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse (Memphis)	38
5.2	Abschnitt Zwinggartenstrasse - Neuhofstrasse	40
5.3	Abschnitt Neuhofstrasse - Zufahrt Insiderpark	42
5.4	Knoten Überland-/Wangenstrasse	44
6	Grobkostenschätzung	46
6.1	Anmerkungen zu den Kostenangaben	46
6.2	Nicht im Kostenvoranschlag enthaltene Kosten	46
6.3	Kostenteiler und -zusammenstellung	47
	ANHANG	50

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Überlandstrasse durch die Stadt Dübendorf war bis zum Bau der Oberlandautobahn A53 Teil der historisch begründeten Hauptverbindung zwischen Zürich Nord und Uster. Der zu bearbeitende Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse besitzt auch weiterhin eine wichtige Funktion für den Durchgangsverkehr in Richtung West-Ost und ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert.

Aufgrund des peripheren Strassenverlaufes nördlich der Glatt, am historischen Ortskern und heutigen Stadtzentrum von Dübendorf vorbeiführend, entstand entlang der Durchgangsstrasse eine über viele Jahrzehnte hinweg gewachsene heterogene Baustruktur unterschiedlicher Dichte, Nutzung und Körnung. Der daraus resultierende 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 des Siedlungsgebietes entlang der Überlandstrasse bzw. generell nördlich des Bahnhofs 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 und es kommt zu Rückstaus von denen nebst den Automobilisten auch die Busse der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) betroffen sind. Die Überlandstrasse weist gemessen an der erwünschten innerstädtischen Attraktivität und Sicherheit für Fussgänger und insbesondere für Velofahrer Mängel auf.

Der Strassenbelag der Kantonsstrasse hat seine Lebenserwartung mit etwa 35 Jahren bereits überschritten. Angesichts des Zustandes ist in den nächsten Jahren eine Belagsanierung zwingend nötig. Unter dem Aspekt der notwendigen Sanierung einerseits sowie den aus Sicht des Kantons und der Stadt wünschbaren Qualitätsverbesserungen andererseits wurde entschieden, für den Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse der Überlandstrasse ein Gestaltungs- und Betriebskonzept (GBK) zu erarbeiten.

1.2 Aufgabenstellung

Die Überlandstrasse zwischen dem Knoten Memphis (Zwinggarten-/Wallisellenstrasse) und dem Kreisel am Bahnhof Dübendorf Nord (Wangenstrasse) soll analysiert und Aufwertungsmassnahmen im Rahmen des GBK auf Planungsstufe Vorprojekt formuliert werden. Die Ausarbeitung des GBK soll unter Berücksichtigung der parallel durch Marty + Partner AG durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung erfolgen.

Die Planung erfolgt in engem Kontakt mit einem Kernteam bestehend aus Urs Günter als Vertreter des Auftraggebers Amt für Verkehr sowie mehreren Behördenvertretern der Stadt Dübendorf (siehe S.2 Kernteam).

1.3 Zielsetzung

Mit der Neugestaltung der Überlandstrasse soll ein städtischer Strassenraum entstehen, welcher einen Qualitätsgewinn für die Verkehrsteilnehmenden darstellt und für die Anwohnerschaft eine geringe Trennwirkung darstellt. Gleichzeitig ist der Verkehrsablauf durch eine geeignete Verkehrsführung und -steuerung zu optimieren damit Rückstaus für den motorisierten Verkehr möglichst vermieden werden. Die gewählte Lösung soll eine langfristige Funktionalität gewährleisten und auf die relevanten Planungen und Projekte im Hoch- und Tiefbau abgestimmt sein.

wichtige Aspekte:

Stadtraum

- Schaffung einer städtebaulichen Innerortssituation mit entsprechender Reaktion in der Verkehrsführung und im Strassenquerschnitt
- Aufwertung Situation Bahnhofplatz Nord im Rahmen der Neugestaltung des Knotens Überland-/Wangenstrasse
- Koordination der Schnittstellen mit dem Bauvorhaben Insiderpark

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit von Tempo 60 auf generell Tempo 50
- Prüfung der Verkehrsführung und der Leistungsfähigkeit auf der Überlandstrasse und den einmündenden Gemeindestrassen
- Prüfung der Fahrstreifenreduktion in beide Fahrtrichtungen
- Einführung einer koordinierten Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA)
- Prüfung eines LSA-gesteuerten Knoten Überland-/Wangenstrasse anstelle des Kreisels

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Berücksichtigung des Anliegens nach minimalen Verlustzeiten für den Busbetrieb in Folge von Rückstaus an den Knoten
- Berücksichtigung des Anliegens nach möglichst kurzen Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn am Bahnhof Dübendorf
- Sicherung des Trassees für eine Ausbautetappe der Glattalbahn auf der Überlandstrasse

Langsamverkehr (LV)

- Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr (Längs- und Querbeziehungen)
- Behebung der Mängel im Velowegnetz auf dem Abschnitt der Überlandstrasse



Abb. 1: Knoten Memphis, Überland-/Zwinggartenstrasse



Abb. 2: Überlandstrasse mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung



Abb. 3: Unterführung SBB-Trasse



Abb. 4: Provisorischer Kreisel am Knoten Überland-/Wangenstrasse

2 Rahmenbedingungen

2.1 Funktion Kantonsstrasse

Hauptverkehrsstrasse

Als kantonale Hauptverkehrsstrasse ist die Überlandstrasse eine wichtige Achse des übergeordneten Strassennetzes. Die Funktion besteht einerseits im Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen. Andererseits soll der Strassenraum allen Verkehrsteilnehmenden dienen, also neben dem MIV auch dem ÖV, dem Velo- und Fussverkehr. Gestaltungsmaßnahmen sollen zu einer Verbesserung der Siedlungsqualität führen.¹

Ausnahmetransportroute

Die Überlandstrasse wie auch die einlenkende Grundstrasse sind bestehende Ausnahmetransportrouten (Typ 2). Es ist entsprechend der Vorgaben für diese Routen zu planen.

Verkehrsmengen

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt zwischen dem Knoten Memphis und dem Einlenker Neuhofstrasse bei 12'648 Fahrzeugen und zwischen der Neuhofstrasse und dem Kreisel Wangenstrasse bei 21'288 Fahrzeugen (siehe Situationsplan 1:500). Der Anteil Schwerverkehr an dieser Verkehrsmenge liegt tagsüber bei 5.6% und nachts bei 2.0%.²

2.2 Abklärungen Dritte

Das Planungsbüro Gossweiler Ingenieure AG hat im Vorfeld eine Planungsstudie zur einseitigen Fahrstreifenreduktion in Fahrtrichtung Zürich-Uster vorgelegt sowie einen Kreisel beim Knoten Wangenstrasse gemäss den kantonalen Normen geprüft.³

Das Büro Marty + Partner AG hat parallel zur Erarbeitung des GBK verkehrstechnische Untersuchungen zur Überlandstrasse angestellt, welche als Grundlage für die Lösung der Verkehrsführung und -steuerung des vorliegenden GBK dienen.⁴

Fahrstreifenreduktion in beide Fahrtrichtungen

Die Überlandstrasse in Fahrtrichtung Uster wird heute bis kurz vor dem Kreisel Wangenstrasse mit je zwei Fahrstreifen geführt. Der Kanton strebt die Fahrstreifenreduktion in beide Fahrtrichtungen an, sofern das heutige Verkehrsaufkommen und die prognostizierte Verkehrszunahme von 10% bis ins Jahr 2020 bewältigt werden kann.

Koordination LSA

Mit einer koordinierten Steuerung der LSA auf der Überlandstrasse soll der Verkehrsfluss optimiert und die Bildung von Rückstaus an den Knoten möglichst vermieden werden.

1 Kanton Zürich: Kantonaler Richtplan, Richtplantext Verkehr, 26. März 2007

2 Kanton Zürich: Fachstelle Lärmschutz, 19. August 2011 (GIS-Browser)

3 Gossweiler Ingenieure AG: Planungsstudie Veränderung der Verkehrsführung (Entwurf), 10. Juni 2009

4 Marty + Partner AG: Verkehrstechnische Untersuchung, Studie, 11. August 2011

Knoten Überland-/Wangenstrasse

Der Knoten Wangenstrasse wird heute durch einen provisorischen Kreislauf geregelt. Während der Morgen- und Abendspitzen kann die Verkehrsmenge nicht bewältigt werden. Es soll daher die Möglichkeit eines LSA gesteuerten Knotens geprüft werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

- Aufgrund der Leistungsberechnungen kann die angestrebte Fahrstreifenreduktion in beide Richtungen vorgenommen werden. Es sollen jedoch Rechtsabbiegefahrstreifen vor den Knoten und Abzweigungen vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang wird auch eine neue Fahrstreifenaufteilung vor den LSA vorgeschlagen.
- Die drei LSA im Projektierungsabschnitt werden koordiniert betrieben. Eine Einbindung in die Gesamtkoordination mit den übrigen LSA der Überlandstrasse in Richtung Stadt Zürich muss noch vorgenommen werden.
- Mit einer LSA ist der Knoten Überland-/Wangenstrasse bedeutend leistungsfähiger als mit einem Kreislauf. Eine solche kann sogleich in die Koordination mit den anderen LSA integriert werden. Zudem ist eine Busbevorzugung nur mit einer LSA möglich. Aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit wird empfohlen, auf den Fussgängerübergang auf der Überlandstrasse westlich des Knotens zu verzichten.

2.3 Glattalbahn (Ringbahn Hardwald)

Im Ausbau der Linien der Glattalbahn ist eine der prioritären Etappen die Verbindung vom Flugplatzareal Dübendorf mit Verknüpfung zur S-Bahn am Bahnhof Dübendorf in Richtung Wallisellen und weiter bis zum Flughafen Zürich-Kloten. 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 zu sichern.

In der Vertiefungsstudie zur Ringbahn Hardwald⁵ wird bereits eine Linienführung für diese Etappe im Bereich der Überlandstrasse vorgeschlagen (Abb. 5):

- Abschnitt bis vor Knoten Memphis (Zwinggartenstrasse): Trasseführung südlich des Rad-/Gehwegs Überlandstrasse
- Abschnitt Knoten Memphis bis Unterführung SBB: Lage im Querschnitt offen
- Am Bahnhof Dübendorf ist der Raum sowohl bei einer ober- als auch bei einer unterirdischen Führung vorhanden. Kanton und Stadt gehen zum heutigen Zeitpunkt von einer unterirdischen Führung aus.
- Abschnitt Knoten Überland-/Wangenstrasse bis Flugplatzareal: Drei verschiedene Linienführungen denkbar (Wangenstrasse, Überlandstrasse/Oskar-Bider-Strasse und Überlandstrasse/Fliegermuseum).

5 ewp Ingenieure / INFRAS: Vertiefungsstudie Glattalbahn - Ringbahn Hardwald, 9. Juli 2008

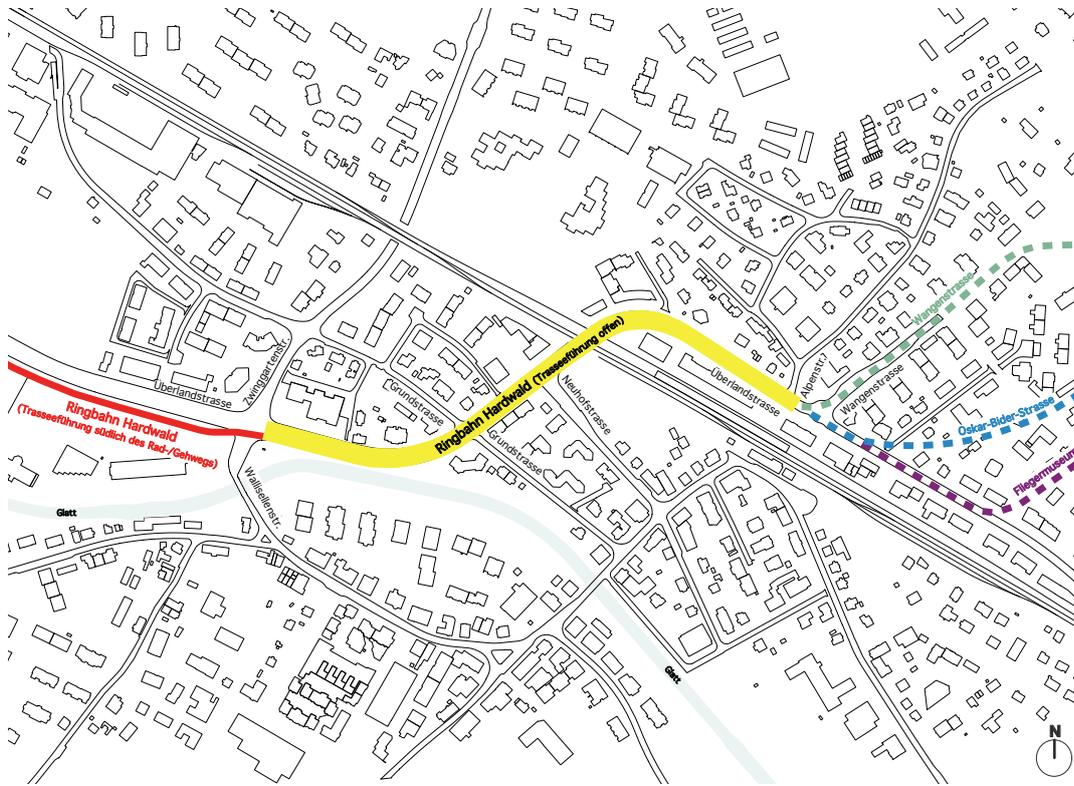


Abb. 5: geplante Linienführung Glattalbahn (Quelle: Studie Ringbahn Hardwald)



Abb. 6: heutige Linienführung Buslinien VBG (Quelle: Liniennetzplan 2011)

2.4 Buslinien

Liniennetzplan 2011

Seit der Inbetriebnahme der Glattalbahn Ende 2010 gilt auch für die Buslinien der VBG ein neuer Fahrplan. Die Verbindung Bahnhof Dübendorf - Wangen wird im Viertelstundentakt durch die neue Buslinie 759 betrieben. Die Linie 754 verkehrt nur noch bis zur Haltestelle Bahnhofstrasse. Bei verschiedenen Linien wurde die Taktfrequenz erhöht (Abb. 6).⁶

Die Buslinie 748, welche die Überlandstrasse über den Knoten Memphis quert, weist während der Spitzenstunden hohe Verlustzeiten auf, begründet durch die Engstelle der Brücke über die Glatt (Memphis-Brüggli). Zudem führt der Kreisel Wangenstrasse und der Einlenker Neuhofstrasse zu Rückstaus und zu Verlustzeiten für die Buslinie 759, welche auf diesem Abschnitt auf der Überlandstrasse fährt.

Neue Linienführung / Busvorlauf Glattalbahn

Künftig sieht die VBG die Möglichkeit eines Busbetriebes auf der Überlandstrasse in beiden Richtungen (Gfenn - Überlandstrasse - Bahnhof Nord - Knoten Memphis - EMPA...). Zudem wird ein Glattalbahn-Busvorlauf der Linie 759 auf dem künftigen Abschnitt der Glattalbahn geprüft. Deshalb soll ein Busbetrieb auf der Überlandstrasse in die Planung des GBK miteinbezogen werden. Neue Haltestellen sind nicht vorgesehen.

Anordnung Bushaltestellen

Aufgrund der genannten Änderungen des Busbetriebes ist die Lage und Ausbildung der einzelnen Bushaltestellen innerhalb der Knotenbereiche im Rahmen des GBK zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

2.5 Velorouten

Ist-Situation / Velokarte Stadt Dübendorf

Im Planungsgebiet verlaufen zwei wichtige Velorouten.⁷ Die regionale Route Nr. 45 von Schweiz Mobil führt von der Bahnhofstrasse via Personenunterführung Bahnhof über die Wangenstrasse (Verbindung Zürich-Winterthur). Die wichtige kommunale Route führt entlang der Überlandstrasse. Die Route Nr. 45 ist im Bereich Bahnhofstrasse und Wangenstrasse als Radstreifen markiert. Im Bereich der Bahnhofunterführung ist sie als kombinierter Rad-/Gehweg ausgebaut. Gemäss dem privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Nord»⁸ muss die öffentliche Fuss- und Velowegverbindung via Unterführung sichergestellt werden. Gemäss Baubewilligung für das Bauvorhaben Insiderpark wird an der Route Nr. 45 nichts verändert. Es soll abgeklärt werden, wie die Velos künftig im Bereich der SBB-Personenunterführung verkehren (inkl. Auffahrt zum Platz auf Südseite der Überlandstrasse).

⁶ VBG: Liniennetzplan 2011, Planungsstand Mai 2010

⁷ ProVelo Zürich: Velokarte Stadt Dübendorf

⁸ Metron AG: Privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Nord», genehmigt am 10. November 2005

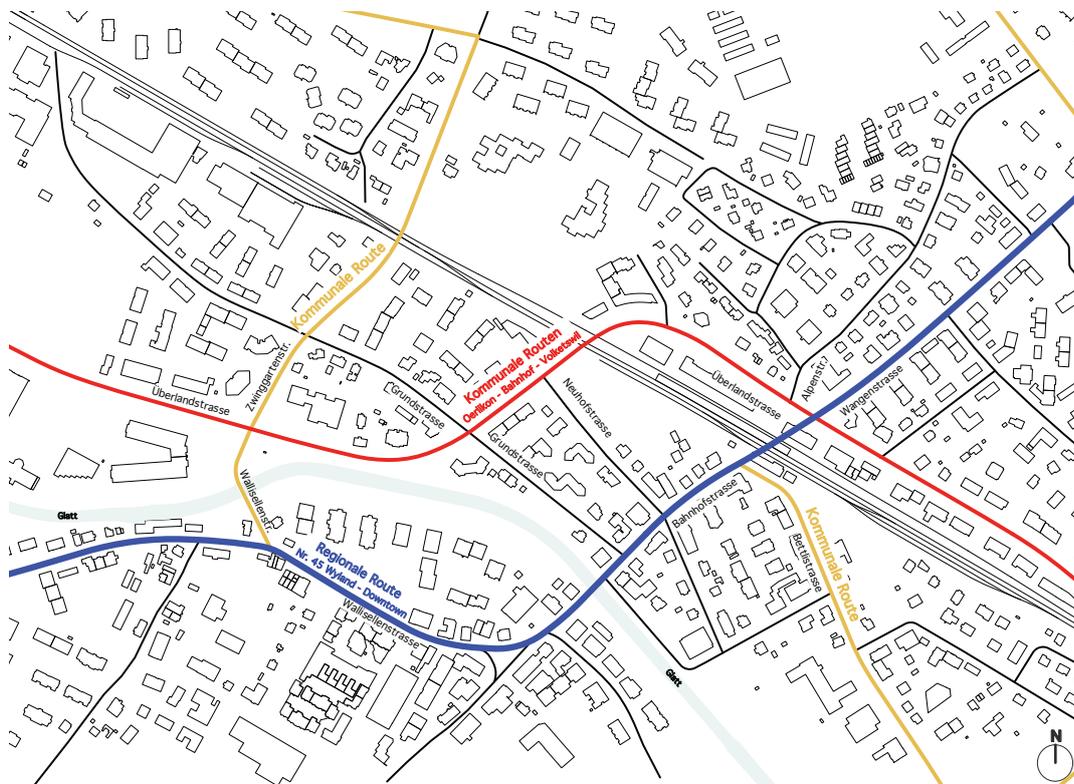


Abb. 7: Regionale und kommunale Velorouten (Quelle: Velokarte Stadt Dübendorf)

Die zweite Route ist vom Gfenn her kommend bis auf Höhe Glatt als separater 3.50m breiter Rad-/Gehweg auf der Südseite der Überlandstrasse im Gegenverkehr ausgebaut. Ab dem Knoten Zwinggarten-/Überlandstrasse in Richtung Wallisellen ist beidseitig entlang der Überlandstrasse ein ca. 4.00m breiter Rad-/Gehweg vorhanden. Im Bereich der Glatt sowie im Knotenbereich Zwinggarten-/Überlandstrasse ist die Radwegführung teilweise unklar. Auf dem Abschnitt zwischen Neuhofstrasse und Zwinggartenkreuzung ist zudem in Richtung Wallisellen ein zu schmaler Radstreifen markiert.

Die weiteren Mängel sind im Veloförderungskonzept der Stadt Dübendorf aufgeführt.⁹

Im Rahmen des GBK ist die Veloführung entlang des Korridors der Überlandstrasse neu zu überdenken und die vorhandenen Mängel nach Möglichkeit zu beheben. Die Anbindung des Glattuferweges ist in die Überlegungen ebenfalls einzubeziehen.

9 Stadt Dübendorf: Veloförderungskonzept 2010-2014, 16. Juli 2009

2.6 Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf

In der Stadt Dübendorf befindet sich ein Gesamtverkehrskonzept als Führungsinstrument in Erarbeitung, welches die Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs auf dem Stadtgebiet transparenter macht und koordiniert.

Das vorliegende GBK soll unter Berücksichtigung des aktuellen Standes dieses Konzeptes erstellt werden. Allfällige Erkenntnisse bei der Führung des MIV sind zu beachten.

