



ANGEWANDTE RAUMPLANUNG
LEHRE

PARTNERSTADT DÜBENDORF

Projektarbeiten aus dem
Studiengang Raumplanung



HSR

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

INHALT

Vorwort	5
RAUMPLANUNG	6
Bauzonenanalyse	7
Teilrevision Nutzungsplanung	12
Kommunale Raumplanung	22
VERKEHR UND MOBILITÄT	35
Verkehrsberuhigung	36
Betriebs- und Gestaltungskonzept	40
Fuss- und Veloverkehrskonzept	45
Mobilitätskonzept und Verkehrssteuerung	50
STÄDTEBAU	55
Siedlungsentwurf	56
Städtebauliches Leitbild	61
Entwicklungskonzept	66
Bachelorarbeiten in der Partnerstadt Dübendorf	73

VORWORT

Im Bachelor-Studiengang Raumplanung an der HSR ist es schon fast eine Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Stadt oder Gemeinde in der Deutschschweiz praxisnah zusammenzuarbeiten.

Diese Zusammenarbeit ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragen und Herausforderungen durchzuführen: Sie setzen sich unter realistischen Bedingungen des Berufslebens mit Planungsaufgaben auseinander und stehen dabei in direktem Kontakt mit den Beteiligten eines Planungsprozesses.

Dieser Praxisbezug ist eine wesentliche Erfahrung, die wir angehenden Raumplanerinnen und Raumplanern ermöglichen, um optimal auf ihre spätere Arbeit vorbereitet zu sein. Die Zusammenarbeit mit einer Gemeinde ist aber nicht nur für die Studierenden von Vorteil, die Ergebnisse der studentischen Projekte sind auch für Städte bzw. Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partnergemeinden.

Für das Studienjahr 2015/16 hatten der Studiengang Raumplanung und die Stadt Dübendorf eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Dübendorf steht vor wichtigen raumplanerischen Entscheidungen und hat uns zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden bearbeitet haben. Die Studienarbeiten waren unterschiedlicher Art: In der vorliegenden Publikation werden sie den drei Schwerpunktbereichen Raumplanung, Verkehr und Mobilität sowie Städtebau zugeordnet.

Aus didaktischen Gründen mussten die Rahmenbedingungen mancher Planungsaufgabe vereinfacht werden. Dennoch zeugt die vorliegende Zusammenstellung besonders gelungener Arbeitsergebnisse davon, dass die Studierenden innovative und gleichwohl umsetzbare Lösungen und Planungsmassnahmen ausgearbeitet haben.

Die Professorin und die Professoren sowie die weiteren Dozierenden am Studiengang Raumplanung hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge, Projektstudien etc. in Dübendorf zu konstruktiven und angeregten Diskussionen führen werden und somit einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt Dübendorf leisten.

Mit der vorliegenden Publikation möchten wir die Ergebnisse des studentischen Engagements auch über die Stadt Dübendorf hinaus bekannt machen: Wir möchten sie Planungsverantwortlichen in Gemeinden und Kantonen als Leistungsausweis vorstellen sowie der interessierten Öffentlichkeit einen Einblick in die Themen und Arbeitsgebiete des Raumplanungsstudiums an der HSR geben.

Der Stadt Dübendorf, dabei insbesondere dem Stadtpräsidenten Lothar Ziörjen und dem Stadtplaner Reto Lorenzi, möchte ich im Namen aller beteiligten Kolleginnen und Kollegen des Studiengangs meinen Dank für die allzeit tatkräftige und kompetente Unterstützung unserer Arbeit aussprechen.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Dr. Dirk Engelke

Stellvertretender Studiengangleiter Raumplanung

Rapperswil, August 2016

RAUMPLANUNG

BAUZONENANALYSE

IN QUARTIEREN DER STADT DÜBENDORF

Projekt
FS 2016
2. Semester
Modul:
Planungs-
grundlagen 3
Dozentin:
H. Berger

Im Legislaturprogramm 2014 bis 2018 hat der Stadtrat Dübendorf als Ziel die Aufwertung und Entwicklung des Glattraums, des Stadtzentrums und von Quartieren als Wohn- und Arbeitsort formuliert. Als Massnahmen werden die Aufwertungen bestehender und neuer Quartiere sowie die Entwicklungen zur inneren Verdichtung postuliert. Diese Aufwertungen und Entwicklungen werden von der Stadt Dübendorf aktiv begleitet. Im Rahmen der Projektarbeit «Bauzonenanalyse» sollen diese Themen für ein selbst gewähltes Gebiet geprüft und vertieft werden.

Aufgabenstellung

Es gilt, die baurechtlich zulässigen Bebauungsmöglichkeiten im Vergleich zum tatsächlich realisierten baulichen Bestand zu überprüfen. Dabei ist gewachsenen Quartierstrukturen mit auffälligen Identitätsmerkmalen besonderes Gewicht beizumessen. Ihre Weiterentwicklung steht im Spannungsfeld zwischen dem heutigen Bestand und der Ausschöpfung der Möglichkeiten der Bau- und Zonenordnung sowie einer möglichen zusätzlichen Verdichtung.

Aufgrund der Erhebungen im ausgewählten Quartier sollen:

1. die wesentlichen Identitätsmerkmale der bestehenden Bebauungs- und Nutzungsstruktur erkannt, beschrieben und bewertet werden;
2. aufgrund der festgestellten Qualitäten und Mängel der Vergleich zwischen dem baulichen Bestand und dem zulässigen Vollausbau gemäss Bau- und Zonenordnung beurteilt werden;
3. konkret aufgezeigt werden, welche Ergänzungen oder Änderungen an den Zonenfestlegungen und Bauvorschriften geeignet wären, um die Qualitäten des Gebietes zu verbessern und die geforderten Massnahmen zu erreichen;
4. die Möglichkeiten einer zusätzlichen Verdichtung geprüft werden.

QUARTIER BIRCHLEN

Beitrag von:

Eva Brünn
Gauthier Rüegg
Silas Trchsel
Silvan Oberholzer



Visualisierung Bestand

Analyse

Die Analyse des Quartiers Birchlen ergibt, dass das Gebiet gut mit dem ÖV und für den MIV erschlossen ist. Die unbebaute Parzelle in der Mitte des Quartiers ist jedoch nicht erschlossen.

Ein Nachteil für das Quartier Birchlen ist das nahe gelegene Industriegebiet, welches viel Lärm und auch eine hohe Verkehrsbelastung auslöst.

Das älteste Gebäude wurde vor 1900 gebaut, dieses ist heute abbruchreif. Die anderen Bauten stammen aus den Jahren 1940 bis 1990, wobei drei dieser Bauten vor Kurzem totalsaniert wurden und zwei Bauten nach wie vor sanierungsbedürftig sind.

Über das ganze Quartier gesehen ist der bauliche Zustand – trotz der verschiedenen Gebäudealter – genügend bis gut.

Die Gebäude verstossen gegen die rechtskräftige Bauordnung. Die Hälfte aller Liegenschaften überschreiten die in der Bauordnung festgesetzte maximale Ausnutzung von 0.65. Acht Bauten weisen vier anstatt wie in der Bauordnung vorgegeben drei Vollgeschosse auf. Zudem wird der grosse Grenzabstand bei einigen Bauten nicht eingehalten. Die Strassenbaulinie und der Gewässerabstand werden von den meisten Gebäuden berücksichtigt respektive eingehalten.