2.7 Stadtentwicklung

Die geplante Umnutzung des Flugplatzareals verspricht vor allem für das Gebiet östlich der Wangenstrasse grosses Erneuerungspotenzial. Heute ist die Anbindung von Norden zum Bahnhof über die schmale Unterführung nicht befriedigend und leider ist eine Verbesserung der Situation auch im Gestaltungsplan «Bahnhofareal Nord» nicht verlangt. Es ist von der Seite der Stadt Dübendorf deshalb ein wichtiges Anliegen, dass der Knoten Wangenstrasse oberirdisch gut an den neuen Nordplatz angebunden wird, welcher im Rahmen des Bauvorhabens Insiderpark entsteht.

2.8 Kommunalen Richtplan

Kommunalen Richtplan Verkehr

Entlang der Überlandstrasse gibt es keine geplanten kommunalen Festlegungen.¹⁰ Die bestehenden Inhalte sind durch das GBK zu berücksichtigen.

Kommunalen Richtplan Fuss- und Radwege

Neben dem übergeordneten bestehenden Radweg entlang der Überlandstrasse sind im kommunalen Richtplan Fuss- und Radwege verschiedene ein- und abzweigende bestehende oder geplante Fuss- und Radwege festgelegt, welche in die Planung des Langsamverkehrs entlang der Überlandstrasse im GBK einzubeziehen sind.¹¹

2.9 Baulinien und Gewässerabstand

Die geltenden Baulinien sollen nicht beansprucht werden. Im Gewässerbereich und -abstandsbereich sind keine Massnahmen zu planen, welche wasserpolizeiliche Bewilligung benötigen.

¹⁰ Stadt Dübendorf: Kommunalen Richtplan Verkehr, 4. Juni 2007

¹¹ Stadt Dübendorf, Kommunalen Richtplan Fuss- und Radwege, 4. Juni 2007

2.10 Werkleitungen

Der Bestand der Werkleitungen soll aufgearbeitet werden (siehe Anhang 2). Konkrete Pläne zu Erneuerungen der Netze sind nicht bekannt.

Im Rahmen der weiteren Projektierung nach dem GBK soll der Kontakt mit den einzelnen Werken gesucht werden.

Bei den betroffenen Werken handelt es sich um die Betreiber der Netze Elektrizität, Erdgas, Wasser, Abwasser und die Swisscom sowie um die SBB.

2.11 Private Planungen und Bauvorhaben

Insiderpark

Die Überbauung Insiderpark, nördlich des Bahnhofs zwischen Bahn und Überlandstrasse, befindet sich bereits im Bau. Auf dem Grundstück entstehen drei in Längsrichtung stehende Gebäude mit gemischter Nutzung. Der Nordplatz mit dem Zugang zur Personenunterführung der SBB ist der zentrale Aufenthaltsbereich mit hohem Öffentlichkeitscharakter. Verschiedene Aspekte bezüglich der Verkehrsführung Überlandstrasse und der Erschliessung Insiderpark sind im Rahmen des GBK zu koordinieren:

- Sicherung des Trassees der Glattalbahn (unterirdische Führung)
- Planung eines attraktiven und sicheren Geh-/Radweg entlang der Überlandstrasse
- Definieren des Ein-/Ausfahrtsregimes für die Hauptzufahrt in die private Tiefgarage
- Nachweis für die Erschliessung/Anlieferung beim Haus B (Ausgangslage für die Baubewilligung war ein Knoten Überland-/Wangenstrasse mit einem neuen Kreisel)

Bogenhaus

In der Kurve bei der Strassenunterführung unter dem SBB-Bahntrasse ist ein Neubau entlang der Überlandstrasse geplant. Die Grundstückszufahrt geschieht direkt von der Überlandstrasse aus (Ein-Ausfahrt nur von bzw. nach rechts).

Tresch

Das Bauvorhaben Tresch liegt südlich der Strassenunterführung und ist ein Ersatzneubau des heutigen Gebäudes entlang der Überlandstrasse. Das Haus ist über die Ein-/Ausfahrt der bestehenden Tankstelle auf dem selben Grundstück erschlossen.

3 Betriebskonzept

Im Rahmen des GBK wurden klare Ziele für den Kantonsstrassenraum in verkehrsbetrieblicher und gestalterischer Hinsicht formuliert. An dieser Stelle wird das Betriebskonzept beschrieben, welches auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung von Marty + Partner AG beruht. In Kapitel 4 werden die resultierenden gestalterischen Massnahmen dargestellt.

3.1 Verkehrsführung

Signalisation Tempo 50

Infolge der Neugestaltung Überlandstrasse soll das Temporegime von bisher 60 km/h auf generell 50 km/h neu signalisiert werden. Dies führt zu einer Verstetigung des rollenden Verkehrs und hat auf die Leistungsfähigkeit keine negativen Auswirkungen. Die Änderung ist durch die Kantonspolizei in der Weiterprojektierung formell zu vollziehen. Signalisiert wird Tempo 50 jeweils bereits vor den Knoten Memphis und Wangenstrasse.

Fahrstreifenreduktion in beide Fahrrichtungen

Auf dem gesamten Abschnitt zwischen dem Knoten Memphis und dem Knoten Überland-/Wangenstrasse wird der Verkehr in beide Fahrrichtungen neu auf je einem Fahrstreifen geführt. An den Knoten mit LSA sorgen separate Abbiegefahrstreifen für einen hohen Verkehrsfluss. Die Aufteilung der Abbiegefahrstreifen je Fahrtrichtung wird teilweise neu vorgenommen. Separate Busfahrstreifen sind nicht vorgesehen (Abb. 10).



Abb. 9: Heutige Verkehrsführung mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung

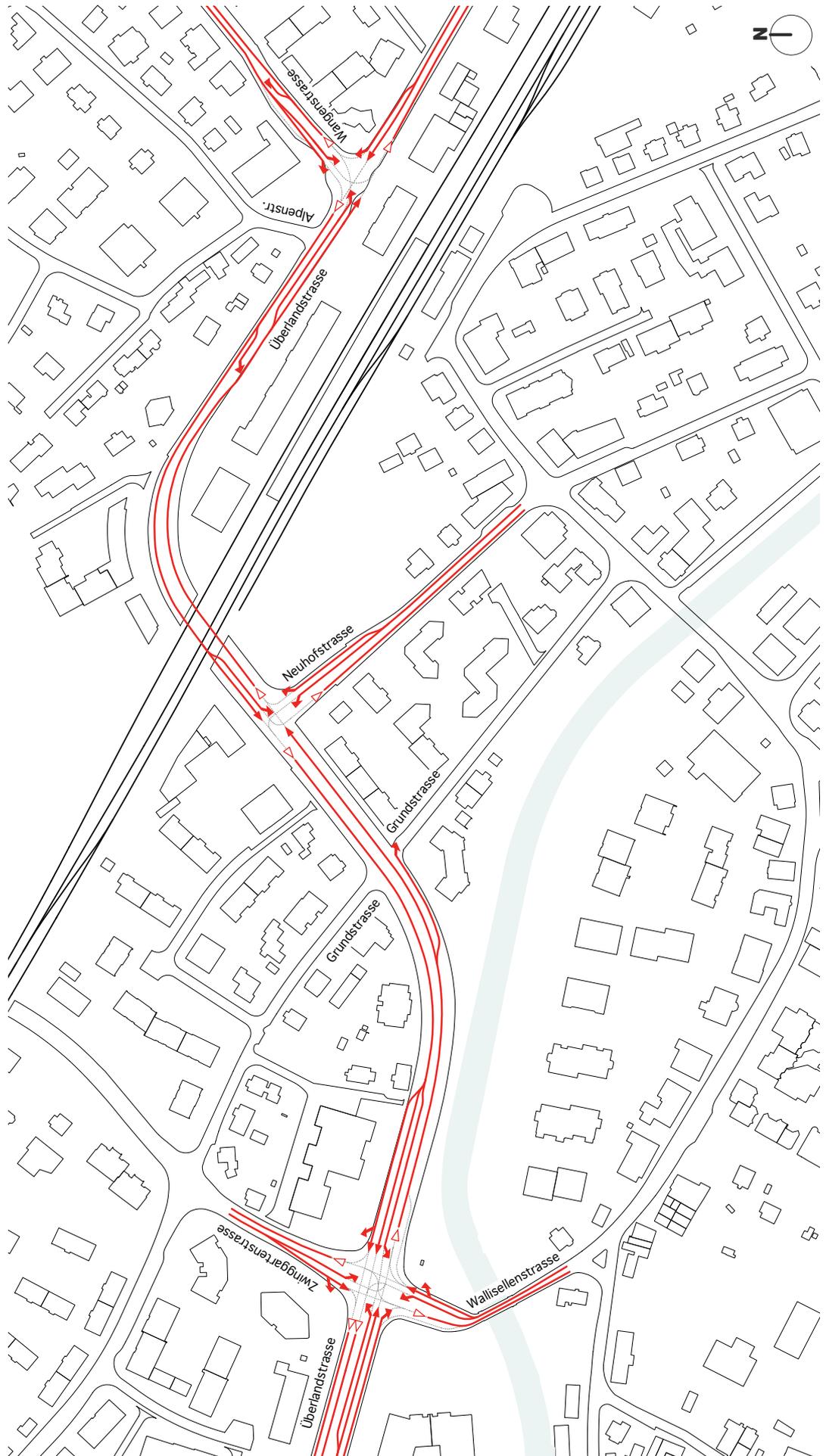


Abb. 10: Schema neue Verkehrsführung

Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse (Memphis)

Auf allen Ästen der Kreuzung sind weiterhin die Verkehrsbeziehungen in alle Richtungen möglich (links, rechts, geradeaus). Durch eine neue Fahrstreifenaufteilung sowie der Fahrstreifenreduktion auf der Überlandstrasse in Richtung Uster kann die Leistung der LSA gesteigert werden. Für den künftigen Busbetrieb auf der Überlandstrasse werden Bushaltestellen in Form von Buchten in beiden Fahrtrichtungen nach dem Knoten eingerichtet. Die Lage der Bushaltestelle «Memphis» auf der Wallisellenstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof Dübendorf für die Linien 748 und 796 bleibt bestehen. Der Radwegübergang südlich der Überlandstrasse über die Kreuzung wird den kantonalen Normen entsprechend instand gesetzt und ebenfalls LSA-gesteuert. Die Fussgängerunterführung muss aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens weiterhin in Betrieb bleiben.

Memphis-Brüggli

Als Massnahme zur Erhöhung des Verkehrsflusses soll im Rahmen der Neugestaltung Überlandstrasse beim Memphis-Brüggli auf der Wallisellenstrasse südlich des Knotens Memphis eine Engpasssteuerung mittels LSA eingerichtet werden. Dadurch profitieren durch eine Bevorzugung insbesondere die Linienbusse.

Knoten Überland-/Grundstrasse

Es wurde geprüft, ob der Verkehr vom Knoten Memphis in Richtung Zentrum Dübendorf, welcher heute über die Grundstrasse läuft, neu über die Neuhofstrasse geleitet werden könnte. Während den Spitzenstunden dürfte der Knoten Bahnhof-/Neuhofstrasse aber stark überlastet sein. Für die genauen Rückstaulängen wären Knotenzählungen erforderlich. Diese Massnahme wird darum im Moment nicht umgesetzt und der Rechtsabbieger vom Knoten Memphis her bleibt zugelassen. Sonst ist die Grundstrasse für den MIV von der Überlandstrasse abgehängt - jedoch beidseitig der Überlandstrasse im Gegenverkehr befahrbar (Sackgasse). Durch eine Fussgänger-/Radwegquerung ist die Grundstrasse für den Langsamverkehr durchgängig begeh-/befahrbar.

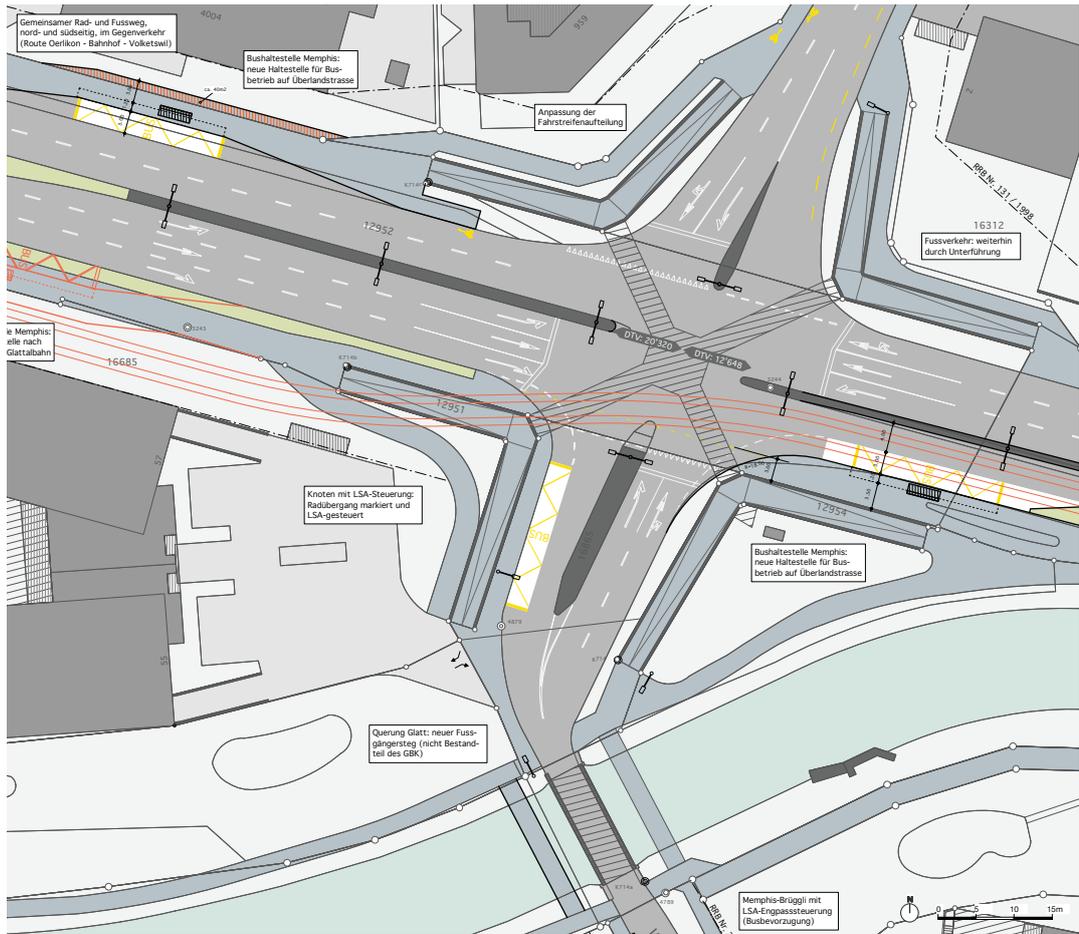


Abb. 11: Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse, südlich das Memphis-Bruggli

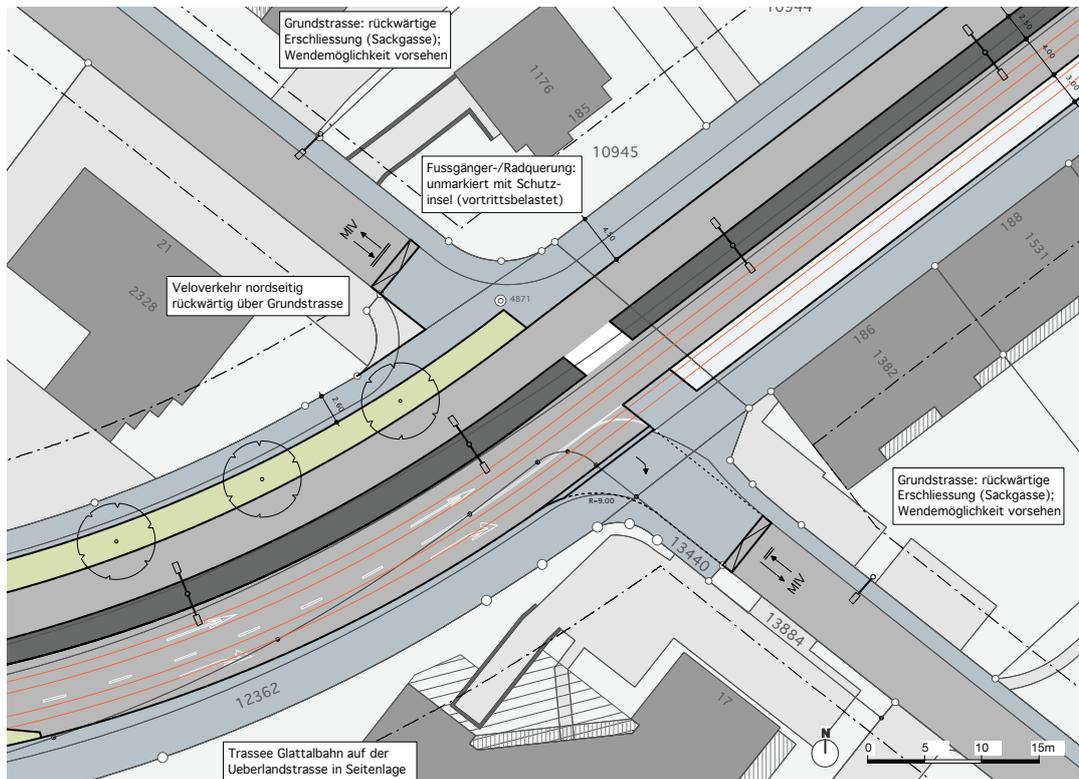


Abb. 12: Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Grundstrasse

Knoten Überland-/Neuhofstrasse

Die Abbiegebeziehungen bei der Einmündung der Neuhofstrasse bleiben unverändert (siehe Knoten Überland-/Grundstrasse). Für den Langsamverkehr werden auf der Überlandstrasse sowie der Neuhofstrasse je eine gesicherte LSA-gesteuerte Querung mit Mittelniseln eingerichtet.

Knoten Überland-/Wangenstrasse

Durch den Ersatz des heute provisorisch eingerichteten Kreisels durch einen Knoten mit LSA steigt einerseits die Leistungsfähigkeit und andererseits können die Linienbusse bevorzugt über den Knoten geführt werden. Vorgängig zum GBK wurde auch ein neuer, den kantonalen Normen entsprechender Kreisels (D=26.00 m) geprüft¹. Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Insiderpark wurde die Grenzbereinigung aufgrund dieser Variante Kreisels vorgenommen (siehe Anhang 1, linke Seite). Ein Knoten LSA bedarf nun zusätzlichen Landbedarfs von ca. 167 m² im nördlichen Bereich der Kreuzung, jedoch könnten ca. 143 m² Land an die Eigentümerin Insiderpark abgetreten werden (siehe Anhang 1, rechte Seite).

Wie am Knoten Memphis entstehen in beide Fahrtrichtungen auf der Überlandstrasse neue Bushaltestellen, hier aufgrund der Linienbeziehungen der Buslinien jeweils vor dem Einlenker der Wangenstrasse. Auf der Wangenstrasse kann in der Folge die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Wangen aufgehoben werden. Die relativ neue Haltestelle auf der Gegenfahrbahn bleibt unverändert. Die Busse halten zwar auf der Fahrbahn, können jedoch überholt werden. Für den Fussverkehr gibt es zwei LSA-gesteuerte Querungen mit Mittelniseln. Alle Fahrbeziehungen des Veloverkehrs im Knotenbereich werden gewährleistet (siehe 3.2 Veloverkehr).

1

Gossweiler Ingenieure AG: Planungsstudie Neuhofstrasse bis Wangenstrasse, 8. Dezember 2009

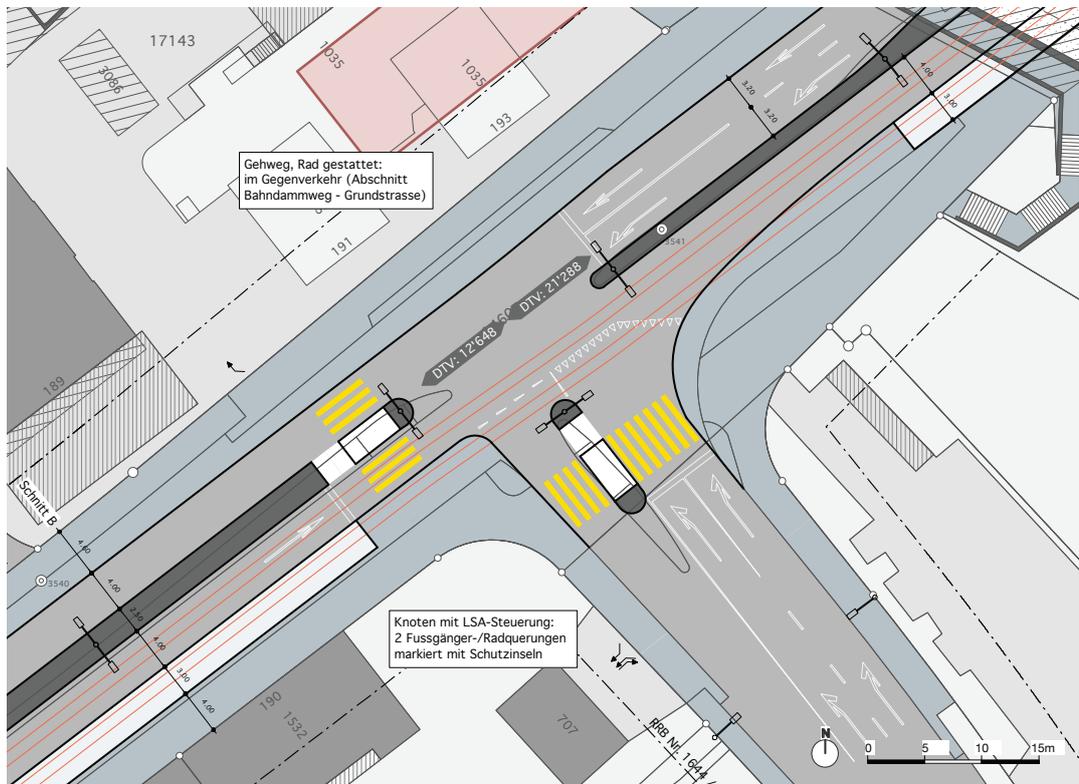


Abb. 13: Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Neuhofstrasse

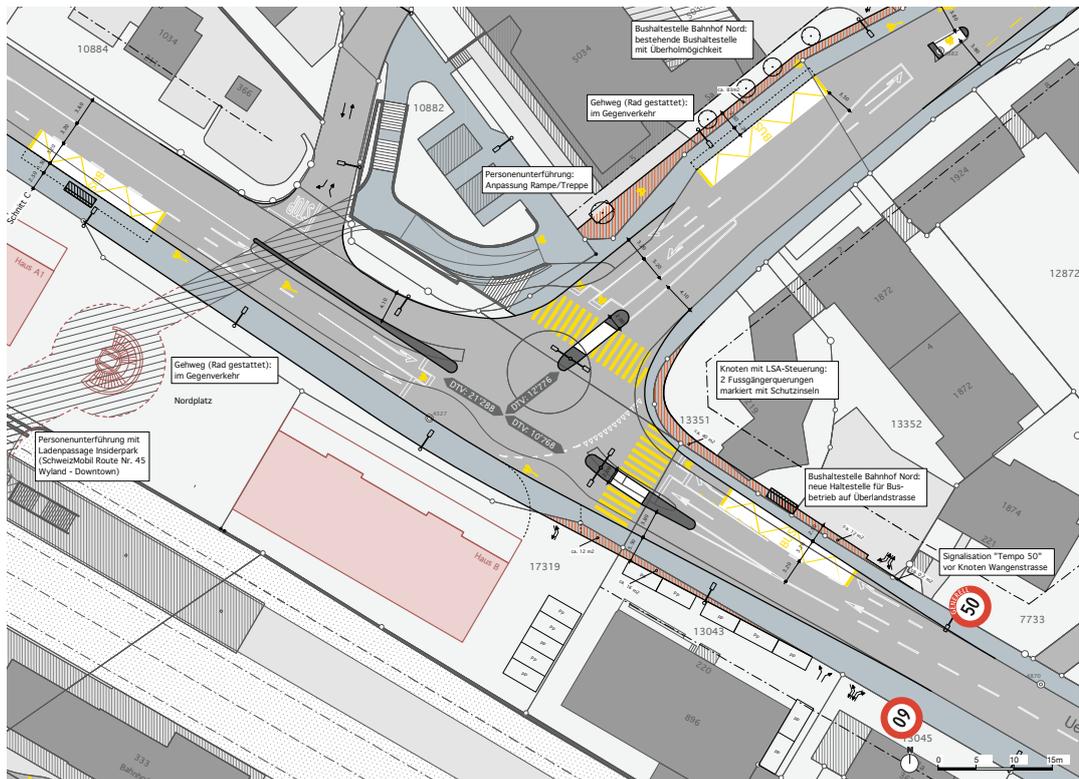


Abb. 14: Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Wangenstrasse

3.2 Veloverkehr

Im Plan «Zielzustand Veloverkehr» (Abb. 16) wird ein Vorschlag für die Velobeziehungen entlang der Überlandstrasse und die Anknüpfung an die regionalen und kommunalen Radwege vorgenommen. Besonders wichtig sind dabei geregelte, sichere Querungen und Übergänge für den Veloverkehr an den Knoten.

Hauptrichtung

Wie bis anhin verkehrt der Velo fahrende in Längsrichtung südseitig der Überlandstrasse auf dem Gehweg (Rad gestattet) durchgehend im Gegenverkehr. Diese Veloführung ohne Verschränkungen mit dem motorisierten Verkehr bietet eine hohe Sicherheit und Attraktivität. Dies auch aufgrund der wenigen untergeordneten Einmündungen auf denen der Veloverkehr zudem vortrittsberechtigt ist. An den beiden Knoten Memphis und Neuhofstrasse wird er durch LSA gesteuerte Querungen sicher über die Strasse geführt.

Um eine optimale Verknüpfung mit der Grundstrasse und dem Bahndammweg zu gewährleisten, ist auch auf der nördlichen Seite der Überlandstrasse auf dem Gehweg zwischen der Grundstrasse und nach der SBB-Unterführung (bei der neuen Querung) das Velo fahren gestattet. Velo fahrende, welche in Fahrtrichtung Zürich nach dem Knoten Memphis auf den Radweg nördlich der Überlandstrasse wechseln möchten, sollen den Knoten nicht queren müssen, und werden per Wegweiser in einer attraktiveren Verbindung rückwärtig über die Grundstrasse geführt.

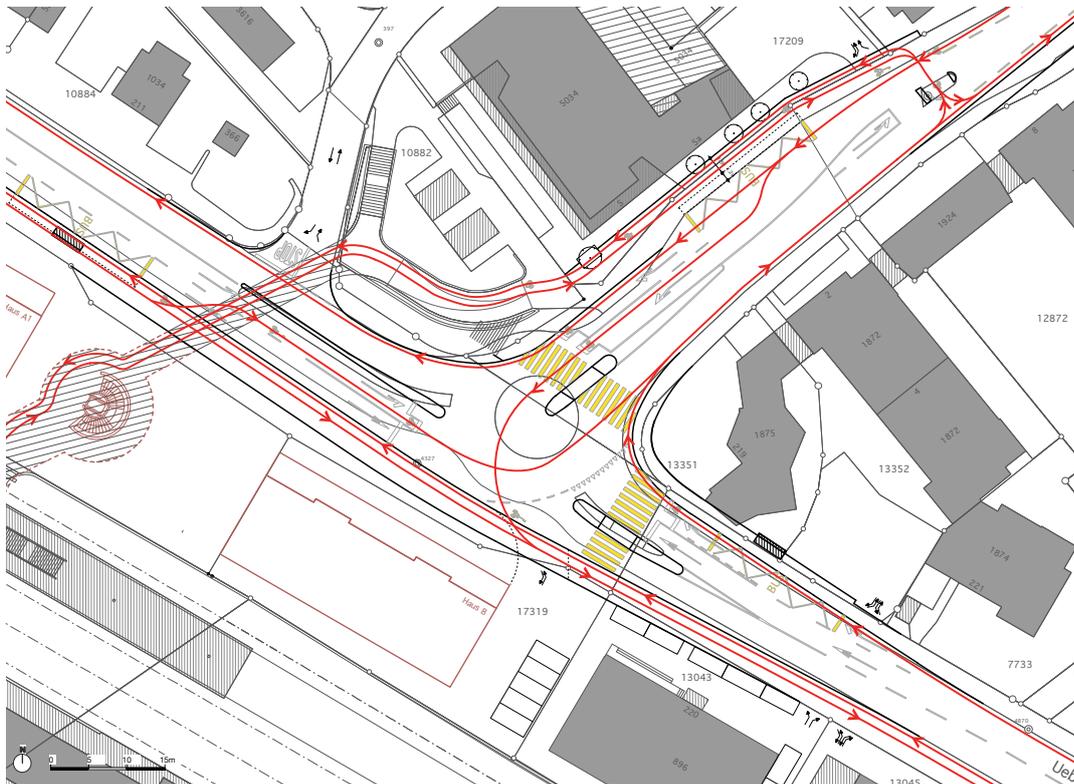


Abb. 15: Ausschnitt Situationsplan: Velobeziehungen am Knoten Überland-/Wangenstrasse

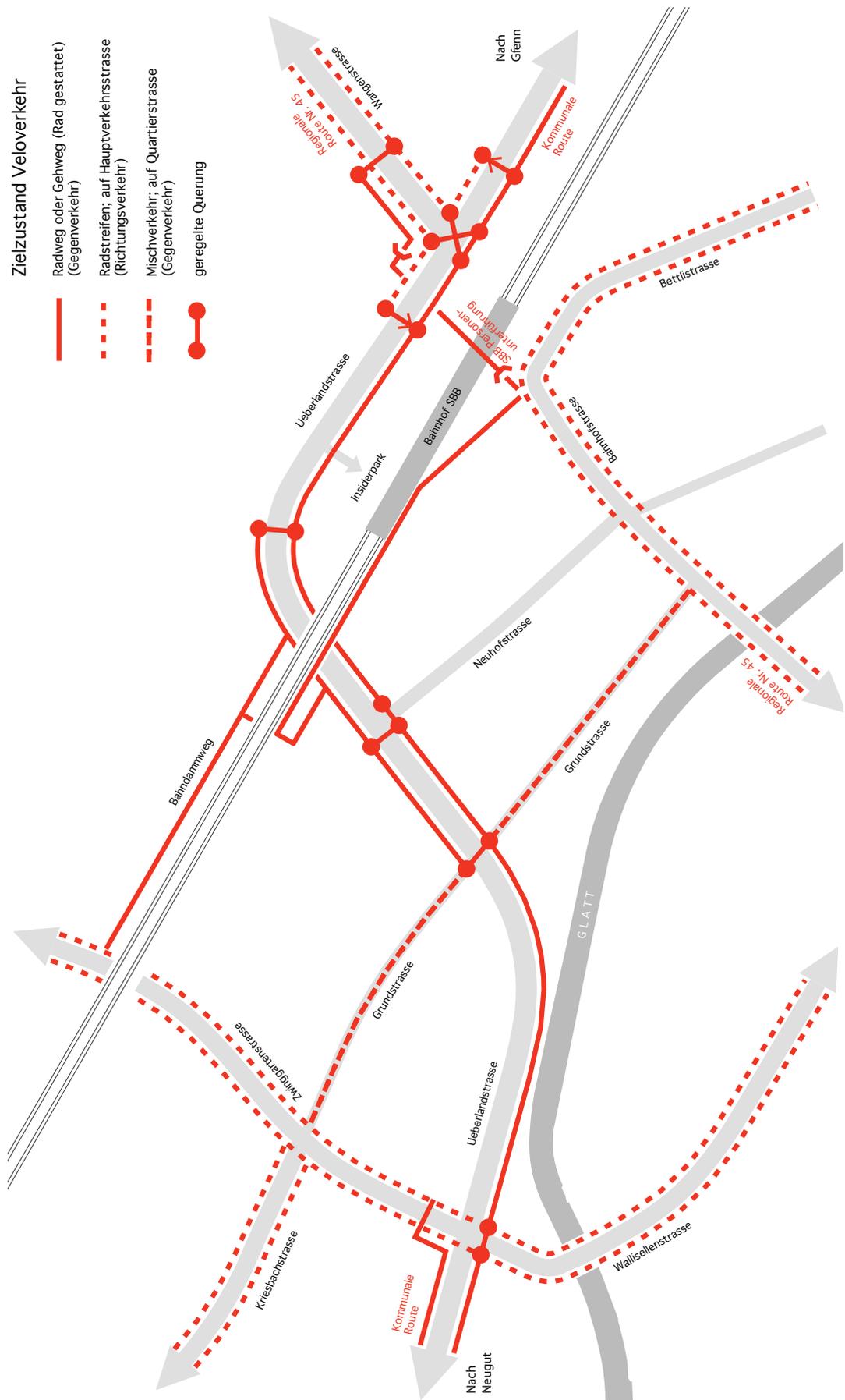


Abb. 16: Schema Zielzustand Veloverkehr

Knoten Überland-/Wangenstrasse

Hier kreuzen sich die beiden wichtigsten Veloverbindungen, die regionale Route Nr. 45 (Wangenstrasse - Personenunterführung SBB - Bahnhofstrasse) und die kommunale Route entlang der Überlandstrasse. Durch eine frühzeitige Verflechtung auf den drei Ästen vor dem Knoten können alle möglichen Fahrbeziehungen - auch durch die Personenunterführung - geregelt angeboten werden (Abb. 15).

3.3 Trasseesicherung Glattalbahn

Das Trasse der Ausbaustufe Glattalbahn mit der in der Studie Ringbahn Hardwald vorgeschlagenen Verkehrsführung bleibt durch die Neugestaltung der Überlandstrasse weiterhin möglich. Ein Vorschlag für eine konkretisierte Linienführung ist im Situationsplan schematisch dargestellt.

Eine Realisierung der Bahn auf dem Strassenquerschnitt der Überlandstrasse würde zu einem Abbau der Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs führen. Abbiegefahrstreifen an den Knoten wären aus Platzgründen nicht mehr möglich. Aus diesem Grund sowie der Unsicherheit betreffend Realisierungshorizont der Ausbaustufe Glattalbahn wird das Projekt noch nicht vollumfänglich berücksichtigt.

Beim Knoten Memphis müsste bei der Realisierung des Bahntrassees die neue Bushaltestelle aufgehoben und in Fahrtrichtung Bahnhof ca. 60m vor den Knoten verschoben werden.

3.4 Grundstückszufahrten

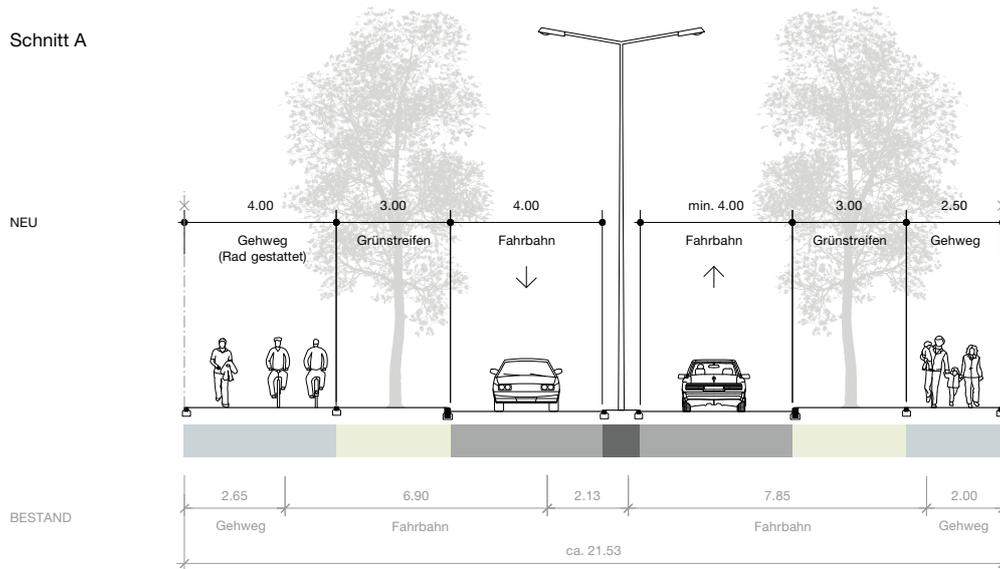
Die grosse Mehrheit der Grundstücke entlang der Kantonsstrasse wird rückwärtig über eine der Gemeindestrassen erschlossen. Für die direkten Ein-/Ausfahrten gilt generell: in Fahrtrichtung rechts ein- und ausfahren, wobei auch Ausnahmen bestehen.

Insiderpark

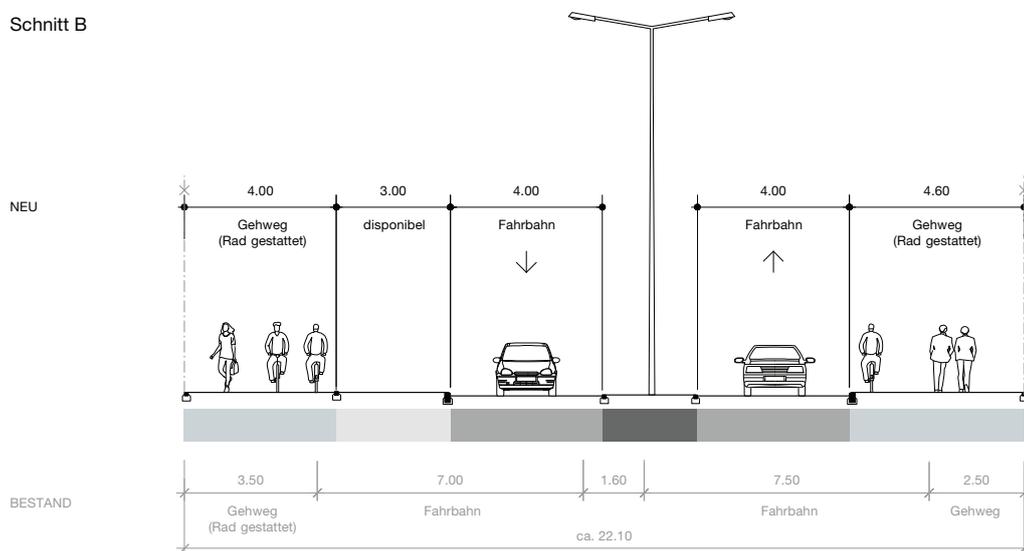
Die Überbauung Insiderpark wird durch eine Hauptzufahrt zu den ober- und unterirdischen Parkplätzen der Anwohner- und Kundschaft direkt von der Überlandstrasse her erschlossen. Diese Zufahrt befindet sich auf Höhe des mittleren Hauses A1. Die Grundstückszufahrt kann nicht durch eine LSA gesteuert werden, die Ausfahrt ist aus Sicherheitsgründen deshalb nur in Fahrtrichtung nach rechts gestattet. Dank des separaten Linksabbiegefahrstreifens auf der Überlandstrasse ist die Einfahrt zur Liegenschaft aus beiden Fahrtrichtungen möglich.

Die Anlieferung beim Haus B mit Wendemöglichkeit für Lastwagen bis 9.4 m kann direkt

Schnitt A



Schnitt B



Schnitt C

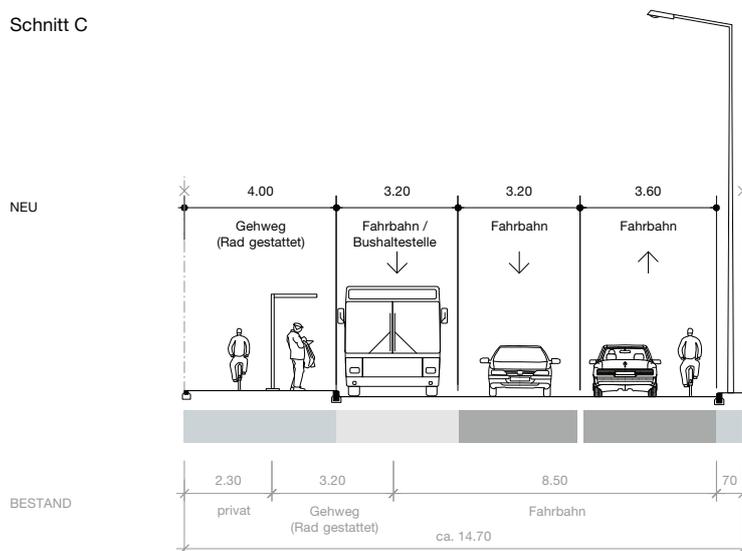


Abb. 17: Strassenquerschnitte Überlandstrasse A-C, 1:200 (siehe Situationsplan 1:500)

über die Wangenstrasse sowie über die Überlandstrasse aus Richtung Knoten Neuhof-/ Überlandstrasse erfolgen, nicht aber direkt über die Überlandstrasse aus Richtung Uster. Die Ausfahrt direkt auf die Kreuzung wird unter Licht genommen (Gelbphase). Die Beziehung Uster - Anlieferung Haus B ist somit nur indirekt möglich (z.B. via Rechweg-Wangenstrasse). Die Landbeanspruchung ist im Vergleich zum Umgebungsplan Insiderpark¹ mit der Kreisellösung etwas grösser (1 Parkplatz entfällt). Für das Grundstück Nr. 13043 ergibt sich durch den neuen Knoten eine etwas andere Situation der Parkierung.²

3.5 öffentliche Parkierung

Zum heutigen Zeitpunkt besteht aufgrund der fehlenden publikumsintensiven Erdgeschoss entlang der Überlandstrasse kein Bedürfnis nach öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum. Sollte sich dies künftig ändern, sind zwischen Grund- und Neuhofstrasse und im Bereich der SBB-Unterführung südlich entlang der Überlandstrasse Längsparkierungen möglich (als disponible Fläche ausgewiesen).

¹ Höhn+Partner AG: Situation / Umgebung 1:200, 14. November 2008

² Sitzung Koordination GBK mit Bauvorhaben Insiderpark, Protokoll, 15. Dezember 2011



Abb. 18: Knoten Grundstrasse



Abb. 19: Bushaltestelle Bahnhof Nord auf der Wangenstrasse

4 Gestaltungskonzept

Das Gestaltungskonzept zur Umsetzung des Betriebskonzeptes folgt klaren Vorstellungen, wie ein öffentlicher Stadtraum im städtischen Raum wirken soll. Die Grundhaltung besteht darin, keine gestalterischen Massnahmen zum Selbstzweck, sondern im Dienste der Funktionalität zu definieren, was zu einem zurückhaltend aber raffiniert gestalteten Strassenraum führt. Die Infrastrukturelemente werden möglichst siedlungsorientiert gesetzt und gestaltet.