Im Quartier Birchlen befinden sich Wohnnutzungen, wie es der Zonenplan vorsieht. Es sind zusätzlich drei gewerbliche Nutzungen vorhanden, welche jedoch keine grossen Lärmemissionen verursachen.

Über das Gebiet betrachtet müssten 163 Parkplätze vorhanden sein, effektiv bestehen 193.

Entwicklungsszenarien

Die folgenden Abbildungen zeigen die Entwicklungsszenarien 2025 – 2075.



Legende
■ Anpassungen Szenario 2025

Szenario 2025



Legende
■ Anpassungen aus Szenario 2025
■ Anpassungen Szenario 2035
■ Parzellensammenlegung

Szenario 2035

- Legende
- Anbauten aus Szenario 2025
 - Anbauten Szenario 2045
 - Parzellensammenlegung



Szenario 2045



Szenario 2075

Fazit

In den vorhergehenden Szenarien wurde eine mögliche Entwicklung des Quartiers für die nächsten 60 Jahre aufgezeigt. Dabei wurde klar, dass durch eine Anwendung der heutigen Bestimmungen und insbesondere durch Ersatzneubauten eine grössere bauliche Dichte für das Quartiers erreicht werden könnte. Durch die Zusammenlegung der unbebauten Parzelle mit den beiden angrenzenden Parzellen kann hingegen keine grosse Erhöhung der Ausnützung erzielt werden, da die bestehenden Bauten eine höhere Ausnützung als maximal zulässig aufweisen. Die Fläche des Freiraums ändert sich bei beiden Szenarien (2025 und 2035) nicht.

Zehn Jahre später und/oder bei einer Aufzoning auf W4 würde sich das Quartier räumlich stark verändern und die effektive Ausnützung würde sich auf 0.83 erhöhen. 2045 wären auch die meisten Gebäude bereits renovationsbedürftig oder gar abbruchreif, wodurch eine Aufstockung auf vier Geschosse für viele Grundeigentümer Sinn machen könnte. Ausserdem würde mit einer Aufzoning der Anreiz für Einfamilienhausbesitzer am nordwestlichen Ende des Quartiers genügend gross, um die Parzellen zusammenzulegen und ein Mehrfamilienhaus auf dem Grundstück zu erstellen. Durch die entstehenden hofartigen Freiflächen und die neue Dimensionierung der Baukörper wirkt das Quartier urbaner als zuvor, fügt sich aber immer noch gut in die umgebenden Stadtteile ein.

Das futuristische Konzept «Szenario 2075» zeigt das Quartier in einem ganz anderen Erscheinungsbild. Es wirkt deutlich weniger dicht als zuvor, obwohl die Ausnützung noch einmal leicht gesteigert und das Areal in eine fünfgeschossige Wohnzone aufgezont wurde. Obwohl das Quartier durchlässig wirkt, ist es trotzdem in sich geschlossen.

Durch die verschiedenen Szenarien wird klar aufgezeigt, dass zur weiteren Verdichtung des Areals zwei Voraussetzungen erforderlich sind: Einerseits ist eine Aufzoning unumgänglich und andererseits wird zu einem gewissen Zeitpunkt eine Zusammenlegung der Parzellen notwendig. Dies wäre sicherlich auch der geeignete Zeitpunkt, um die unbebaute Parzelle in die Überlegungen mit einzubeziehen, denn nur durch eine Zusammenlegung der Parzellen kann die heute unbebaute Parzelle sinnvoll bebaut werden.

QUARTIER GERLI

Beitrag von:

Beda Baumgartner
Jonas Müller
Dirk Duriaux

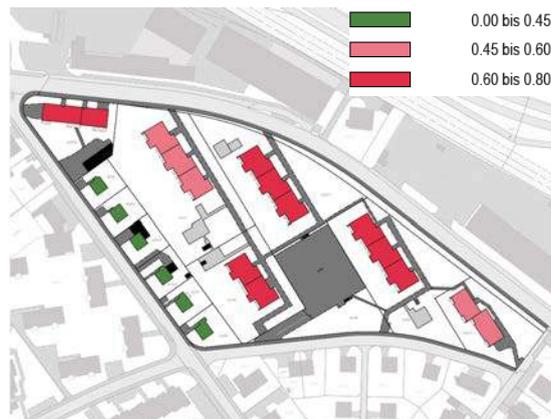
Ausgangslage

Die vorliegende Bauzonenanalyse wurde im Quartier Gerli durchgeführt. Das Quartier liegt am nordöstlichen Stadtrand in der Wohnzone W2c. Der Bearbeitungsperimeter wird durch die Hörnlistrasse, Sonnenbergstrasse und Usterstrasse eingefasst. Die Gebäude mit den Hausnummern 1,2 und 9 bis 21 sind Mehrfamilienhäuser (MFH). Zentral in der Siedlung ist ein grosser Parkplatz und eine Tiefgarage angelegt. Das Wegnetz zwischen Uster- und Hörnlistrasse ist durchlässig und wird durch Spielplätze ergänzt. Im Perimeter gibt es zahlreiche Bäume und Hecken, insbesondere entlang der Usterstrasse. Dadurch werden die von der Usterstrasse her stammenden Lärmimmissionen begrenzt. Alle Bauten sind gegen Süd-Westen ausgerichtet.

Analyse

Im Quartier wurden folgende Kriterien untersucht: Gebäudeinventar, die Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen, Sanierungsbedarf, Gebäudealter, Erschliessung, Freiflächen, Dachformen, Wohnungstypen, Zonenkonformität, Stärken, Schwächen und Potenziale. Danach wurden Szenarien präsentiert, die eine mögliche Entwicklung aufzeigen. Während der Analyse hat sich ergeben, dass viele Gebäude aufgrund ihres Alters saniert werden müssten. Die meisten Gebäude entsprechen punkto Ausnutzungsziffer und Geschossigkeit nicht der Bauordnung. Das Quartier weist verhältnismässig viele Grünflächen aus. Vorherrschend sind Flach-, Walm- sowie Satteldächer. Stärken sind: viele Spielplätze, grosse Grünflächen als Aufenthaltsbereiche, die gute Erreichbarkeit mit dem ÖV, genügend Parkplätze sowie einfache und logische Wegbeziehungen. Schwächen sind: die geringe Qualität der Spielplätze, fehlende Fahrradabstellplätze, erhebliche Lärmbelastung durch Industrie und Strasse sowie eine grosse zentral gelegene Parkierungsanlage.

Die in der Bau- und Zonenordnung (BZO) festgeschriebene Ausnutzungsziffer von 0.45 hält keines der Gebäude ein. Die grossen MFH erreichen eine effektive Ausnutzung von 0.55 bis 0.76. Damit überschreiten die MFH die festgeschriebene Ausnutzungsziffer deutlich. Die Einfamilienhäuser (EFH) im südwestlichen Teil des Quartiers haben allerdings eine sehr tiefe Ausnutzung von knapp unter 0.20. Über alle Parzellen gesehen, ergibt sich eine Ausnutzung von 0.53, welche über dem vorgeschriebenen Wert von 0.45 liegt.