4.1 Strassengeometrie

Durch einen gleichmässigen Strassenverlauf mit möglichst wenigen Richtungswechseln der äusseren Fahrbahnränder entsteht ein ruhiges Erscheinungsbild. Innerorts bei Tempo 50 soll weitgehend auf eine verkehrsdynamische Geometrie mit Klothoiden etc. verzichtet werden. Der motorisierte Verkehr kann zwar ungehindert fliessen, er ist aber nicht alleine massgebend für die Geometrie des Strassenraumes.

Durch die Reduktion der Fahrstreifen besteht genügend Raum für grosszügige Gehbereiche. Somit werden auf den gemeinsam genutzten Flächen Konflikte aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen zu Fuss gehenden und Velo fahrenden weitgehend vermieden. Reine Gehbereiche sind immer mindestens 2.50 m breit. Gehwege, auf denen der Radverkehr gestattet ist, weisen an Engstellen eine minimale Breite von mindestens 3.70 m auf, sind aber ansonsten immer mindestens 4.00 m oder breiter.



Abb. 20: Referenz gleichmässiger Strassenverlauf (Stadt Zürich, Seebahnstrasse)

Anpassung Knoten

Am Knoten Memphis wird die Geometrie aufgrund der zum Teil geänderten Richtungen der Fahrstreifen geringfügig angepasst. Die neu instand gesetzte Radwegquerung und die neuen Bushaltestellen führen zu einer weiteren Anpassung der Strassengeometrie. Die Knoten Überland-/Grundstrasse und Überland-/Neuhofstrasse werden in Folge der Fahrstreifenreduktion neu gestaltet. Der Knoten Überland-/Wangenstrasse wird ganz neu gebaut. Dabei wird auch Land von privaten Parzellen für die neuen Gehwege beansprucht (insgesamt ca. 523 m²).

Mittelstreifen/-inseln

Im Abschnitt Knoten Memphis bis nach der SBB-Unterführung trennt ein nicht befahrbarer Mittelstreifen mit variabler Breite die beiden richtungstrennten Fahrstreifen baulich voneinander. Er betont bewusst die Längswirkung des Strassenraumes und dient an den bezeichneten Stellen in den Kontextbereichen als Querungshilfe für den Langsamverkehr. Die im weiteren Strassenverlauf bis zum Knoten Überland-/Wangenstrasse angeordneten punktuellen Mittelinseln haben verkehrstechnischen Charakter und sind aus Gründen des Platzmangels möglichst schmal gehalten.

Trottoirüberfahrten

Die Geh-/Radwege werden bei einmündenden Gemeindestrassen und Grundstückzufahrten durchgezogen und Trottoirüberfahrten erstellt. Dies führt zu einer veränderten Vortrittsregelung, in der nun der Langsamverkehr vortrittsberechtigt ist.



Abb. 21: Referenz Mittelstreifen (Stadt Zürich, Seebahnstrasse)

4.2 Bushaltestellen

An den Bushaltestellen wird ein Standard Typ der VBG für Wartehallen im Trottoirbereich erstellt. Vorgesehen ist der Grundtyp 1, Wetterwand (Abb. 22). Bei der Haltestelle Bahnhof Nord an der Wangenstrasse und der Haltestelle Memphis auf der Wallisellenstrasse wird der Wetterschutz weggelassen.

An den Bushaltestellen wird der Veloverkehr hinter dem Warteraum von normalerweise 1.50 m Breite an der Rückseite der Wetterwand geführt.

4.3 Strassenbäume

Die Bäume auf dem bestehenden Grünstreifen zwischen den Fahrstreifen werden durch neue hochstämmige Strassenbäume seitlich der Fahrbahn ersetzt. Dafür sollen ausreichend Mittel eingesetzt werden, um zu erreichen, dass die Bäume möglichst gut gedeihen (grosszügige Baumgrube, Bäume mit grossem Stammumfang).

Die 15 Baumstandorte im Situationsplan sind mit Rücksicht auf bestehende Werkleitungen platziert worden. Sollten mit der Neugestaltung der Strasse auch die Werkleitungen erneuert werden, könnte die Lage der Leitungstrassees zusammen mit den Strassenbäumen koordiniert und die Situation noch weiter optimiert werden.



Abb. 22: Referenz Wetterwand bei Bushaltestellen

4.4 Strassenleuchten

Die Kandelaber entlang der Überlandstrasse müssen wegen der neuen Strassengeometrie teilweise neu platziert werden. Das GBK schlägt zur Erreichung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Überlandstrasse vor, mit der Neugestaltung sämtliche 35 Kandelaber durch neue zeitgemässe Leuchten zu ersetzen.

Leuchtmasten mit 10 m Höhe sollen nachts im gleichen Abstand wie heute auf dem Mittelstreifen stehend die Fahrbahn sowie die Gehbereiche beidseitig ausleuchten. Zwischen der SBB-Unterführung und dem Knoten Überland-/Wangenstrasse werden die Leuchten seitlich des Strassenraumes angeordnet.



Abb. 23: Referenz zeitgemässe Kandelaber

4.5 Signalisationen und Markierung

Die genaue Beschilderung wird im Rahmen des GBK noch nicht definiert. Dank der Einführung von Tempo 50 auf der Überlandstrasse fallen an den Knoten einige Schilder weg. Auch sonst soll auf Schilder verzichtet werden, welche für den Verkehr nicht von unbedingter Notwendigkeit sind.

Im Rahmen der weiteren Projektierung ist über den gesamten Abschnitt ein koordiniertes Leitsystem mit Wegweisern für den Veloverkehr zu planen.

Der Veloverkehr soll daneben durch Markierungen auf dem Strassenbelag gefördert werden. Richtungswechsel im Velonetz sind immer durch das Fahrradsymbol mit den entsprechenden Richtungspfeilen zu markieren. Am neuen LSA-Knoten Überland-/Wangenstrasse ist der Veloverkehr durch vorgezogene Haltebalken sicherer unterwegs. Besonderes Augenmerk ist auf die Markierung bei der Personenunterführung beim Bahnhof Dübendorf zu legen.

4.6 Personenunterführung SBB

Zur Anbindung des Gebietes nördlich des Bahnhofs Dübendorf und für die Verknüpfung der Buslinien an die Station der S-Bahn kommt der Personenunterführung eine wichtige Rolle für den Langsamverkehr zu. Mit dem Neubau des Insiderparks werden im Untergeschoss neue Läden entstehen, welche durch die Leute in der Unterführung frequentiert werden sollen. In der Platzmitte des Nordplatzes, nördlich des Bahnperrens und südlich der Überlandstrasse, wird eine zusätzliche Lift-/Treppen-Verbindung zur Unterführung gebaut.

Mit der Neugestaltung des Knotens Überland-/Zentralstrasse rückt die Fussgängerquerung näher an die Einmündung. Eine direkte Führung des Fussverkehrs in die Unterführung macht eine bauliche Anpassung des Aufgangs der Unterführung notwendig. Ein möglicher Ansatz einer neuen Treppe ist im Situationsplan dargestellt.



Abb. 24: Heutige Situation Rampe Personenunterführung

4.7 Glattuferweg

Der chaussierte Glattuferweg wird durch das GBK vorderhand nicht tangiert. Eine Aufwertung soll im Rahmen eines separaten Projektes der Stadt Dübendorf geschehen.



Abb. 25: Heutige Situation Glattuferweg

4.8 Ausführung

Oberflächen

Die Oberfläche der Fahrbahn sowie der Geh- und Radwege werden in feinkörnigem Asphalt ausgeführt. Auch die Mittelstreifen und -inseln werden asphaltiert.

Die Haltestellen der Busse sind besonders hohen Belastungen ausgesetzt und werden deshalb in Ortbeton oder, wie in Dübendorf auch schon angewendet, durch vorgefertigte Betonplatten ausgeführt.

Die infolge der Fahrstreifenreduktion gewonnenen Flächen südseitig der Überlandstrasse, zwischen der Grundstrasse und Zufahrt Insiderpark, welche nicht durch den Langsamverkehr beansprucht werden, sind im GBK als disponibel ausgewiesen. Der Streifen kann je nach Bedarf (z.B. Gehweg, Grünstreifen, Längsparkierung, mobile Bepflanzung) genutzt werden. Bei der Nutzung und Gestaltung dieser freien Flächen ist jedoch Vorsicht geboten, da bei einer künftigen verlängerten Glattalbahn diese wieder beansprucht werden.

Im Abschnitt zwischen dem Knoten Memphis und dem Knoten Überland-/Grundstrasse entsteht beidseitig der Strasse ein Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg. Die Oberfläche soll chaussiert werden oder durch ihre Bodenvegetation mit der nahen Glatt in Verbindung stehen.

Randabschlüsse

Für den Randabschluss zwischen Fahrbahn und Gehweg bzw. Mittelstreifen werden an dieser Stelle Vorschläge für deren Ausführung gemacht.

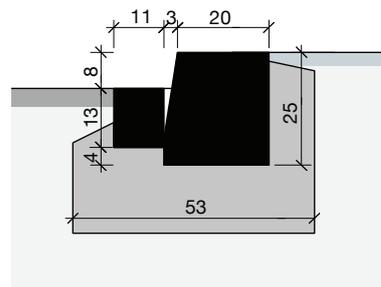


Abb. 26: Referenz Randabschluss Fahrbahn/Gehbereich

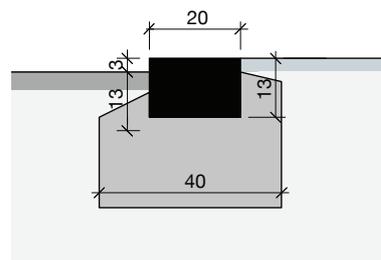


Abb. 27: Referenz Randabschluss Fahrbahn/Mittelstreifen

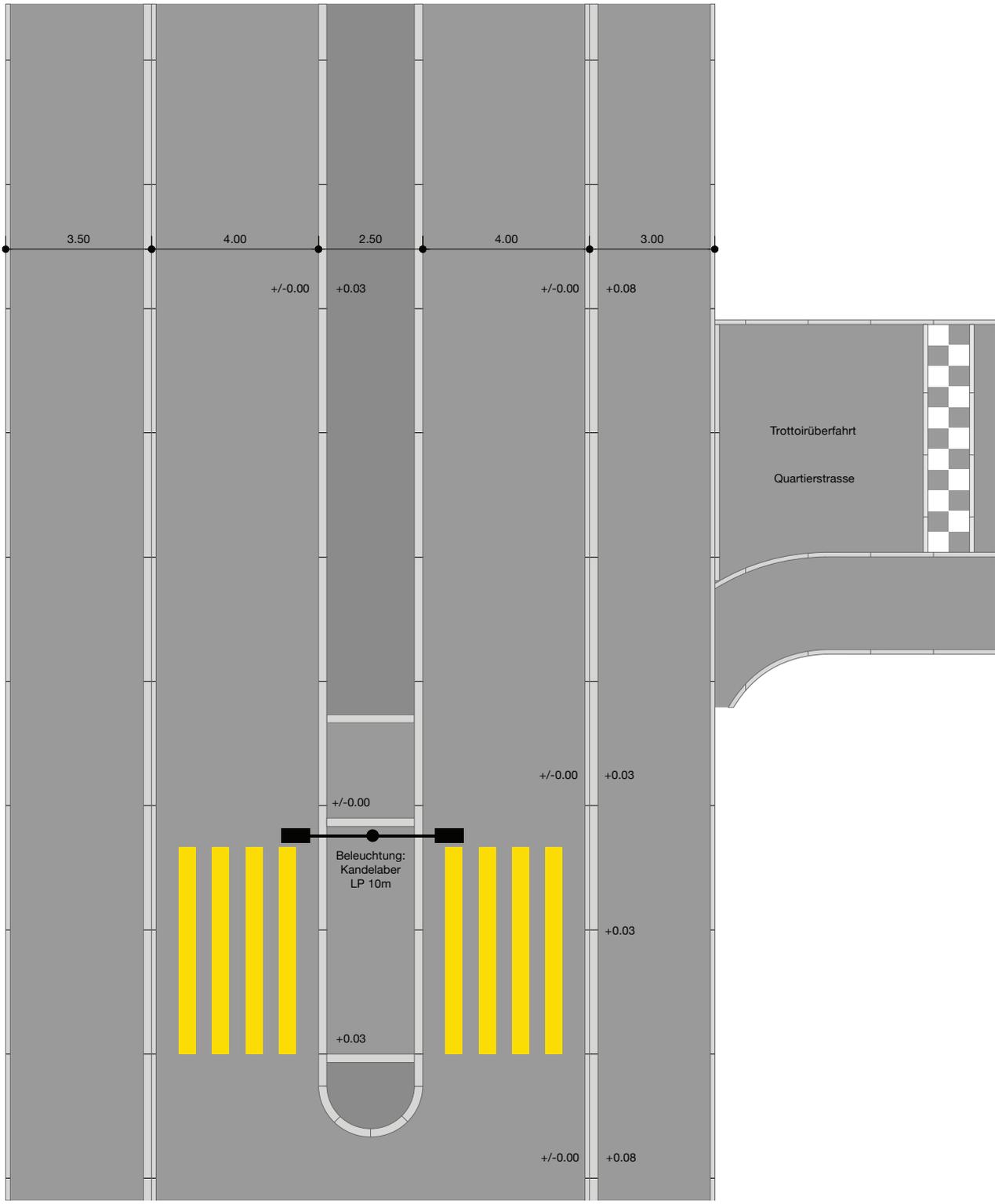
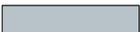
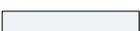


Abb. 28: Visualisierung ausgeführte Neugestaltung

5 Gestaltungs- und Betriebskonzept

Das Gestaltungs- und Betriebskonzept verbindet die neue betriebliche Verkehrslösung mit den begleitenden gestalterischen Massnahmen. Der Situationsplan 1:500, welcher auf den folgenden Seiten in Ausschnitten abgebildet ist (Abb. 29), stellt den aus dem Kernteam hervorgegangenen Vorschlag für die Neugestaltung der Überlandstrasse auf Projektstufe Vorprojekt dar.

Situationsplan 1:500

	neuer Strassenverlauf/Randabschluss
	Fahrbahn
	Radweg / Gehweg
	übrige befestigte Flächen
	Grünstreifen
	disponibel (für Gehweg, Grünstreifen, Längsparkierung, mobile Bepflanzung)
	mögliche Linienführung Ausbauetappe Glattal
	Zufahrt Quartierstrasse/Grundstücke
	Strassenleuchte
	nötiger Landbedarf private Grundstücke
	private Bauvorhaben

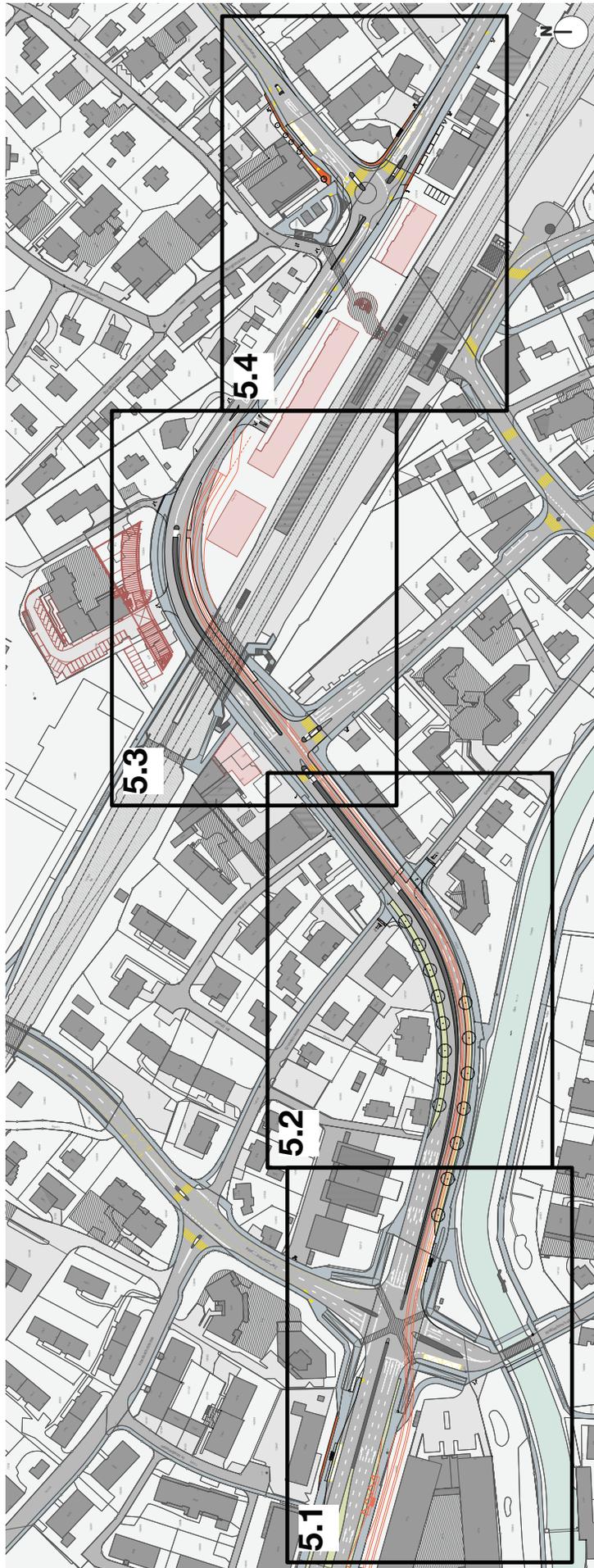


Abb. 29: Übersicht Situationsplan mit Ausschnitten 5.1 bis 5.4



Gemeinsamer Rad- und Fussweg,
nord- und südseitig, im Gegenverkehr
(Route Oerlikon - Bahnhof - Volketswil)

Bushaltestelle Memphis:
neue Haltestelle für Bus-
betrieb auf Überlandstrasse

5.1 Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse (Memphis)

ca. 40m²



Signalisation "Tempo 50"
vor Knoten Zwinggartenstrasse

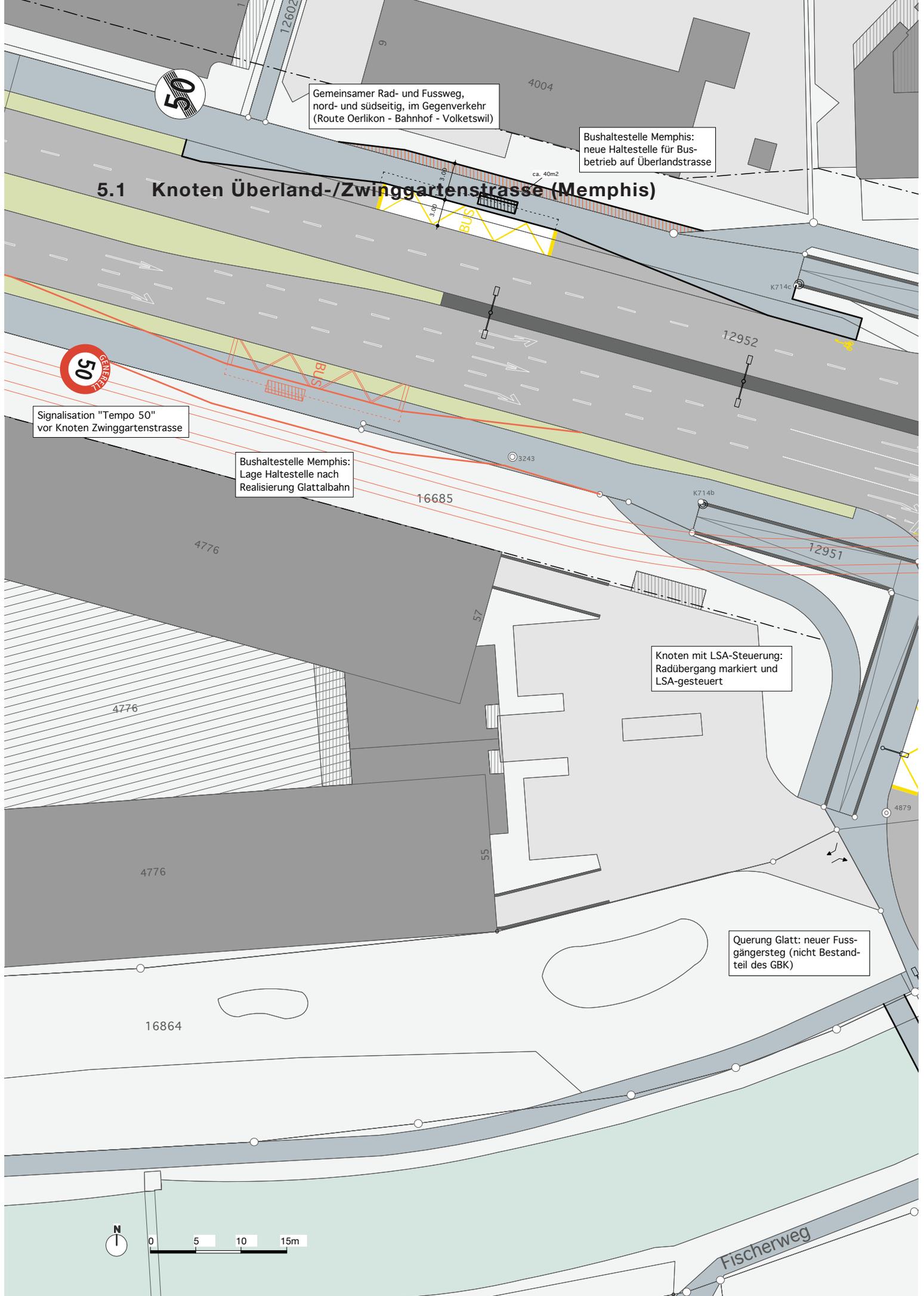
Bushaltestelle Memphis:
Lage Haltestelle nach
Realisierung Glattalbahn