Plan Ausnutzung

Szenarien

Mittels drei Szenarien (A, B und C) wurden mögliche Entwicklungen für das Quartier aufgezeigt. Das Szenario A geht von baulichen Ergänzungen an den bestehenden Gebäuden aus. Beim Szenario B werden teilweise ältere Gebäude durch Neubauten ersetzt. Beim Szenario C werden alle bestehenden Gebäude zugunsten einer neuen Wohnüberbauung abgerissen. Am Ende ergab sich der abgebildete Bebauungsvorschlag, der sich aus den Szenarien A und B zusammensetzt und der den im Legislaturprogramm betreffend Siedlungsentwicklung geforderten Punkten gerecht wird.



Luftbild des ausgewählten Quartiers

Bebauungs-
vorschlag



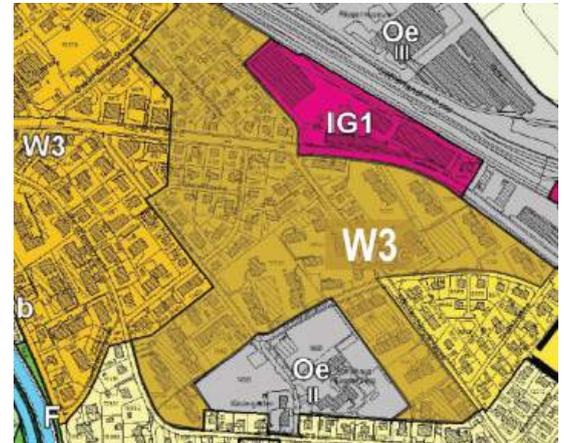
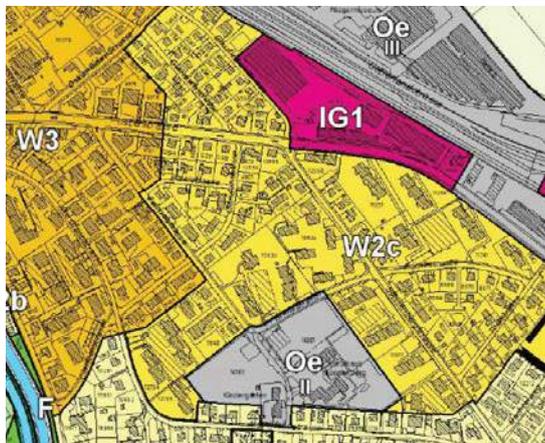
Fazit

Der Vergleich von der effektiven Ausnutzung mit der maximal zulässigen Ausnutzung in der Zone W2c zeigt, dass beinahe alle Bauten des Quartiers Gerli über das zulässige Mass der Nutzung hinausgehen und somit nicht zonenkonform sind. Deshalb liegt die Vermutung nahe, dass der Gesamtbebauung ein Gestaltungsplan zugrunde liegt. Aufgrund der vielen Spezialbewilligungen ist davon auszugehen, dass die Stadt Dübendorf bereits vor Jahren Verdichtungsbestrebungen in dieser Zone verfolgt hat. Mit der Bestrebung für die Bauten im Quartier Gerli

eine Zonenkonformität zu erlangen und aufgrund der oben genannten Feststellungen, wird eine Aufzoning von der Wohnzone W2c in eine W3 empfohlen. Damit würden punktuelle Verdichtungen – insbesondere auf den Parzellen, auf denen heute Einfamilienhäuser angesiedelt sind – ermöglicht werden. Es entstünde so auch eine Weiterführung der zentrumsnahen Wohnzone W3.

links:
Rechtskräftiger
Zonenplan

rechts:
Revidierter
Zonenplan



TEILREVISION NUTZUNGSPLANUNG

TEILREVISION DER NUTZUNGSPLANUNG AUFGRUND EINES NEUEN RÄUMLICHEN KONZEPTS

Die Studienarbeit umfasst zwei Teilarbeiten. Im ersten Arbeitsschritt steht die Erarbeitung eines räumlichen Konzepts für ein Gebiet Dübendorfs im Fokus. Der zweite Arbeitsschritt umfasst die Teilrevision der Nutzungsplanung basierend auf dem ausgearbeiteten Konzept. Das heisst, abändern und erstellen aller notwendigen Unterlagen wie Zonenplan, Bau- und Nutzungsordnung und Ausarbeitung eines Bericht nach Art. 47 RPV zuhanden der kantonalen Vorprüfung.

Aufgabenstellung

Die Studienarbeit umfasst die Erarbeitung einer Teilrevision der Ortsplanung Dübendorf. Im Rahmen des Semesters ist eine Revisionsvorlage bis Stand „Einreichung zur kantonalen Vorprüfung“ auszuarbeiten. Formell muss die Arbeit in der Form vorliegen, wie sie der zuständigen Amtsstelle einzureichen ist. Das Dossier ist allerdings nur in einfacher Ausführung abzugeben.

Die Studienarbeit umfasst zwei Schwerpunkte:

- Erarbeitung von Zielen zur räumlichen Entwicklung und eines räumlichen Konzepts für einen ausgewählten Stadtteil von Dübendorf.
- Überführung des räumlichen Konzepts in die Nutzungsplanung (Teilrevision für dieses Teilgebiet bzw. Anpassung aller Planungsmittel).

Das räumliche Konzept muss Bezug nehmen zu relevanten Grundlagen der Stadt Dübendorf, der Region Glattal und des Kantons Zürich. Das Themengebiet «Siedlung und Bau» ist zwingender Inhalt des Konzepts und ist Revisionsgegenstand.

Studienarbeit
HS 2015
5. Semester
Modul:
Planungs-
instrumente und
Methodik 5
Dozenten:
B. Aliesch
M. Schlatter

Beitrag von:

Adrian Guntli
Luca Imoberdorf
Christian Tschopp

BEARBEITUNGSGEBIET «STADTZENTRUM»

Räumliches Konzept

Im räumlichen Konzept werden konkrete Aussagen zu Nutzungsstruktur, Aufenthalt und Erholung sowie Verkehr und Parkierung gemacht. Dazu werden Ziele und Handlungsansätze formuliert.

Ergänzend zu den Handlungsansätzen werden im Konzeptplan Schwerpunkte der Nutzungen räumlich abgegrenzt. Als Betrachtungsperimeter werden die beiden Zentrumsgebiete «dörflicher Kern» (südlich der Glatt) und «städtischer Kern» (nördlich der Glatt) definiert. Des Weiteren werden Aufwertungsziele für den Strassenraum sowie den Rad- und Fussverkehr aufgestellt.

Nutzung

Der dörfliche Kern soll auf der Basis von noch vorhandenen historischen Strukturen gestärkt werden. Der städtische Kern soll durch eine Vielfalt an Dienstleistungsangeboten attraktiv und belebt werden.

Um die Ziele zu erreichen, wird im dörflichen Kern eine feinkörnige Baustruktur für Neubauten sowie ein Mix aus Wohn-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen angestrebt. Im städtischen Kern soll ein urbanes Zentrum mit Dienstleistungs- und Wohnangebot geschaffen werden. Mit einer hohen baulichen Dichte und einem maximalen Arbeitsplatzanteil wird ein attraktives Arbeits- und Wohnquartier mit Nähe zum Bahnhof und zum Innovationspark angestrebt.

Aufenthalt und Erholung

Der Gewässerraum der Glatt wird naturnah gestaltet und soll der Bevölkerung als Naherholungsraum dienen. Durch ökologische Aufwertungsmassnahmen wird die Biodiversität gefördert. Zudem sollen Aufenthaltsmöglichkeiten für die Erholungsnutzung sowie durchgängige Rad- und Fusswegverbindungen geschaffen werden. Des Weiteren sollen für Aufenthalt und Erholung verschiedene Plätze (Bahnhofplatz, Lindenplatz und Stadthausplatz) durch gestalterische Massnahmen aufgewertet werden.

Konkrete Absichten sind:

- Bahnhofplatz: klare Definition des Platzes und damit Schaffung von Raum für Ankunft und Aufenthalt
- Lindenplatz: Neugestaltung des Knotens Bahnhof-/Wallisellenstrasse und somit Ausgestaltung eines Platzes im Zentrum
- Stadthausplatz: Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV durch Verkehrsberuhigung der Zürich-/Usterstrasse, um der Zerschneidung des bestehenden Platzes entgegenzuwirken

Verkehr und Parkierung

Im Bereich Knoten Zürich-/Usterstrasse und Bahnhofstrasse soll durch Temporeduktion mehr Raum für den Langsamverkehr und die Platzgestaltung geschaffen werden.

Durch Neuaufteilung der Strassenräume werden die Verkehrsflächen zugunsten des Langsamverkehrs entlang der Bahnhof- und Wallisellenstrasse optimiert. Die Parkierungsanlagen sollen unterirdisch oder an der strassenabgewandten Seite angebracht werden.



Konzeptplan
Stadtzentrum
Dübendorf

Ausgangslage

Das räumliche Konzept rund um die Bahnhofstrasse soll in Form einer Teilrevision der Nutzungsplanung umgesetzt werden. Dieses sieht für das Gebiet neue Entwicklungsziele vor, welche mithilfe allgemeinverbindlicher Festlegungen im Rahmen der Nutzungsplanung umgesetzt werden sollen. Dem Stadtzentrum mangelt es heute an einem klar definierten Charakter. Klar abgegrenzte Abschnitte entlang der Bahnhofstrasse sowie die Ausbildung von drei unterschiedlichen Plätzen sollen dem Zentrum zu einer neuen Identität verhelfen. Wertvolle und charakteristische Strukturen und die für die Nächsterholung wichtigen Freiräume entlang der Glatt sollen erhalten und in ihrer Qualität gestärkt werden.

Inhalte der Teilrevision

Durch einen Abgleich der Entwicklungsziele mit der heute rechtskräftigen Nutzungsplanung wurden die Teilrevisionsinhalte abgeleitet. Die Inhalte der Revision umfassen insbesondere eine massvolle Verdichtung im Bereich der Zentrumszonen sowie eine Umzonung der Kernzone zu Wohn- und Grünzone. Zudem wird eine einheitliche Regelung für die Kernzone angestrebt. Weiter müssen kleinere Änderungen und Ergänzungen in der heute rechtsgültigen Bau- und Nutzungsordnung vorgenommen werden.

Durch die vorliegende Teilrevision wird gegenüber heute zusätzlicher Wohnraum für rund 80 Personen geschaffen.

Obere Bahnhofstrasse (Z3)

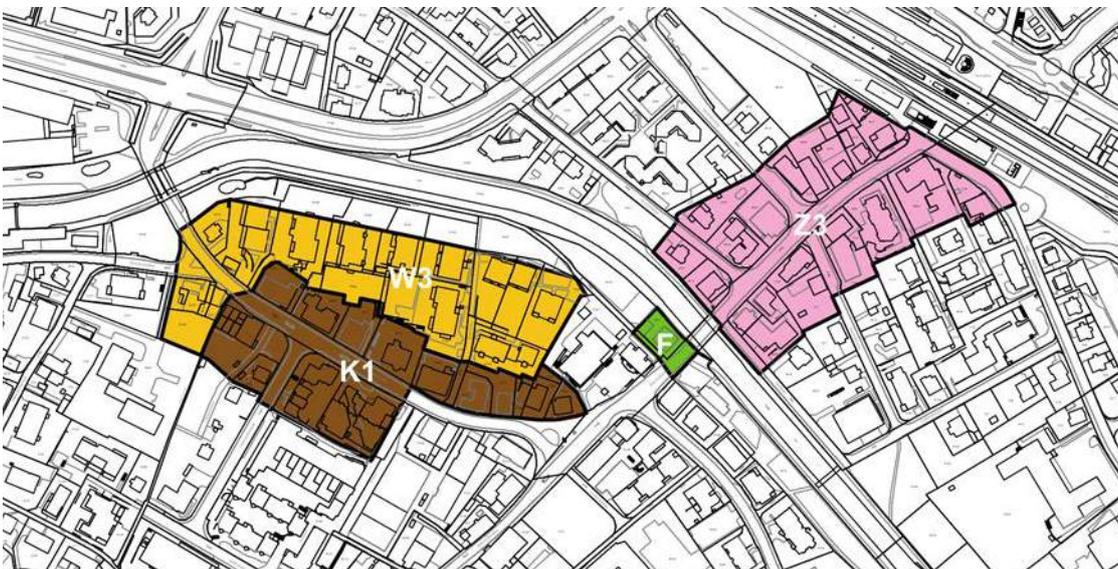
Im nördlichen Bereich der Bahnhofstrasse erfolgt eine Umzonung von der Zentrumszone Z2 in die Zentrumszone Z3. Die Bestimmungen zur Zentrumszone Z3 schreiben für dieses Gebiet neu einen maximalen Anteil an Wohnnutzung von 40% vor. Der Absicht des Konzepts – die prioritäre Nutzung von Dienstleistung und Verkauf zu stärken – wird somit Rechnung getragen. Mit der Umzonung werden zudem 17 Meter hohe Gebäude ermöglicht.

Überbauung Mettlen (W3)

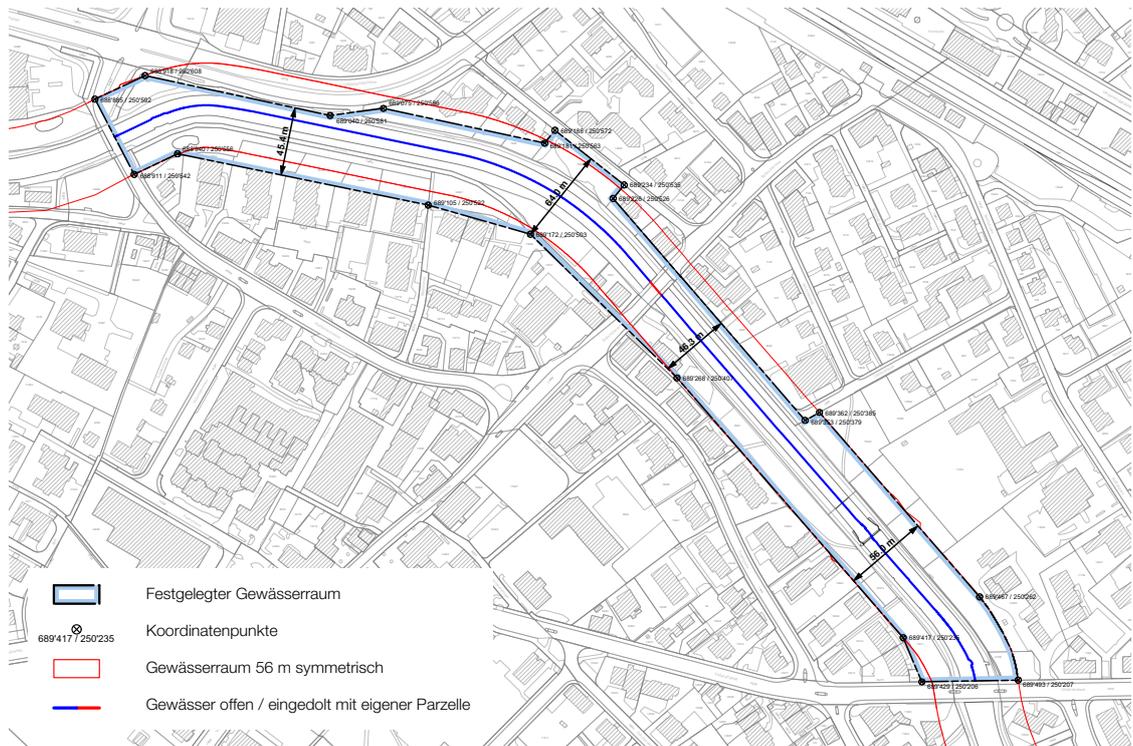
Das Gebiet Mettlen wird von der Kernzone K2 in die Wohnzone W3 umgezont. Durch die Wohnzone W3 wird ein abgestufter Übergang von der Freihaltezone F an der Glatt zur Kernzone K1 angestrebt. Das Gebiet wurde im Jahre 2007 neu überbaut, deshalb sind heute keine historischen Strukturen mehr vorhanden. Durch die Lage an der Glatt ist das Gebiet ein sehr attraktiver Standort für Wohnnutzung. Um die Durchlässigkeit zur Glatt sicherzustellen und den Gewässerraum einzubeziehen sowie eine möglichst gute Eingliederung der Bauten zur Kernzone K1 zu erreichen, wird das Gebiet mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert.