Knoten mit LSA-Steuerung:
Radübergang markiert und
LSA-gesteuert

Querung Glatt: neuer Fuss-
gängersteg (nicht Bestand-
teil des GBK)



Fischerweg

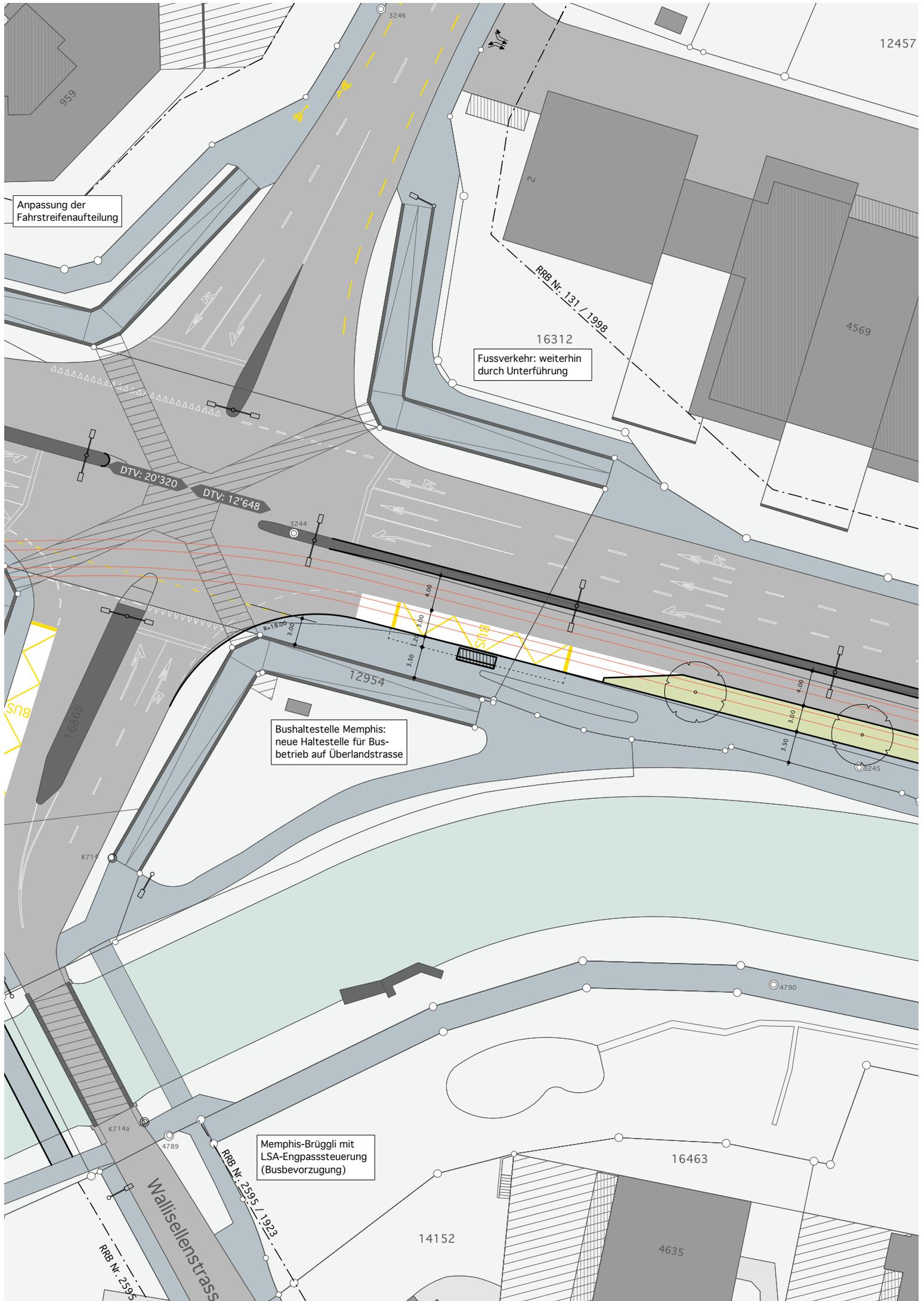


Anpassung der
Fahrstreifenaufteilung

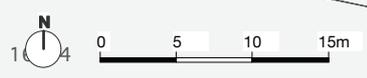
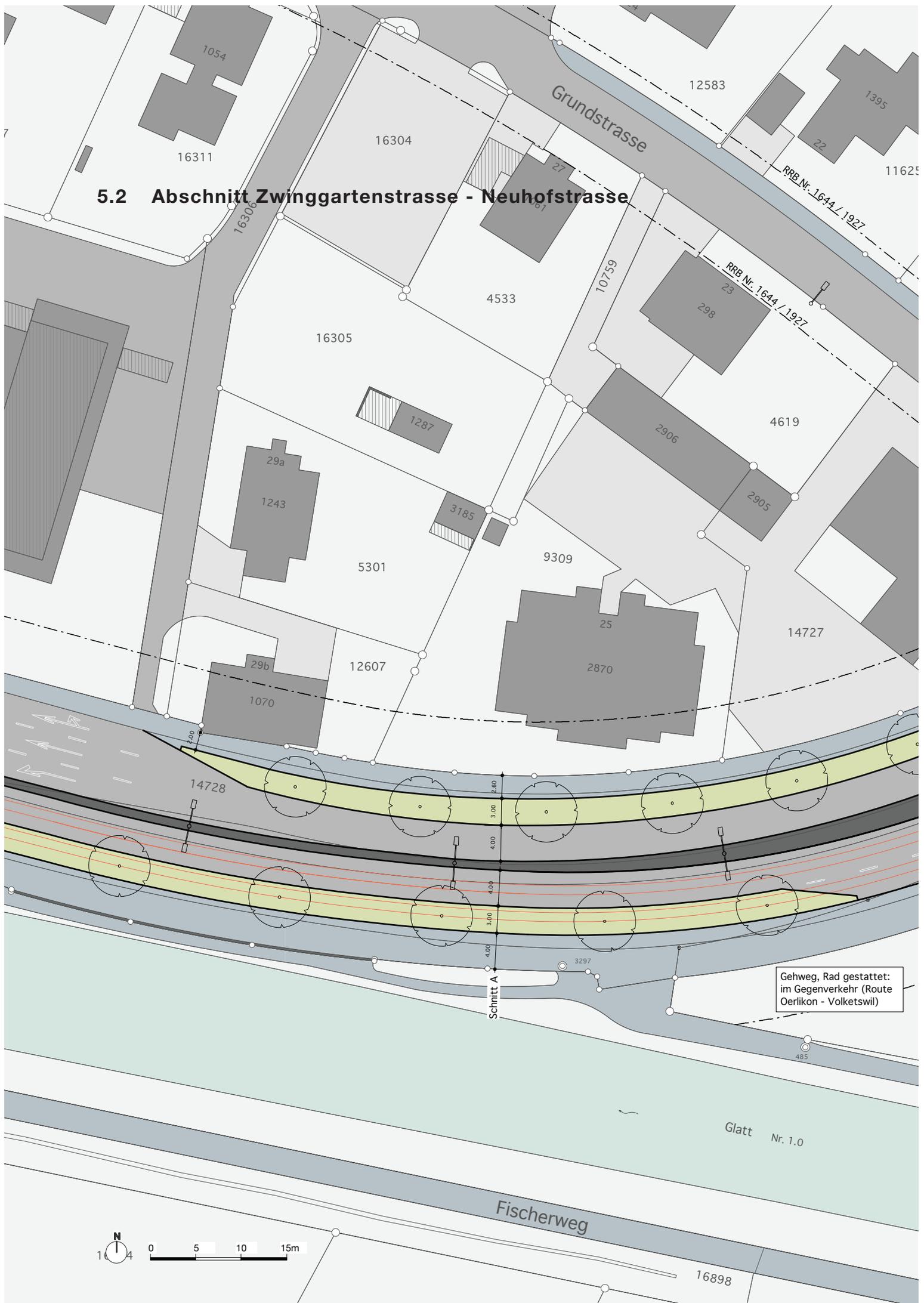
16312
Fussverkehr: weiterhin
durch Unterführung

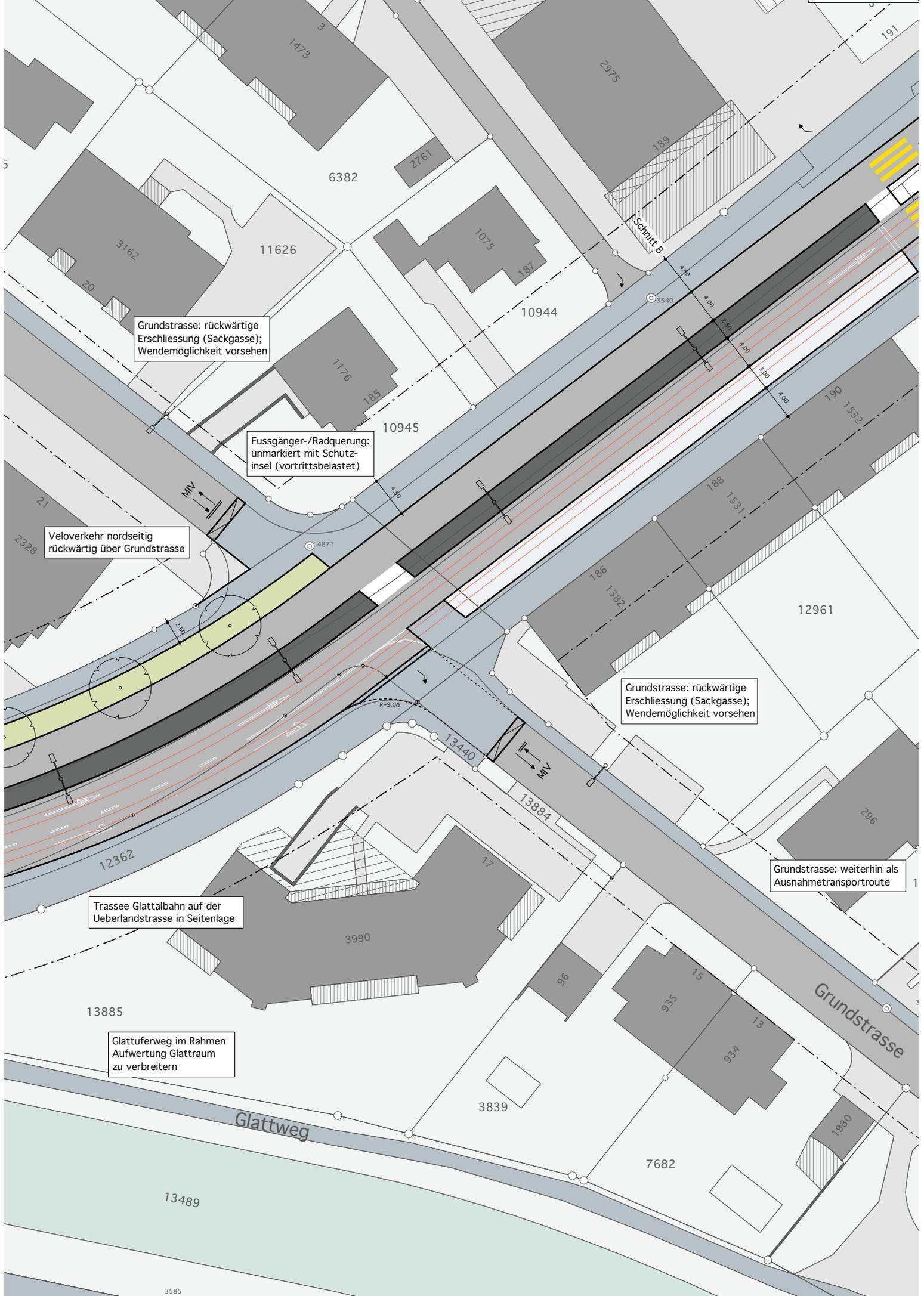
Bushaltestelle Memphis:
neue Haltestelle für Bus-
betrieb auf Überlandstrasse

Memphis-Brüggli mit
LSA-Engpasssteuerung
(Busbevorzugung)



5.2 Abschnitt Zwinggartenstrasse - Neuhoferstrasse





Grundstrasse: rückwärtige Erschliessung (Sackgasse); Wendemöglichkeit vorsehen

Fussgänger-/Radquerung: unmarkiert mit Schutzinsel (vortrittsbelastet)

Veloverkehr nordseitig rückwärtig über Grundstrasse

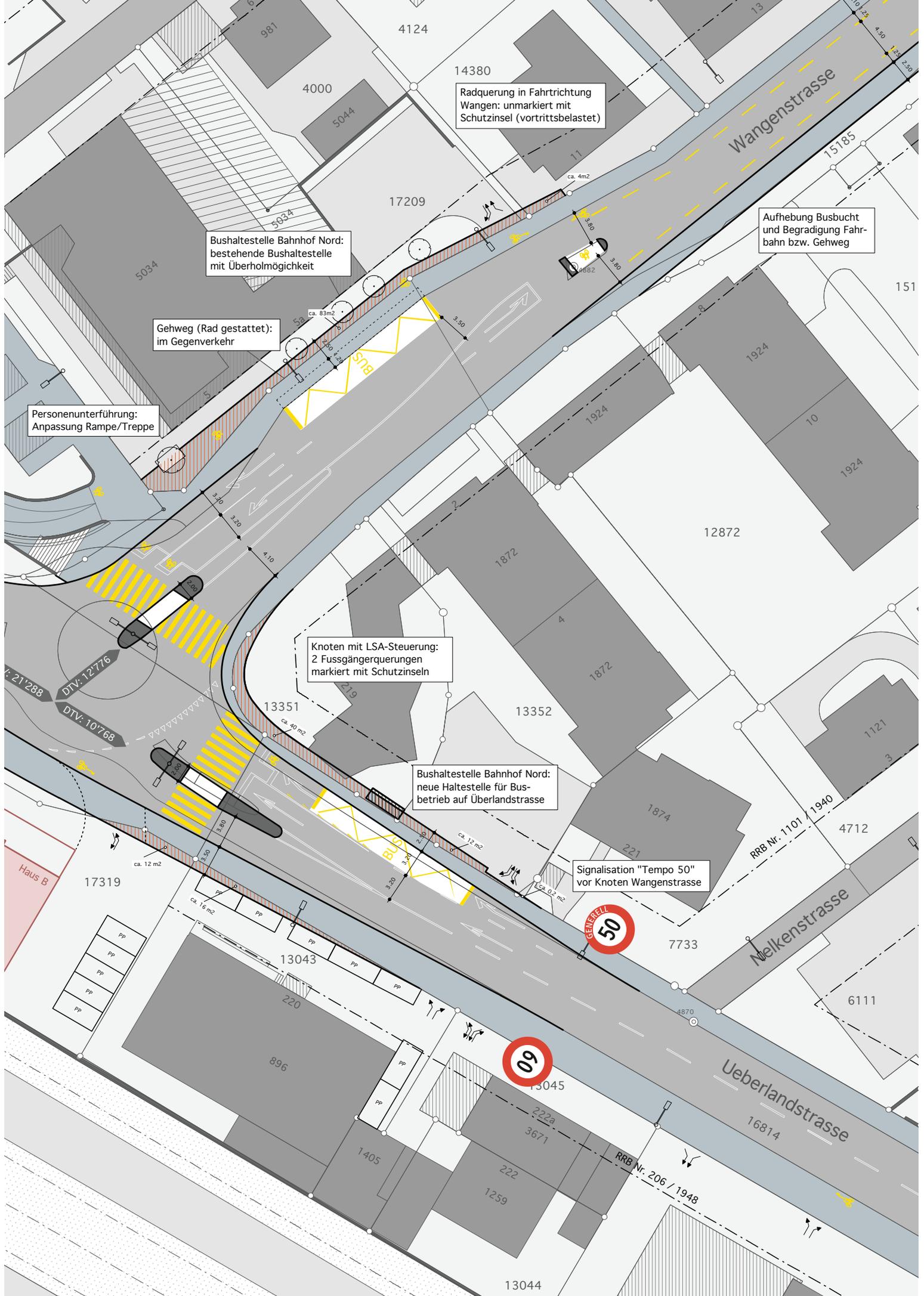
Grundstrasse: rückwärtige Erschliessung (Sackgasse); Wendemöglichkeit vorsehen

Trassee Glattalbahnen auf der Ueberlandstrasse in Seitenlage

Grundstrasse: weiterhin als Ausnahmetransportroute

Glattuferweg im Rahmen Aufwertung Glatttraum zu verbreitern

13489



Radquerung in Fahrtrichtung Wangen: unmarkiert mit Schutzinsel (vortrittsbelastet)

Bushaltestelle Bahnhof Nord: bestehende Bushaltestelle mit Überholmöglichkeit

Aufhebung Busbucht und Begradigung Fahrbahn bzw. Gehweg

Gehweg (Rad gestattet): im Gegenverkehr

Personenunterführung: Anpassung Rampe/Treppe

Knoten mit LSA-Steuerung: 2 Fussgängerquerungen markiert mit Schutzinseln

Bushaltestelle Bahnhof Nord: neue Haltestelle für Busbetrieb auf Überlandstrasse

Signalisation "Tempo 50" vor Knoten Wangenstrasse



6 Grobkostenschätzung

6.1 Anmerkungen zu den Kostenangaben

Kostengenauigkeit

Die Genauigkeit der Kostenangabe beträgt grundsätzlich $\pm 30\%$.

Kostenbasis (Einheits-, Flächen- und Laufmeterpreise Stand 2011)

Folgende Dokumente dienen als Grundlage:

- Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse, Bericht und Situation 1:500, Jauch Zumsteg Pfyl AG, 19. August 2011
- Ausbaustandard für Staatsstrassen, Amt für Verkehr Kt. ZH, Leitfaden Version 1. Januar, 7. November 2008 / Rev. 8. März 2010
- Fallkatalog Kostenteiler Neubau, Amt für Verkehr Kt. ZH, Ausgabe 2009
- Kostenschätzung Marty+Partner vom 4. November 2011 (Lichtsignalanlagen)
- Angaben von Urs Günter (Amt für Verkehr) für den Landerwerb: Quadratmeterpreis von CHF 600.00 (Bauzone, Strassengebiet)

Dimensionierung / Gestaltung

- Belagsersatz komplett, Tragfähigkeitsklasse T4 Strassenbereich, T1 Rad-/Gehweganlagen sowie disponible Flächen (siehe Anhang 3)
- Ausbildung Strassenfläche in Asphalt: ca. 10'900 m²
- Ausbildung Busfahrbahnhaltestellen in Ortbeton: ca. 300 m²
- Ausbildung Trottoirfläche in Asphalt: ca. 6'600 m²
- Ausbildung Mittelstreifen und Mittelinseln in Asphalt
- Ausbildung disponible Fläche in Asphalt: ca. 550 m²
- Ausbildung Grünstreifen (Baumflächen seitlich Fahrbahn): ca. 1'000 m²
- Strassenbäume mit Baumgruben
- Wetterwand Grundtyp 1 VBG
- Ersatz sämtlicher Abschlüsse

6.2 Nicht im Kostenvoranschlag enthaltene Kosten

- Kanal- und Werkleitungserneuerung
- Anpassungen für rückwärtige Erschliessung im Gemeinde-/Privatgebiet (Gebiet Grundstrasse)
- Bauliche Anpassungen der Treppen-/Rampenanlage bei SBB-Unterführung Insiderpark (evtl. Erstellen einer Treppe für den Fussgängerverkehr)
- Landabtretung «frei werdende» Flächen an Private (Insiderpark)
- Provisorien bei der LSA-Erneuerung Überland-/Neuhofstrasse

6.3 Kostenteiler und -zusammenstellung

Kostengenauigkeit

Elemente	zu Lasten Kanton	zu Lasten Dübendorf	zu Lasten Privater
Lichtsignalanlagen	spuranteilmässig	- spuranteilmässig - Busbevorzugung Brüggli	-
Knoten Anpassungen	spuranteilmässig	spuranteilmässig	spuranteilmässig
Bushaltestelle	Betonhaltestelle, Landerwerb	spuranteilmässig	-
Gestaltung	Mittelstreifen und disponible Flächen begrünt	- Bäume inkl. Baumgruben - Mehraufwand Asphalt Mittelinsel sowie disponible Flächen in Asphalt	-
Randabschlüsse	entlang Staatsstrasse	entlang Gemeinde- strasse	Auf Privatgrund

Kostenzusammenstellung¹

Die nachfolgende Kostenschätzung (S.48-49) beinhaltet die Aufwändungen für:

- die Massnahmenumsetzung des Gestaltungs- und Betriebskonzeptes
- den Strassenwerterhalt zwischen Knoten Wangen-/Überlandstrasse und Zwinggarten-/Überlandstrasse

Der Aufteilungsschlüssel ist zu einem späteren Zeitpunkt genauer zu definieren.