Wallisellenstrasse und Glattbrücke (K1 und F)

Im Gebiet nördlich der Wallisellenstrasse erfolgt eine Umzonung von der Kernzone K2 in die Kernzone K1. Durch die Umzonung wird neu entlang der Wallisellenstrasse ein zusätzliches Vollgeschoss ermöglicht. Südlich der Wallisellenstrasse erfolgt eine Umzonung von der Zentrumszone Z2 in die Kernzone K1. Um ein einheitliches Orts- und Strassenbild zu schaffen sowie den bestehenden historischen Strukturen gerecht zu werden, sind in diesen zwei Gebieten nur traufständige Bauten zulässig. In der Kernzone K1 wird der maximale Anteil an Wohnnutzung auf 70% begrenzt, um einen belebten Kern anzustreben, wie es das räumliche Konzept vorsieht. Die maximale Gebäudelänge wird auf 20 Meter beschränkt, um den dörflichen Charakter zu wahren. Entlang der Glatt soll der Freiraum durchgängig werden, deshalb wird der Abschnitt der Kernzone im Bereich Glattbrücke in eine Freihaltezone umgezont.



Übersicht
Revisionsinhalte



Festlegung
Gewässerraum

Festlegung Gewässerraum

Anlass

Seit Juni 2011 muss gestützt auf das Gewässerschutzgesetz (GSchG) und die Gewässerschutzverordnung (GSchV) entlang von öffentlichen Gewässern ein Gewässerraum nach kantonalen Vorgaben ausgeschieden werden.

Der Gewässerraum kann parallel zu einer Nutzungsplanungsrevision oder im Rahmen eines Gewässerprojekts auf Antrag des Gemeinderates durch den Kanton festgelegt werden.

Die Teilrevision «Stadtzentrum» wird zum Anlass genommen, den Gewässerraum für die Glatt innerhalb des Bearbeitungsperimeters festzulegen.

Gewässerraum

Für die Festlegung des Gewässerraums ist die natürliche Gerinnesohlenbreite (GSB) massgebend. Diese wird je nach ökomorphologischem Zustand des Gewässers mithilfe eines Faktors aus der aktuellen GSB abgeleitet.

Für den betrachteten Abschnitt der Glatt ist gemäss des Merkblattes «Festlegung des Gewässerraums bei nutzungsplanerischen Verfahren und bei Wasserbauprojekten» des Kantons Zürich ein Gewässerraum von mindestens 56 Metern Breite festzulegen.

Die Ausscheidung des Gewässerraums hat in der Regel symmetrisch zum Gewässer zu erfolgen. Aufgrund besonderer Verhältnisse darf auch ein asymmetrischer Gewässerraum festgelegt werden.

Bei einem symmetrisch ausgeschiedenen Gewässerraum würde die Nutzung der Zentrumszone und die Kernzone im Bereich der Glattbrücke stark eingeschränkt. Ebenso reicht der Gewässerraum im westlichen Abschnitt weit in die Überlandstrasse hinein.

Der Gewässerraum wird deshalb grob in drei Abschnitte gegliedert: Der östliche Teil zwischen Usterstrasse bis Casinostrasse wird symmetrisch zur Glatt auf einer Breite von mindestens 56 Metern ausgeschieden. Im dicht bebauten Gebiet um die Bahnhofstrasse wird er auf 46 Meter reduziert und in Richtung südwestliches Ufer und damit in die Freihaltezone verschoben. Die Reduzierung verhindert eine allzu starke Zäsur durch die Glatt und gewährleistet ein zusammenhängendes Zentrumsgebiet entlang der Bahnhofstrasse. Im letzten Abschnitt muss der Gewässerraum aufgrund der nördlich parallel zur Glatt verlaufenden Überlandstrasse ebenfalls nach Südwesten verschoben werden. Auch hier beansprucht er vor allem Flächen der Freihaltezone. Auf der gesamten Länge wird die Minimalbreite von 45 Metern nicht unterschritten.

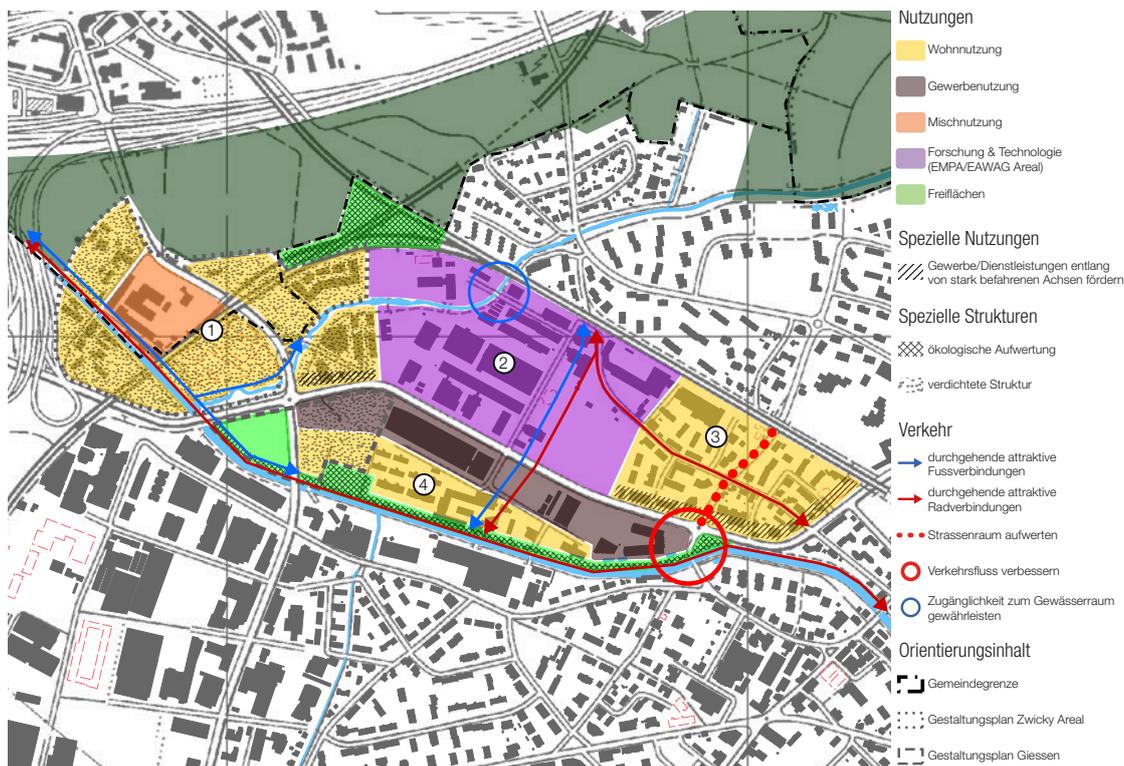
BEARBEITUNGSGEBIET «DÜBENDORF NORD-WEST»

Beitrag von:

Drita Hasani
Dominique Steiner
Jan Braun

Ausgangslage

In einem ersten Schritt wurde für den in der untenstehenden Abbildung bezeichneten Perimeter ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Rahmen der Erstellung des Entwicklungskonzeptes wurden insbesondere auch aktuelle Planungen und Projekte der umliegenden Areale wie auch die Zielsetzungen von den verschiedenen Planungsträgern mit einbezogen.



Räumliches Entwicklungskonzept «Dübendorf Nord-West»

Wichtigste Ziele

Das Konzept sieht folgende Ziele vor:

- Das Zwicky Areal (vgl. ① im Plan) wird in einer städtebaulichen und architektonisch hochwertigen, verdichteten Bebauung mit Blick auf die Vernetzung und die Aufwertung der Freiräume weiterentwickelt.
- Das EMPA- und EAWAG-Areal (vgl. ② im Plan) mit Nutzung Forschung und Technologie wird in Dübendorf erhalten und weiterentwickelt.
- Die Wohnnutzung wird gestärkt. Dabei wird auf die bestehende Bebauungs- und Grünstruktur Rücksicht genommen. Entlang der Überlandstrasse wird neben der Wohnnutzung die gewerbliche Nutzung und Dienstleistung vorgesehen. (vgl. ③ im Plan)
- Die gewerbliche Nutzung entlang der Überlandstrasse wird gestärkt. Wohnnutzung etabliert sich zwischen dem Gewerbestreifen und dem Grünstreifen entlang der Glatt. (vgl. ④ im Plan)

Gewünschte Entwicklungen

Das Entwicklungskonzept schafft die Voraussetzungen, dass sich das Gebiet Dübendorf Nord-West wie folgt verändern kann:

- Trotz der Schliessung der Produktionsstätte der Seidenzwirnerei Zwicky werden die Zeugnisse der Industrialisierung nicht zerstört, sondern wiederbelebt. Es wird eine Strategie gewählt, die auf Kontinuität und Langlebigkeit abzielt.
- Das EMPA- und EAWAG-Areal in Dübendorf ist einer der drei wichtigsten Forschungsstandorte in der Schweiz und trägt somit zum Image der Stadt Dübendorf bei. Deshalb sollen Flächen, die in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegen und an die bereits vorhandenen Anlagen der Forschungsanstalten grenzen, der EMPA und EAWAG zugute kommen, um eine räumliche Erweiterung der Forschungsanstalten zu ermöglichen.

Teilrevision Nutzungsplanung

In diesem Teil der Arbeit geht es darum, wichtige Inhalte des Entwicklungskonzepts im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung eigentümergebunden festzulegen.

Dabei sind folgende Änderungen Bestandteil der Teilrevision:

- Änderung der Bauordnung
- Änderung des Zonenplans, Massstab 1:2'500
- Planungs- und Mitwirkungsbericht nach Art. 47 RPV
- Festlegung der Gewässerräume, Massstab 1:2'000
- Anpassung der Sonderbauvorschriften im Gebiet Giessen

Nachfolgend werden die wichtigsten Zonenplanänderungen in den einzelnen Quartieren kurz erläutert.

Änderung entlang der Überlandstrasse:

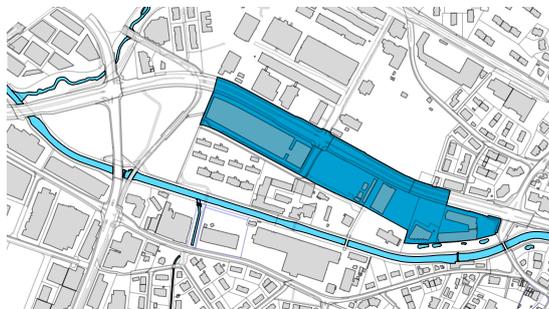
- Umzonung der Zentrumszone Z3 in die Industrie- und Gewerbezone IG3

Änderungen entlang der Glatt:

- Aufzonung der Wohnzone W4 in eine Wohnzone W5
- Umzonung der Zentrumszone Z3 in eine Wohnzone W5

Änderung entlang der Überlandstrasse

- Die bestehende Zentrumszone Z3 entlang der Überlandstrasse wird in die Industrie- und Gewerbezone IG3 umgezont.



Perimeter der Umzonung entlang der Glatt

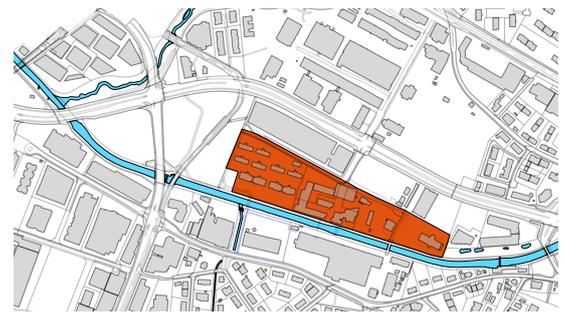
Perimeter der Umzonung entlang der Überlandstrasse

Entlang der stark befahrenen Überlandstrasse – von der bereits bestehenden Baute der AMAG im Nordwesten bis zur Anlage der SV Group im Südosten – ist eine industrielle und gewerbliche Nutzung vorgesehen. Diese Zone ist für mässig störende Betriebe definiert. Wohnnutzungen sind nicht erlaubt. Es sind lediglich provisorische Gemeinschaftsunterkünfte für vorübergehend angestellte Personen zugelassen. Die dort vorhandenen Anlagen der AMAG, Givaudan und SV Group werden ausschliesslich gewerblich genutzt. Mit den Bauten der EMPA und EAWAG auf der gegenüberliegenden Strassenseite bilden sie ein harmonisches Gefüge, da ähnliche Volumetrien vorhanden sind.

Die Überlandstrasse weist mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 20'000 Fahrzeugen ein hohes Verkehrsaufkommen und damit auch hohe Lärmemissionen auf. Eine industrielle und gewerbliche Nutzung auf diesem Abschnitt erscheint als sinnvoll, da solche Nutzungen der Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen sind und somit weniger empfindlich auf Lärmimmissionen reagieren. Ausserdem wird der Strassenlärm durch die Industrie- und Gewerbebauten aufgefangen, was dazu führt, dass die dahinterliegenden Wohngebiete geschützt sind.