¹ Gossweiler Ingenieure AG: Grobkostenschätzung (Genauigkeit±30%), 15. November 2011

Arbeiten	Total (CHF)	ca. Anteil Kanton (CHF)	ca. Anteil Dübendorf (CHF)	ca. Anteil Private (CHF)
Grund und Rechte	170'000.00	170'000.00	-	-
Kauf/Verkauf von Land	120'000.00	120'000.00	-	-
Mutationskosten	20'000.00	20'000.00	-	-
Notariatskosten	15'000.00	15'000.00	-	-
Unvorherzusehendes und Rundung	15'000.00	15'000.00	-	-
Tiefbauarbeiten	5'300'000.00	4'195'000.00	1'055'000.00	50'000.00
Strassenbauarbeiten, Entwässerung	3'660'000.00	3'115'000.00	500'000.00	45'000.00
Bauarbeiten Baumgruben (15 Stk.)	75'000.00	-	75'000.00	-
Bauarbeiten Verbreiterung Glattbrüggli	250'000.00	-	250'000.00	-
Bauarbeiten öffentliche Beleuchtung	200'000.00	200'000.00	-	-
Bauarbeiten Steuerung / LSA	300'000.00	250'000.00	50'000.00	-
Bauarbeiten Wetterwände (4 Stk.)	40'000.00	5'000.00	35'000.00	-
Deponiegebühren PAK / Altasten	300'000.00	250'000.00	50'000.00	-
Unvorherzusehendes, Regie, ca. 10%	475'000.00	375'000.00	95'000.00	5'000.00
Nebenarbeiten	2'250'000.00	1'570'000.00	680'000.00	-
LSA (inkl. Honorar, 1/4 Kapitalisierung)	1'460'000.00	1'030'000.00	430'000.00	-
Rodung	5'000.00	5'000.00	-	-
Zaunarbeiten (inkl. FG-Steg Glattbrüggli)	80'000.00	30'000.00	50'000.00	-
Abschrankungen, Poller	5'000.00	5'000.00	-	-
Gestaltung, Bepflanzung inkl. 15 Bäume	150'000.00	50'000.00	100'000.00	-
Markierung, Signalisation	30'000.00	30'000.00	-	-
Umleitungen, prov. LSA, Verkehrsdienst	80'000.00	80'000.00	-	-
öffentliche Beleuchtung (35 Kandelaber)	180'000.00	180'000.00	-	-
Belagsuntersuchungen	20'000.00	20'000.00	-	-
Qualitätsprüfungen	10'000.00	10'000.00	-	-
Bodenprüfung	20'000.00	20'000.00	-	-
Wetterwände (4 Stk. Grundtyp 1 VBG)	40'000.00	-	40'000.00	-
Unvorherzusehendes, Regie, ca.10%	170'000.00	110'000.00	60'000.00	-

Arbeiten	Total (CHF)	ca. Anteil Kanton (CHF)	ca. Anteil Dübendorf (CHF)	ca. Anteil Private (CHF)
Nebenkosten und Drittleistungen	130'000.00	100'000.00	30'000.00	-
Insertionskosten	5'000.00			
Absteckungskosten	25'000.00			
Vermessungskosten	40'000.00			
Bewilligungsgebühren	5'000.00			
Vervielfältigungen, Pläne etc.	10'000.00			
Nachführung LIS, Anlagebuchhaltung)	20'000.00			
Aufwand TBA/Werkhof	15'000.00			
Unvorherzusehendes, ca. 10%	10'000.00			
Technische Kosten	850'000.00	630'000.00	215'000.00	5'000.00
Projektierung	150'000.00	113'500.00	35'000.00	1'500.00
Ausschreibung	70'000.00	53'500.00	16'000.00	500.00
Realisierung exkl. Oberbauleitung	320'000.00	244'500.00	73'000.00	2'500.00
Honorar Zusatzleistungen	50'000.00	38'000.00	12'000.00	-
Oberbauleitung	50'000.00	38'000.00	12'000.00	-
Honorar Bauingenieur	30'000.00	-	30'000.00	-
Honorar Kostenteiler	10'000.00	10'000.00	-	-
Honorar Verkehrs-/Elektroingenieur	80'000.00	65'000.00	15'000.00	-
Honorar Landschaftsplaner	15'000.00	10'000.00	5'000.00	-
Öffentlichkeitsarbeit, Anwohnerinfo	5'000.00	5'000.00	-	-
Unvorherzusehendes, Rundung	70'000.00	52'500.00	17'000.00	500.00
Zwischentotal (exkl. MWST)	8'700'000.00	6'665'000.00	1'980'000.00	55'000.00
Mehrwertsteuer 8.0 % und Rundung	700'000.00	535'000.00	160'000.00	5'000.00
Total (inkl. MWST)	9'400'000.00	7'200'000.00	2'140'000.00	60'000.00

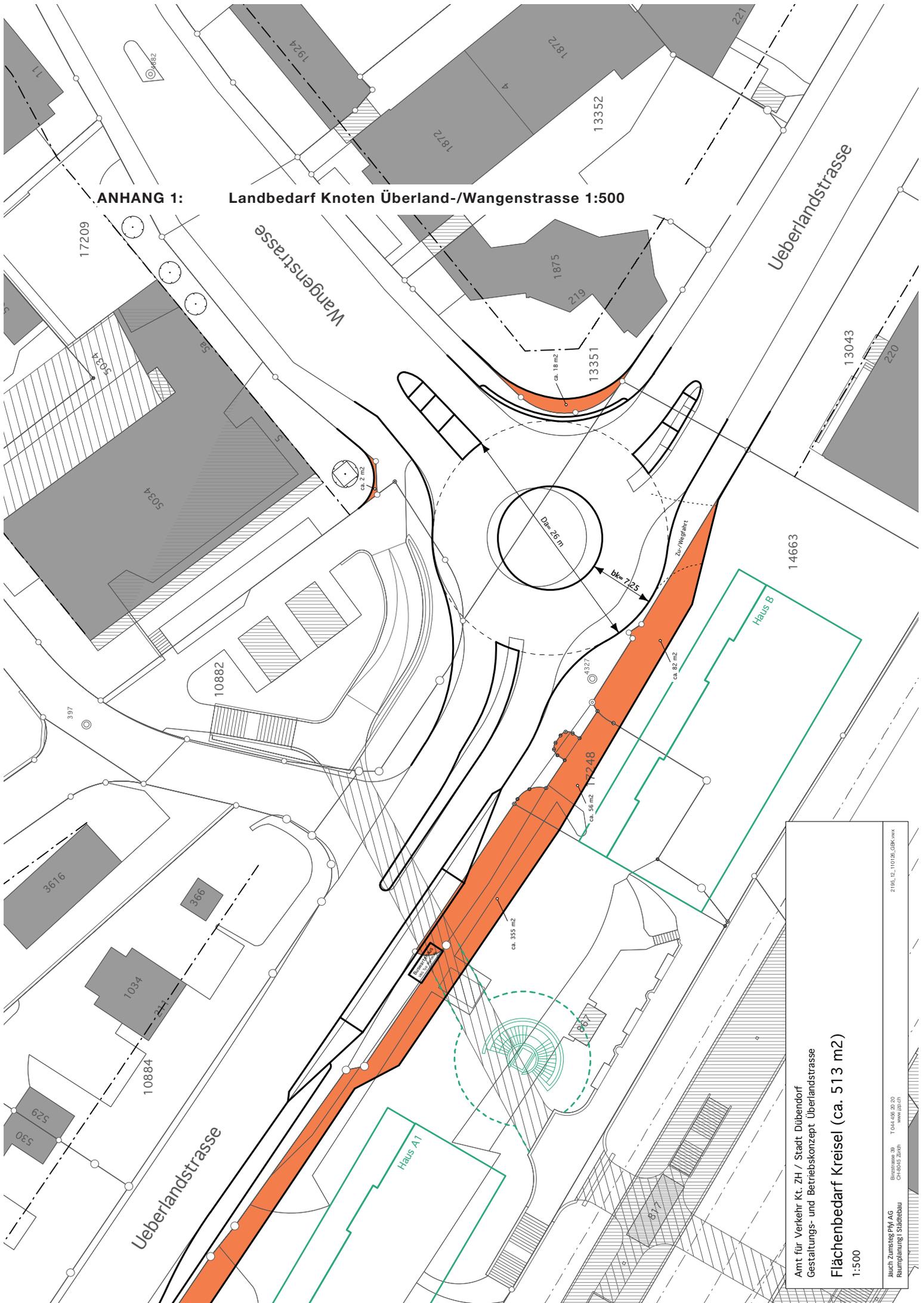
ANHANG

ANHANG 1: Landbedarf Knoten Überland-/Wangenstrasse 1:500

ANHANG 2: Bestand Werkleitungen 1:500

ANHANG 3: Perimeter Grobkostenschätzung 1:500

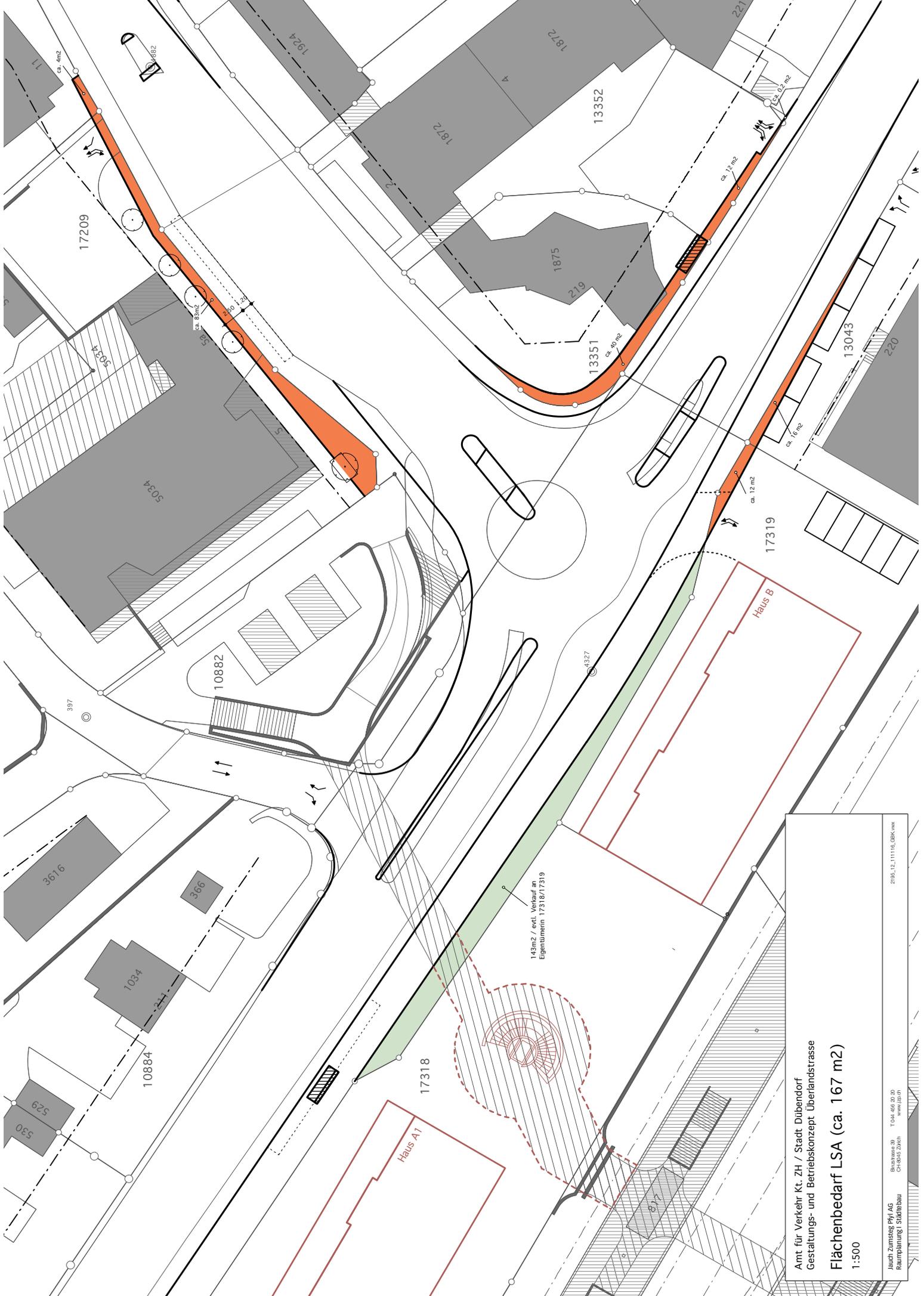
ANHANG 1: Landbedarf Knoten Überland-/Wangenstrasse 1:500



Ant für Verkehr Kt. ZH / Stadt Dübendorf
Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse
Flächenbedarf Kreisell (ca. 513 m²)
1:500

Büro Zümling Pfl AG
Blumenweg 3b
CH-8004 Zürich
T 043 698 30 20
info@zuemling.com

21061_IL_10156_GBK_vv



Amt für Verkehr Kt. ZH / Stadt Dübendorf
 Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse
Flächenbedarf LSA (ca. 167 m²)
 1:500

Hoch Zumbister Pfl. AG
 Raumplanung Städtebau
 2196_12_111116_CBR.kww
 10.06.2020
 09:30:20

ANHANG 2: Bestand Werkleitungen 1:500



Stadt Dübendorf

Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse, Abschnitt Zwinggarten - Wangenstrasse

16. November 2011

Bestand Werkleitungen 1:500

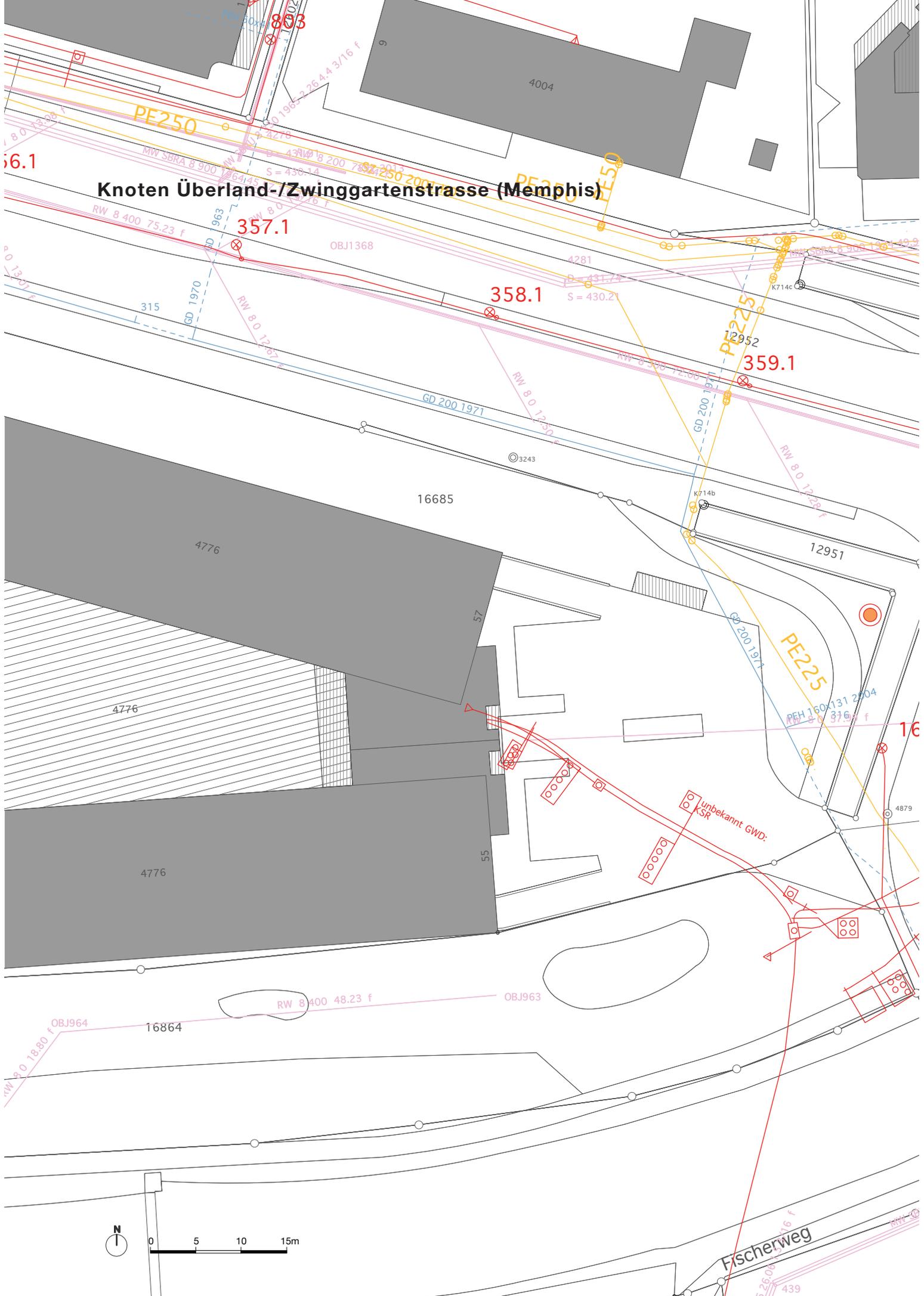
Legende

-  Elektrizität
-  Verteilerkasten
-  Erdgas
-  Wasser
-  Abwasser



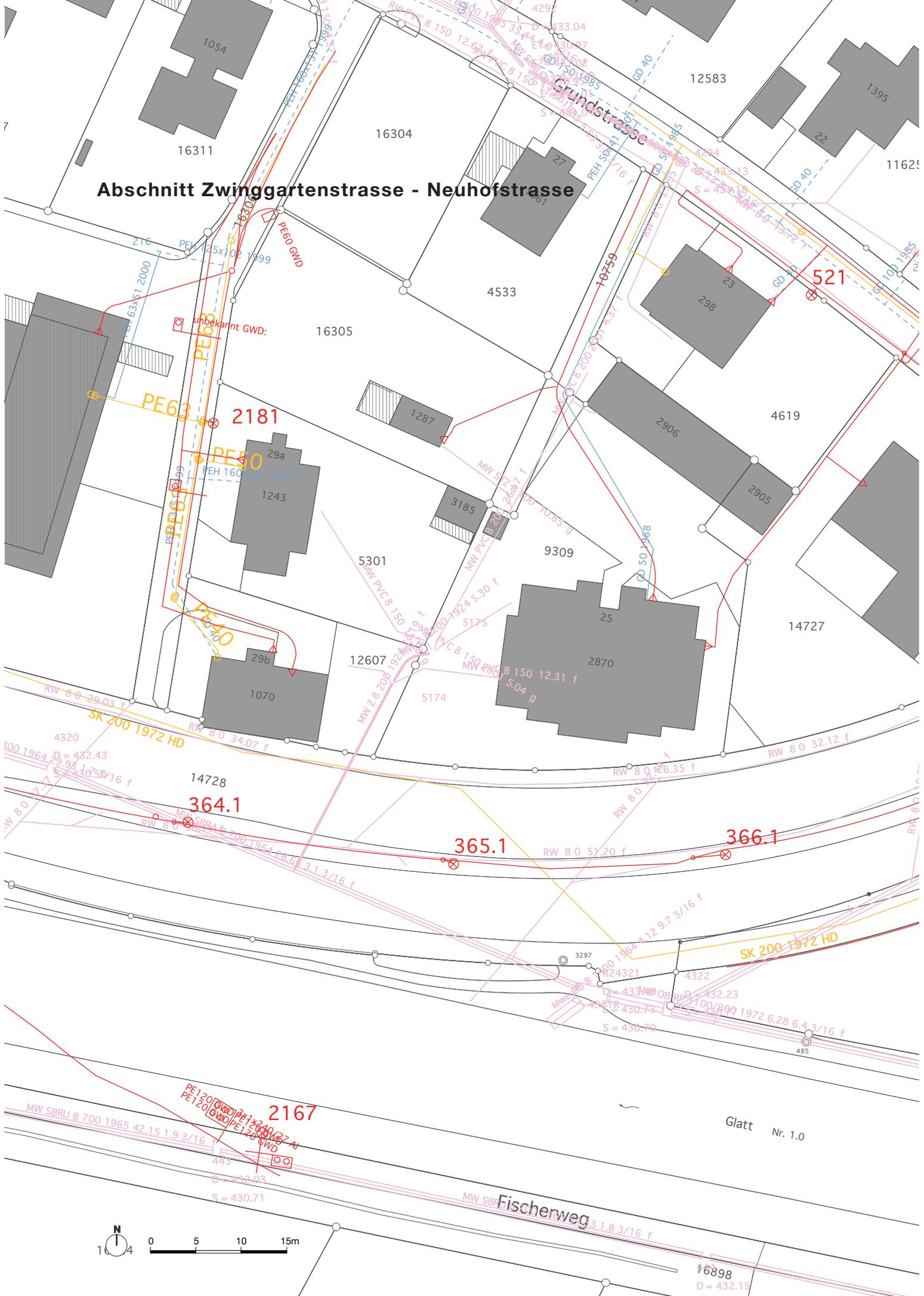
0 5 10 15m

Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse (Memphis)



Fischerweg
5.26.06
439

Abschnitt Zwinggartenstrasse - Neuhoferstrasse

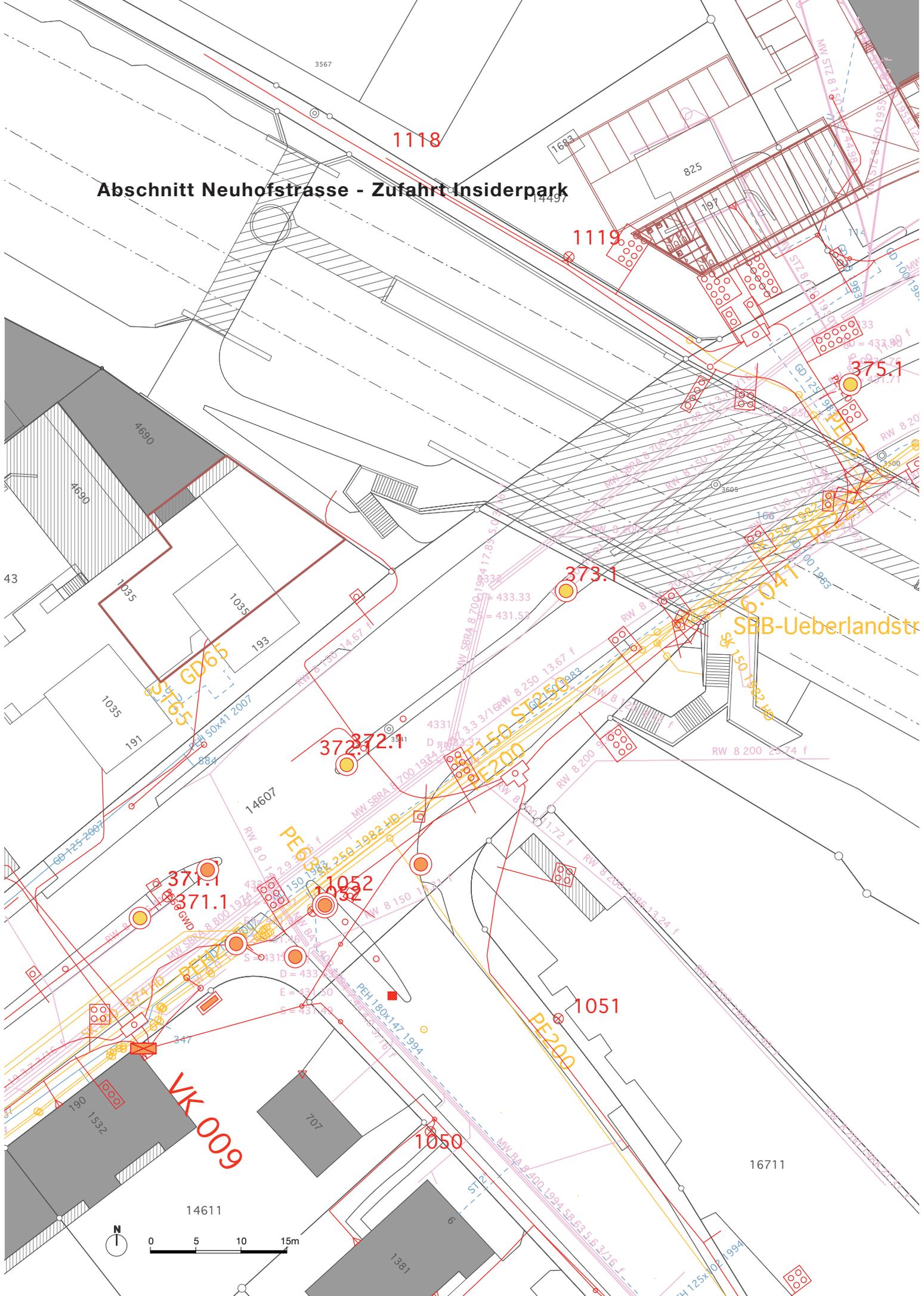


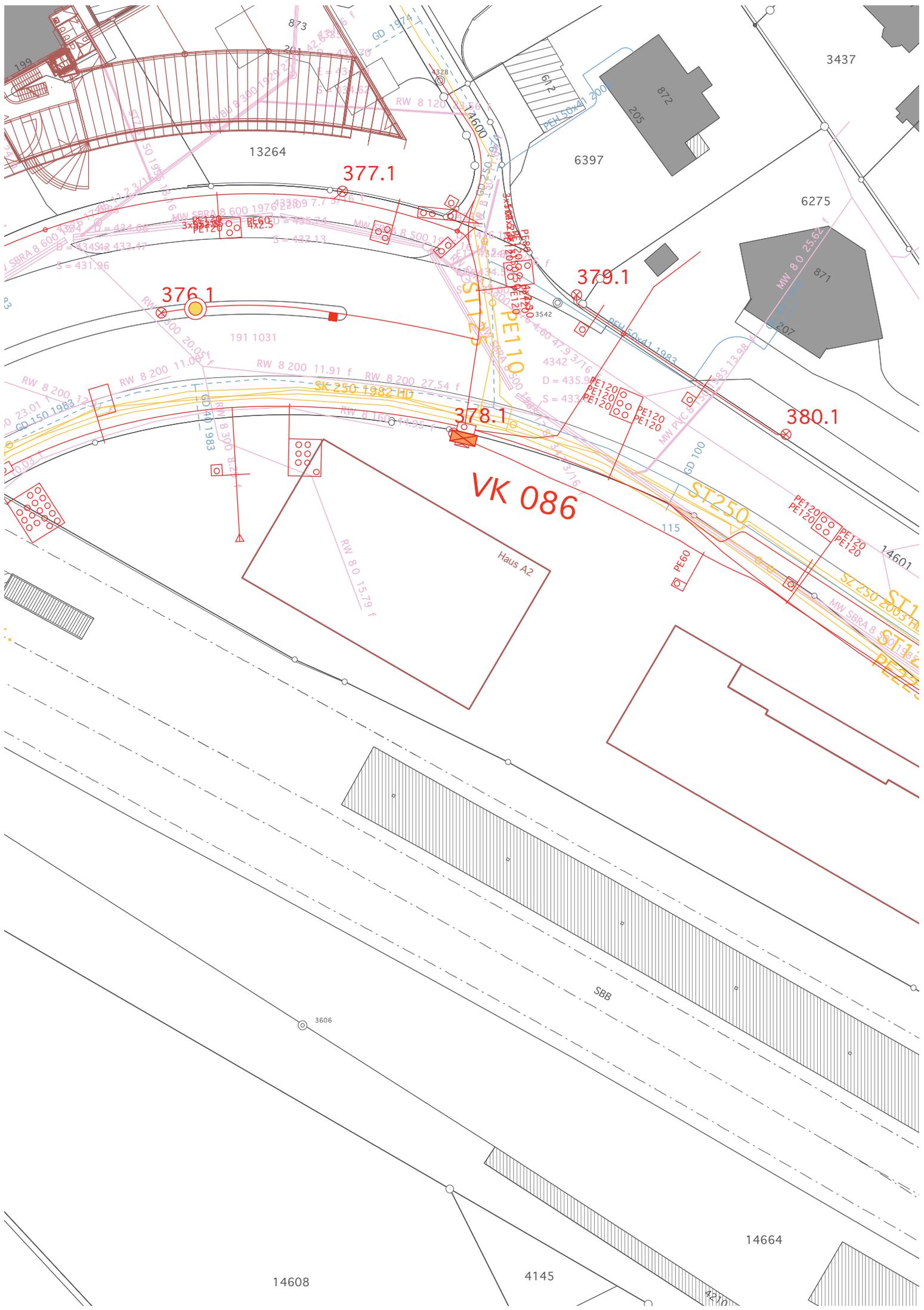
Glatt Nr. 1.0

Fischerweg

16898
D = 432.15

Abschnitt Neuhoferstrasse - Zufahrt Insiderpark





377.1

376.1

379.1

378.1

380.1

VK 086

Haus A2

13264

6397

872

3437

6275

871

191 1031

115

14601

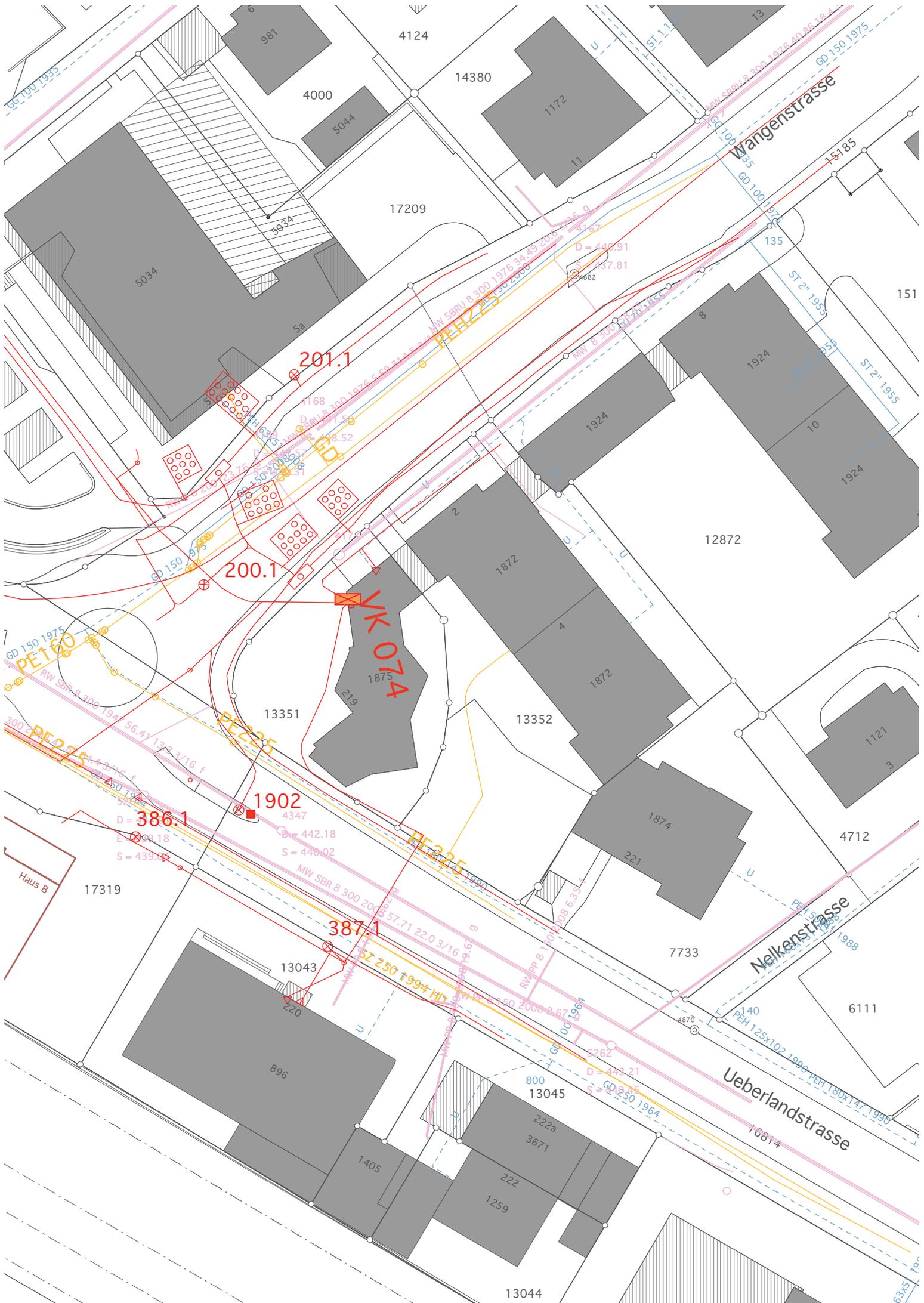
3606

SBB

14664

14608

4145



ANHANG 3: Perimeter Grobkostenschätzung 1:500



Stadt Dübendorf

Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse, Abschnitt Zwinggarten - Wangenstrasse

16. November 2011

Perimeter Grobkostenschätzung 1:500

Legende

-  Perimeter
-  neuer Strassenverlauf/Randabschluss
-  Fahrbahn
-  Radweg / Gehweg
-  übrige befestigte Flächen
-  Grünstreifen
-  disponibel (für Gehweg, Grünstreifen, Längsparkierung, mobile Bepflanzung)
-  mögliche Linienführung Ausbautappe Glattal
-  Zufahrt Quartierstrasse/Grundstücke
-  Strassenleuchte
-  nötiger Landbedarf private Grundstücke
-  private Bauvorhaben



0 5 10 15m



Gemeinsamer Rad- und Fussweg,
nord- und südseitig, im Gegenverkehr
(Route Oerlikon - Bahnhof - Volketswil)

Bushaltestelle Memphis:
neue Haltestelle für Bus-
betrieb auf Überlandstrasse

Knoten Überland-/Zwinggartenstrasse (Memphis)



Signalisation "Tempo 50"
vor Knoten Zwinggartenstrasse

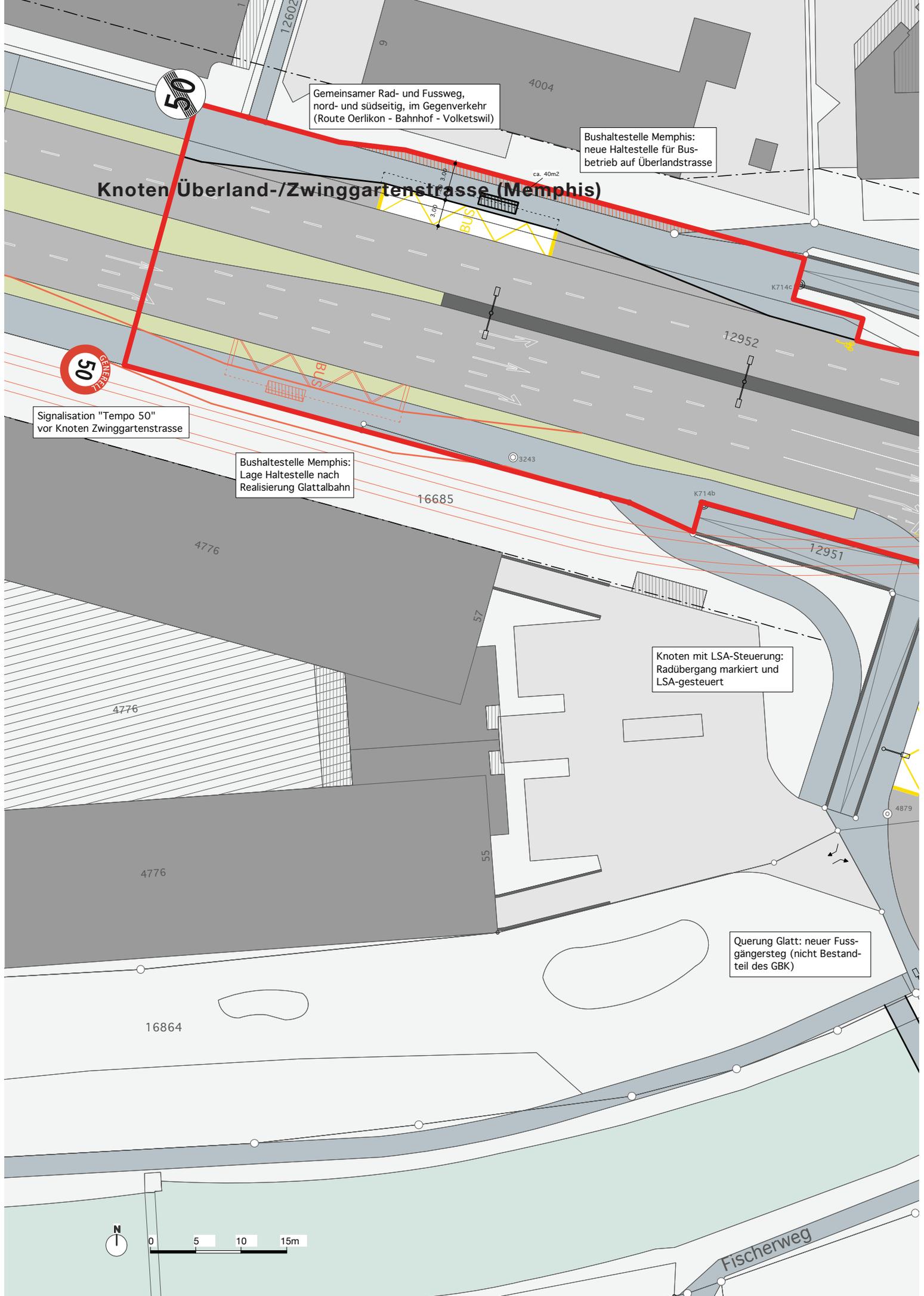
Bushaltestelle Memphis:
Lage Haltestelle nach
Realisierung Glattalbahn

Knoten mit LSA-Steuerung:
Radübergang markiert und
LSA-gesteuert

Querung Glatt: neuer Fuss-
gängersteg (nicht Bestand-
teil des GBK)



Fischerweg

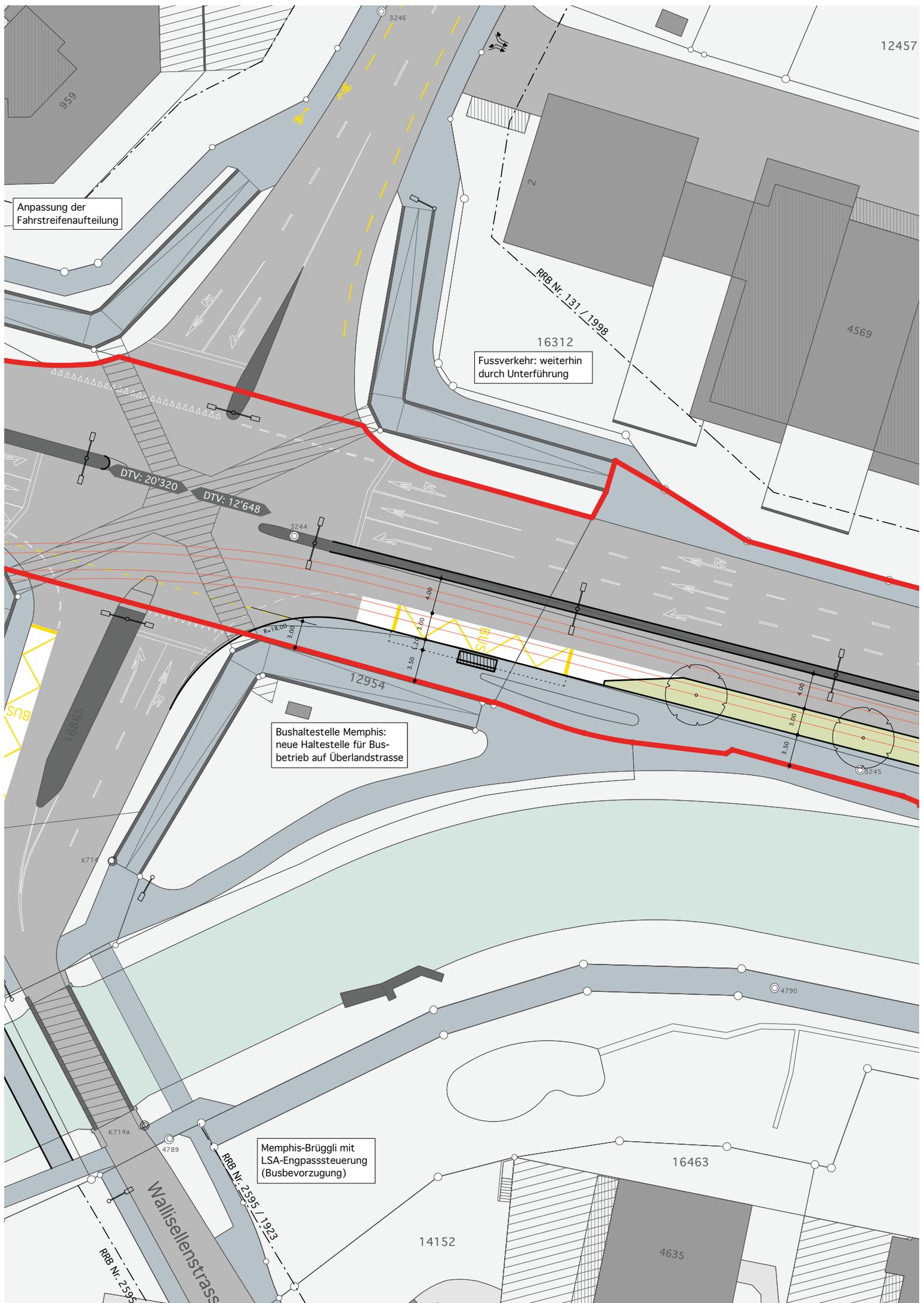


Anpassung der Fahrstreifenaufteilung

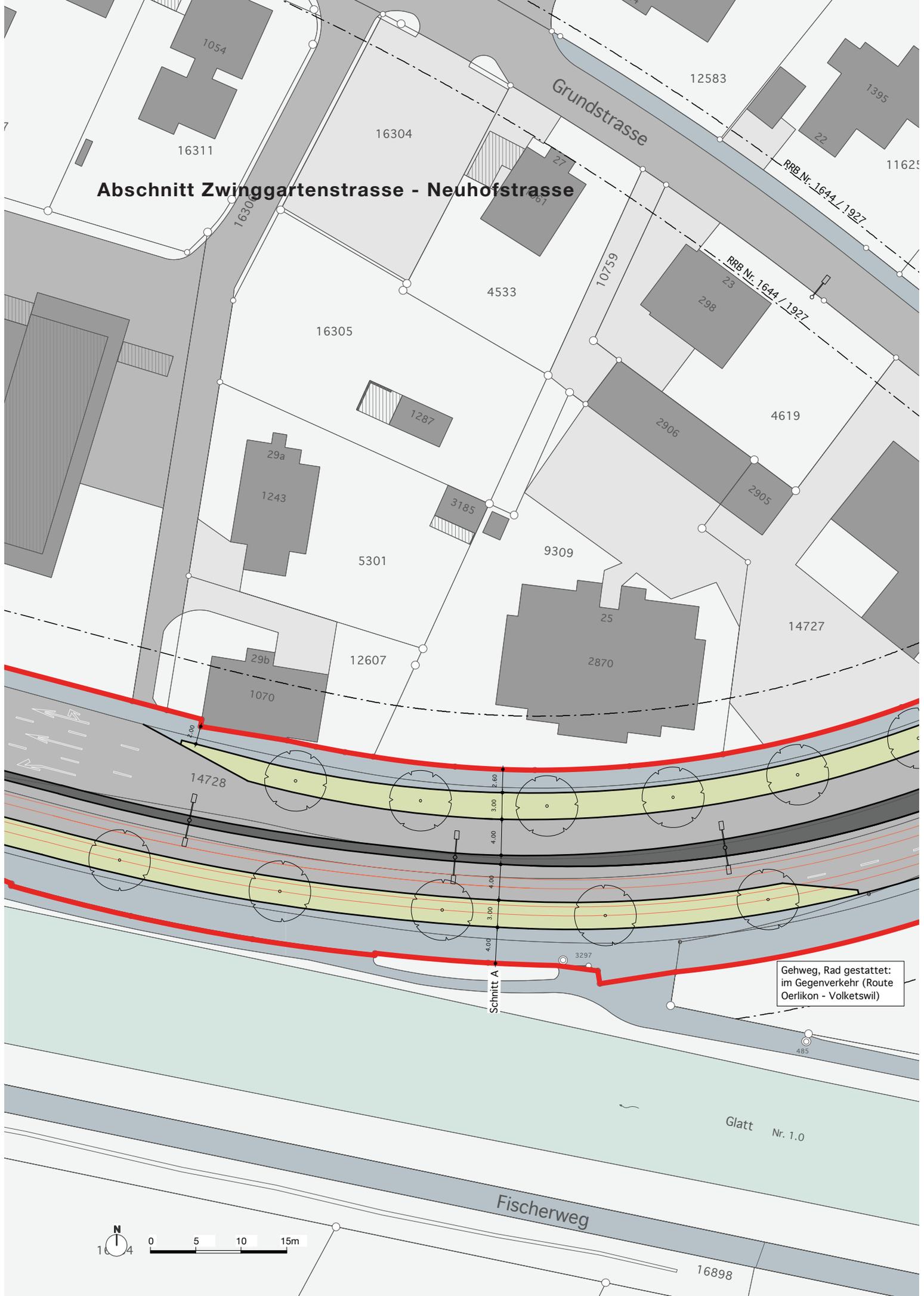
Fussverkehr: weiterhin durch Unterführung