Änderungen entlang der Glatt

- Die bestehende Wohnzone W4 entlang der Glatt sowie ein Teil der Zentrumszone Z3 werden in eine Wohnzone W5 umgezont.

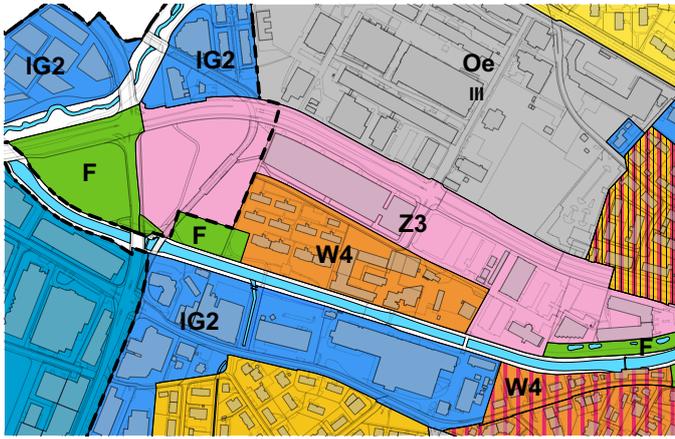


In der bestehenden Wohnzone W4 einschliesslich der östlich angrenzenden Parzelle in der Zentrumszone Z3 wird die Wohnnutzung gestärkt. Die umliegenden Gebäude sind ca. 18 bis 20 Meter hoch. Im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen und aufgrund der Geschossigkeiten der umliegenden Gebäude ist eine Aufzonung in eine Wohnzone W5 sinnvoll. Zudem liegt das Gebiet an ruhiger Lage direkt am Gewässer. Einkaufsmöglichkeiten sowie die Glattalbahnhaltstelle sind in Fusswegdistanz erreichbar.

Das Gebiet wird durch einen Lärmriegel von der Strasse abgegrenzt. Auf diesem Gebiet ist nur ein kleiner Anteil (max. 20%) an nicht störendem Gewerbe zulässig. Dadurch wird sichergestellt, dass die Ruhe im Gebiet bewahrt wird.

In der W5 – die in Dübendorf neu eingeführt werden soll – ist eine maximale Ausnützung von 1.1 erlaubt. Die Grenzabstände in der W5 betragen für den kleinen Grenzabstand 6 und für den grossen Grenzabstand 15 Meter. Sie wurden von der W4 übernommen. Ein Vergleich mit anderen Bauordnungen zeigt, dass in Dübendorf bereits in der W4 sehr grosszügige Grenzabstände festgelegt werden. Für eine qualitätsvolle innere Verdichtung reichen diese Grenzabstände aus.

Mit dem vorliegenden Teilrevisionsvorschlag wird die Grundlage geschaffen, dass die Ziele des Konzeptes erreicht werden können. Insbesondere dem Ziel «Förderung der Wohnnutzung» wird im Rahmen der Teilrevision Rechnung getragen.



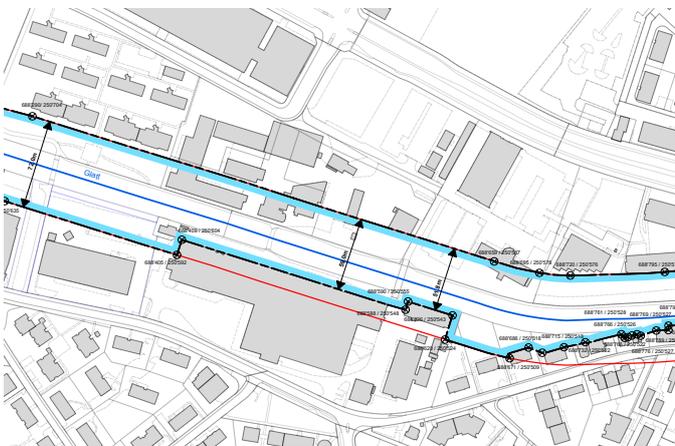
- K2** Kernzone 2
- Z2** 110% Zentrumszone (ob. Bahnhofsgelände / Adlerstrasse)
- Z3** 140% Zentrumszone (Überlandstrasse Süd)
- W2b** 30% Wohnzone 2-geschossig
- W2c** 45% Wohnzone 2-geschossig
- W3** 65% Wohnzone 3-geschossig
- Wohnzone 3-geschossig mit Gewerbebeileichterung, mässig störendes Gewerbe zulässig
- W4** 80% Wohnzone 4-geschossig
- Wohnzone 4-geschossig mit Gewerbebeileichterung
- Wohnzone 4-geschossig mit Gewerbebeileichterung, mässig störendes Gewerbe zulässig
- IG2** BMZ 6 Industrie- und Gewerbezone 2
- IG3** BMZ 7 Industrie- und Gewerbezone 3
- Oe** Zone für öffentliche Bauten
- F** Freihaltezone

Rechtskräftiger Zonenplan



- W5** 110% Wohnzone 5-geschossig
- IG3** BMZ 7 Industrie- und Gewerbezone 3
- F** Freihaltezone
- Gewässer
- Perimeter Gewässerraum
- Gemeindegrenze

Teilrevision Zonenplan Anpassungen



- Gewässerraum
- Koordinatenpunkte
- Gewässerraum gemäss Art. 41a bzw. 41b GSchV
- offen/eingedöit mit eigener Parzelle
- offen/eingedöit ohne eigene Parzelle
- Flussname

Ausschnitt Festlegung Gewässerraum

Beitrag von:

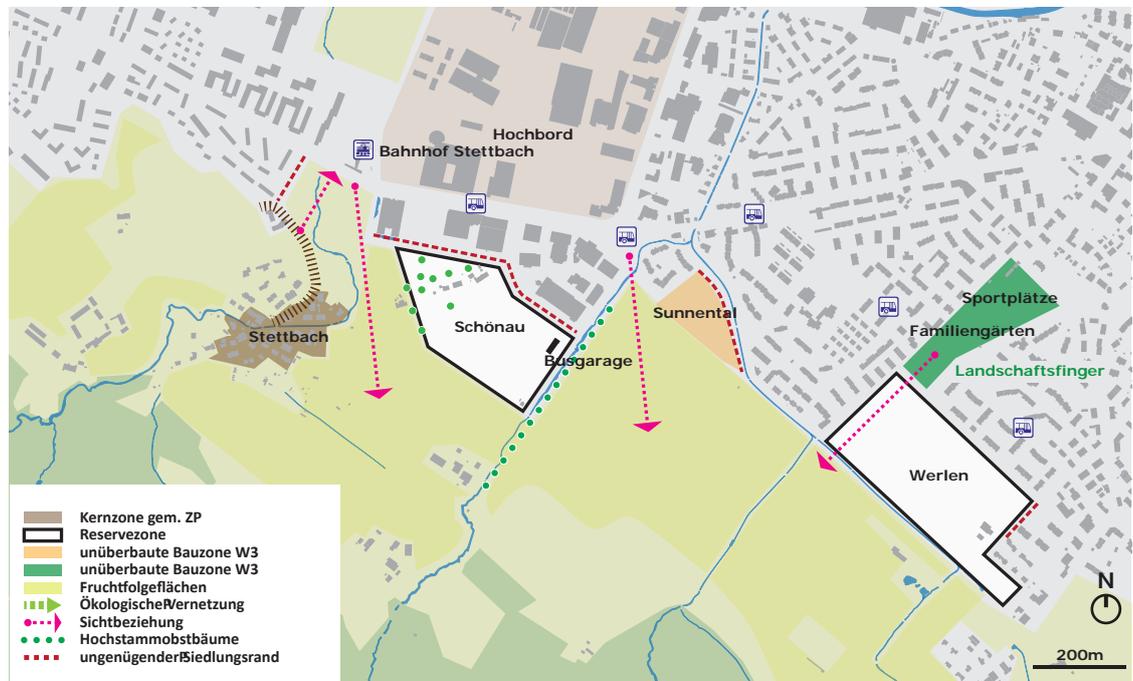
Lukas Echsle
 Kilian Treichler
 Michael Nievergelt