Bushaltestelle Memphis: neue Haltestelle für Busbetrieb auf Überlandstrasse

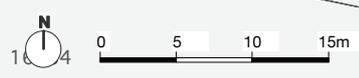
Memphis-Brüggli mit LSA-Engpasssteuerung (Busbevorzugung)

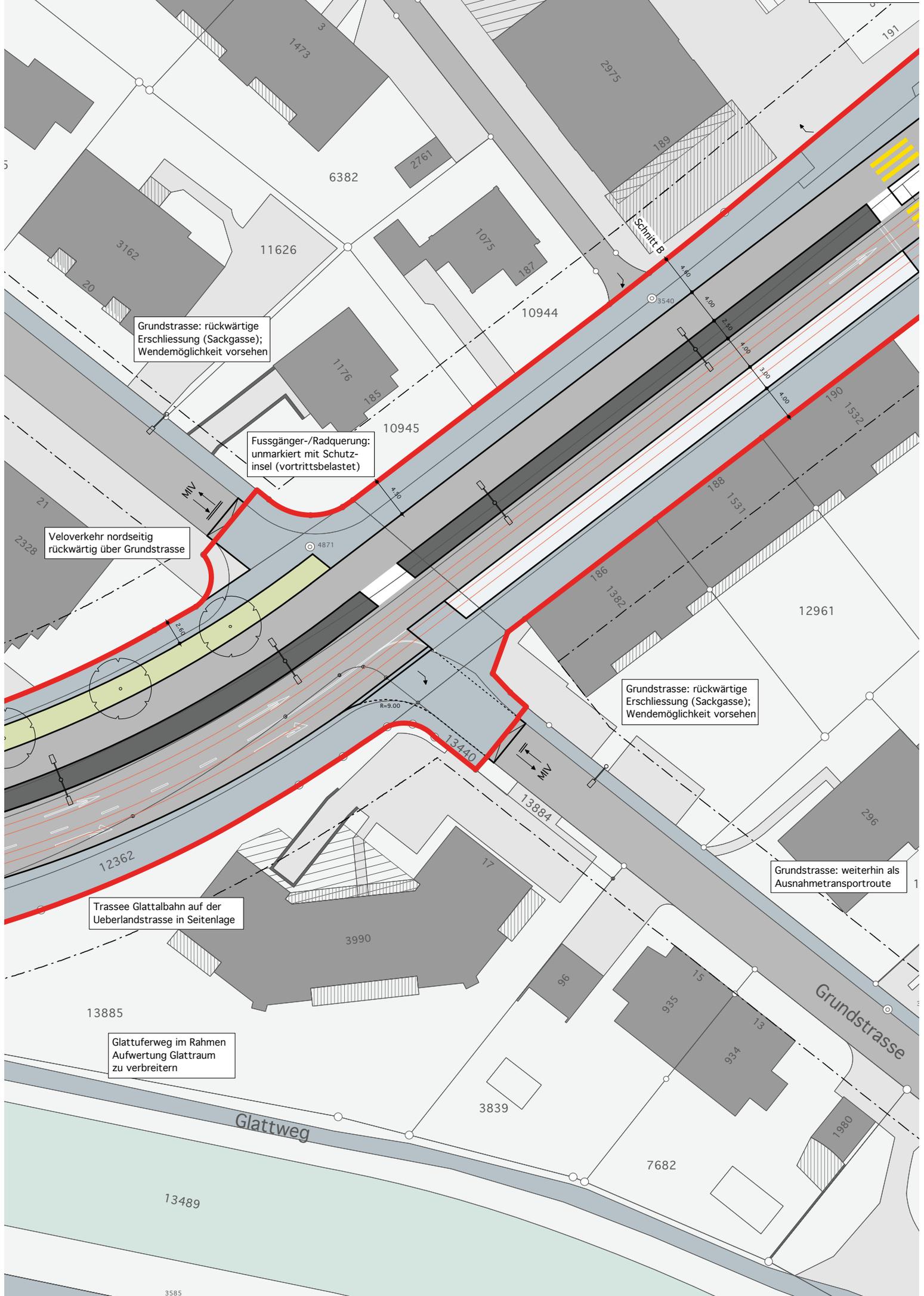


Abschnitt Zwinggartenstrasse - Neuhoferstrasse



Gehweg, Rad gestattet:
im Gegenverkehr (Route
Oerlikon - Volketswil)





Grundstrasse: rückwärtige Erschliessung (Sackgasse); Wendemöglichkeit vorsehen

Fussgänger-/Radquerung: unmarkiert mit Schutzinsel (vortrittsbelastet)

Veloverkehr nordseitig rückwärtig über Grundstrasse

Grundstrasse: rückwärtige Erschliessung (Sackgasse); Wendemöglichkeit vorsehen

Trassee Glattalbahn auf der Ueberlandstrasse in Seitenlage

Grundstrasse: weiterhin als Ausnahmetransportroute

Glattuferweg im Rahmen Aufwertung Glatttraum zu verbreitern

13489

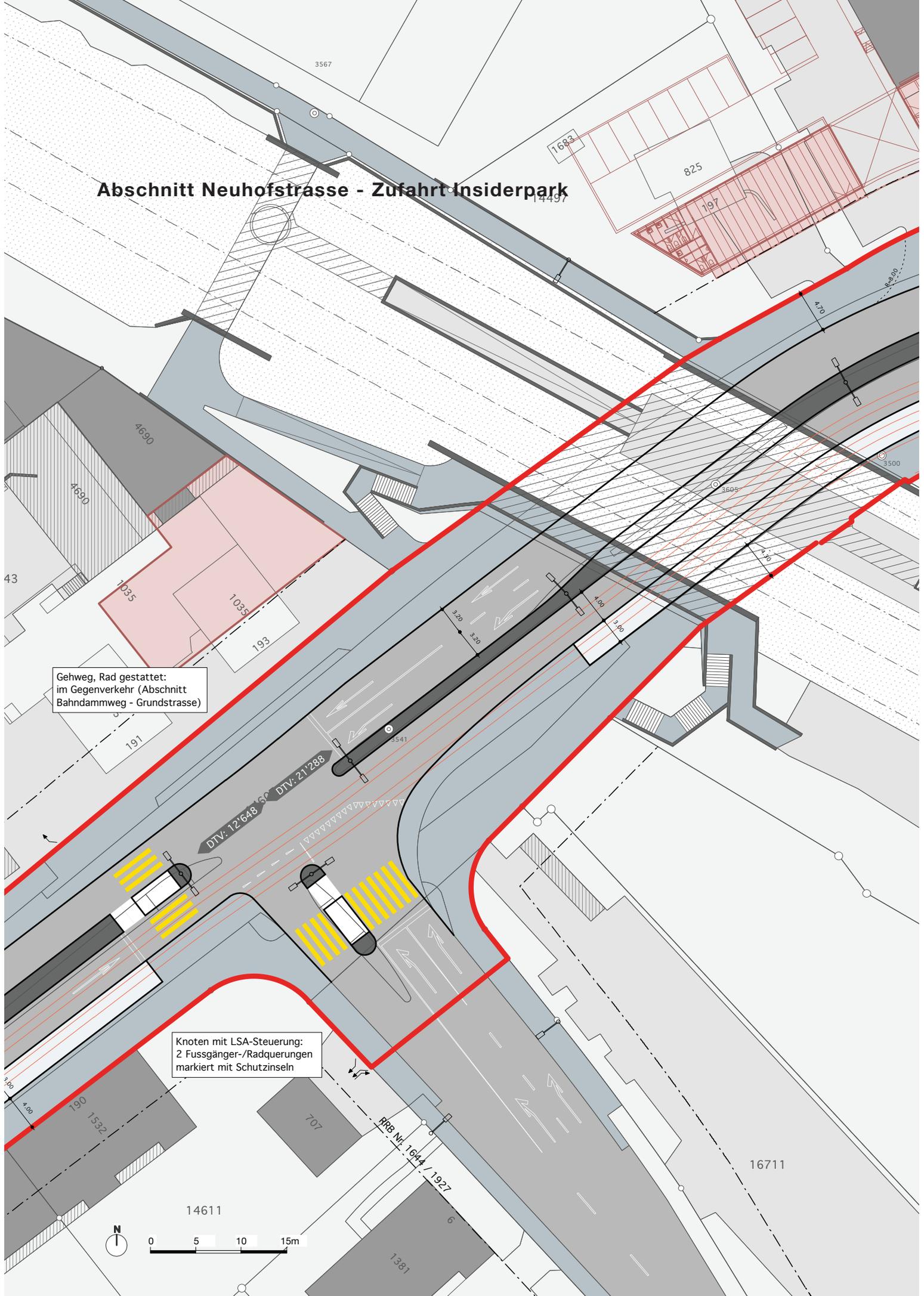
Abschnitt Neuhoferstrasse - Zufahrt Insiderpark

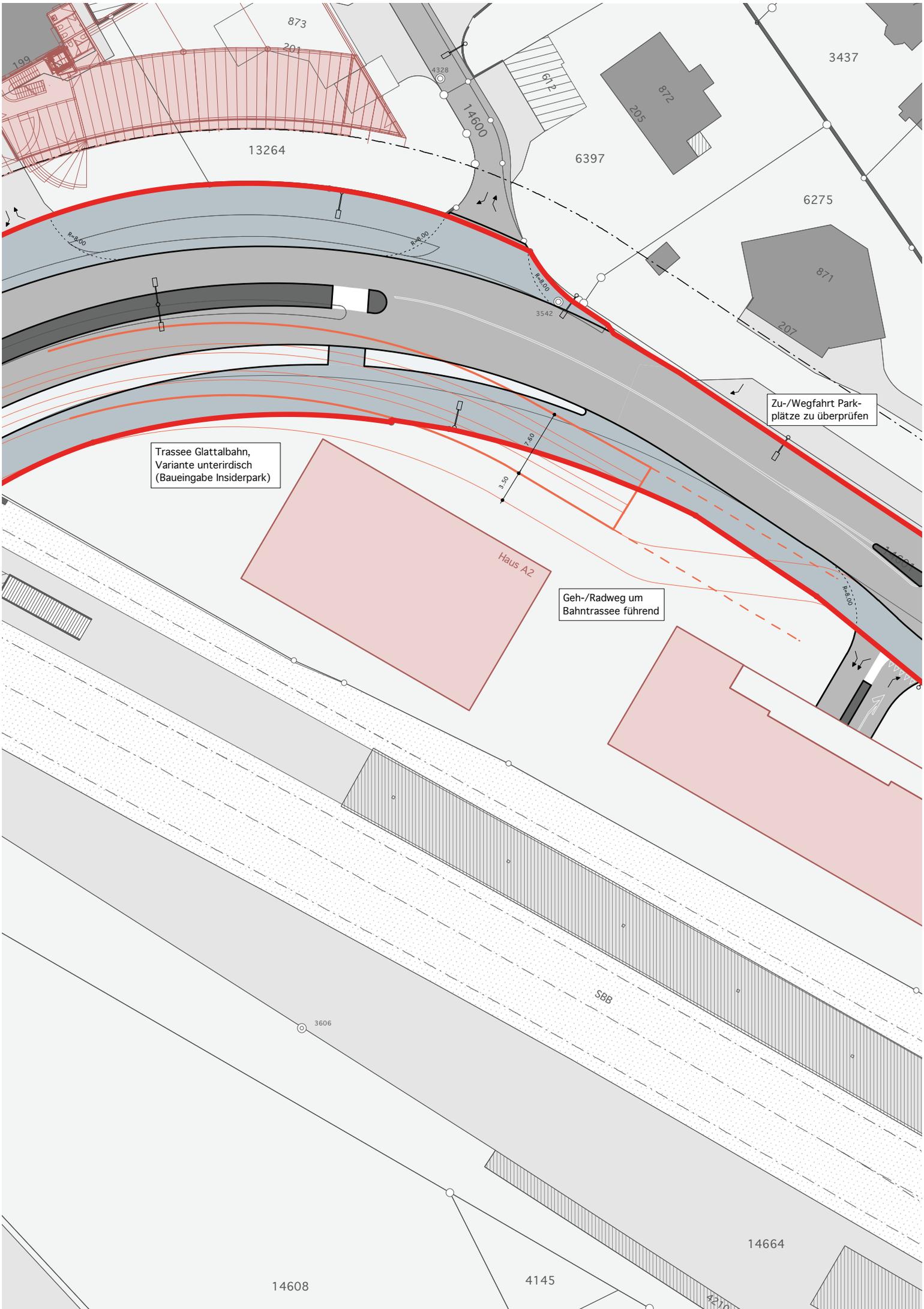
Gehweg, Rad gestattet:
im Gegenverkehr (Abschnitt
Bahndammweg - Grundstrasse)

Knoten mit LSA-Steuerung:
2 Fussgänger-/Radquerungen
markiert mit Schutzinseln



0 5 10 15m





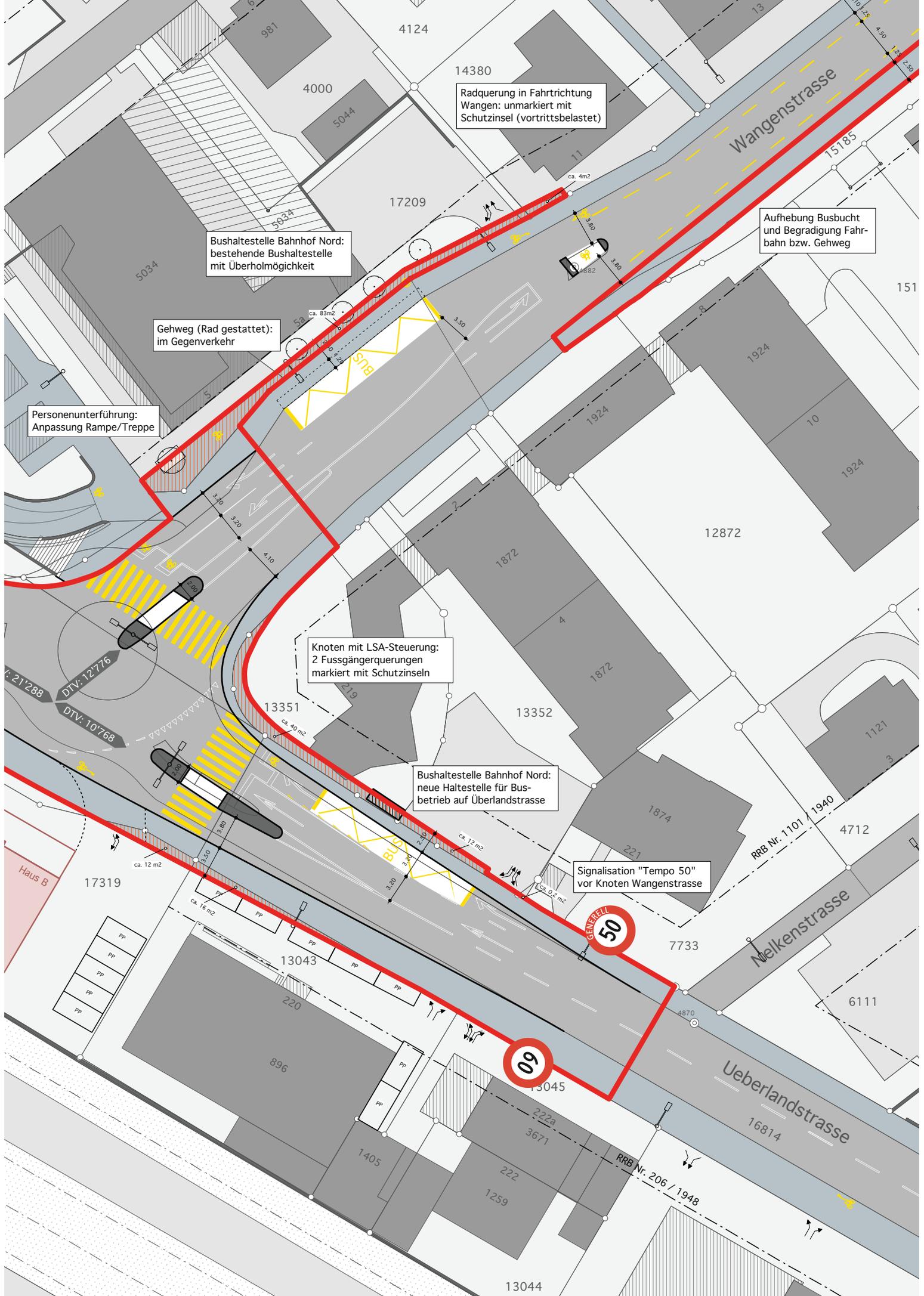
Trasse GlattalBahn,
Variante unterirdisch
(Baueingabe Insiderpark)

Geh-/Radweg um
Bahntrasse führend

Zu-/Wegfahrt Park-
plätze zu überprüfen

Haus A2

SBB



Radquerung in Fahrtrichtung Wangen: unmarkiert mit Schutzinsel (vortrittsbelastet)

Aufhebung Busbucht und Begradigung Fahrbahn bzw. Gehweg

Bushaltestelle Bahnhof Nord: bestehende Bushaltestelle mit Überholmöglichkeit

Gehweg (Rad gestattet): im Gegenverkehr

Personenunterführung: Anpassung Rampe/Treppe

Knoten mit LSA-Steuerung: 2 Fußgängerquerungen markiert mit Schutzinseln

Bushaltestelle Bahnhof Nord: neue Haltestelle für Busbetrieb auf Überlandstrasse

Signalisation "Tempo 50" vor Knoten Wangenstrasse



Wangenstrasse

Nelkenstrasse

Ueberlandstrasse

4124

14380

4000

17209

5034

151

12872

1872

13352

1874

4712

17319

7733

6111

13043

13045

13044

16814

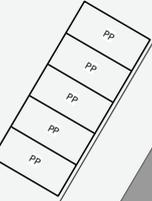
896

1405

222

1259

Haus B



DTV: 12'776
DTV: 10'768

RRB Nr. 206 / 1948

RRB Nr. 1101 / 1940



ca. 83m²

ca. 4m²

ca. 40 m²

ca. 12 m²

ca. 12 m²

ca. 16 m²

ca. 0,2 m²

3,70

3,20

4,10

3,80

3,50

3,80

3,50

3,20

3,20

3,20

3,20

3,20

3,20

3,20

3,20

3,20

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,50

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

3,80

15185

10'25

4'30

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50

1'2

2'50