BEARBEITUNGSGEBIET «DÜBENDORF SÜD»

Analyse und Revisionsgründe

Die Stadt Dübendorf erwartet in den nächsten Jahren ein hohes Bevölkerungswachstum. Es wird vor allem in Gebieten mit hoher Erschliessungsgüte mit grösseren baulichen Entwicklungen gerechnet. Die Reservezonen

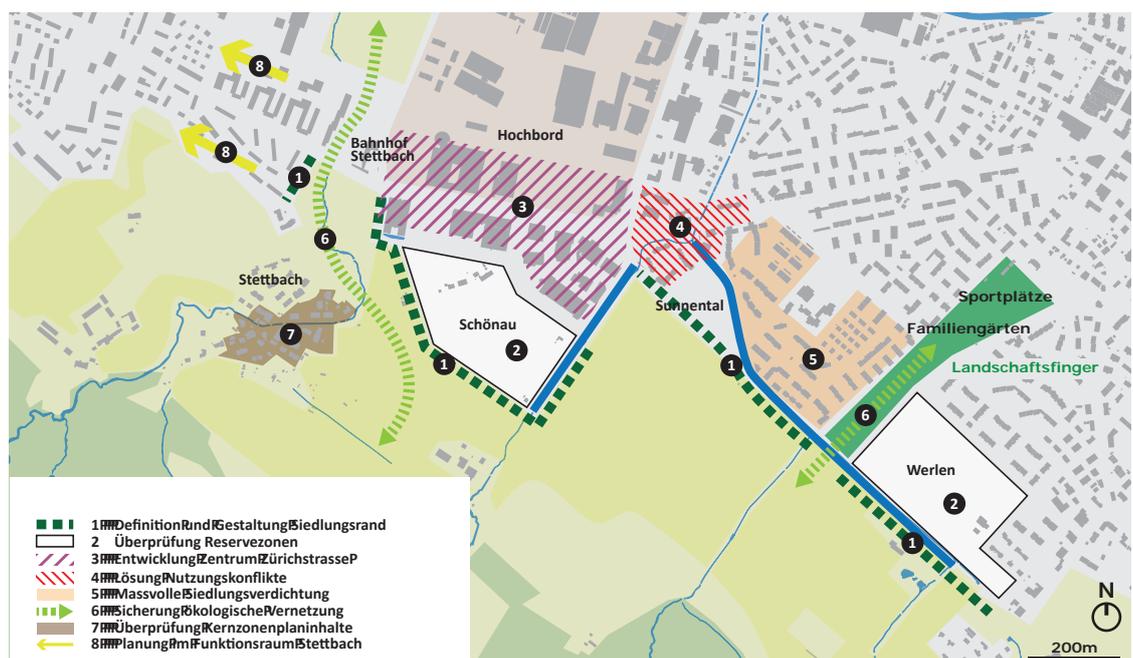
sollen daher gesamtheitlich überprüft und entweder eingezont oder aufgehoben werden. Dabei sind die Themen «Siedlungserweiterung», «innere Verdichtung» und «Ausgestaltung des Siedlungsrandes» von zentraler Bedeutung.



Plan
 Analyse-Fazit

Räumliches Konzept «Dübendorf Süd»

Nach Abschluss der Analyse wurde das räumliche Konzept «Dübendorf Süd» erarbeitet. Im Konzept wurden acht Entwicklungsziele definiert, welche im abgebildeten Konzeptplan verortet und benannt sind.



Konzeptplan,
 räumliches
 Konzept
 «Dübendorf
 Süd»

Revisionsziele

Um die Entwicklungen im Gebiet Dübendorf Süd mit raumplanerischen Mitteln lenken zu können, ist eine Teilrevision der Nutzungsplanung notwendig. Die Teilrevision hat zum Ziel, die aus dem räumlichen Konzept Dübendorf Süd stammenden Entwicklungsabsichten umzusetzen. Exemplarisch wird im Anschluss für die folgenden Themen die konkrete nutzungsplanerische Umsetzung aufgezeigt:

- Ein sorgfältiger Umgang mit der Ausgestaltung des Siedlungsrandes und eine angemessene Revitalisierung des Breitbachs sind anzustreben. Der Siedlungsrand soll dazu beitragen, die Siedlung zu strukturieren.
- Die Dimensionierung der bestehenden Reservezonen Schönau und Werlen sollen überprüft und gegebenenfalls definitiv den Bauzonen zugeführt werden.
- Die im kommunalen Richtplan eingetragenen Verbindungen von Landschaftsräumen vernetzen verschiedene Lebensräume ausserhalb, aber auch innerhalb der Siedlung. Um dies zu erreichen, sind ökologisch wertvolle und siedlungstrennende Freiflächen planerisch zu sichern.

Aufwertung Siedlungsrand

Anpassung Bauordnung

Um die ökologische und ästhetische Qualität des Siedlungsrandes zu erhöhen und längerfristig sicherzustellen, wird das Kapitel «Gestaltung» in der Bauordnung um den Artikel «Siedlungsrand» ergänzt. Damit werden die vorhandenen Aussagen zum Siedlungsrand spezifiziert und detailliertere Vorgaben zu dessen Ausgestaltung gemacht.

Erläuterungen

Der Siedlungsrand wird in der rechtskräftigen Bauordnung im Artikel 38a Abschnitt 2 erwähnt. Trotzdem ist die heutige ästhetische Erscheinung des Siedlungsrandes in vielen Abschnitten ungenügend und der ökologische Wert oft nur gering. Durch einen neuen, eigenständigen Artikel wird die Bedeutung des Siedlungsrandes verdeutlicht und es werden konkrete Beispiele zur Ausgestaltung genannt. Insgesamt bietet der neue Artikel eine bessere Grundlage zur Einforderung von gut gestalteten Siedlungsrandern. Als weiterführendes Dokument zur Beurteilung von Baubewilligungen soll die Broschüre «Siedlungsrande in der kommunalen Raumplanung» der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) verwendet werden.

Ergänzung des Artikels 38a in der Bauordnung Artikel 38a Siedlungsrand

¹ *Der Siedlungsübergang zu offenen Landschaften, Gewässern und Wäldern sowie Freihalte- und Erholungszonen ist natürlich auszubilden. Dazu muss bei der Überbauung oder Neugestaltung von Randparzellen ein genügend breiter, unversiegelter, extensiv genutzter Übergangsstreifen mit standortgerechter Bepflanzung realisiert werden (z.B. Naturwiese, Krautsaum, Hecken, Sträucher, Bäume). Er ist von störenden baulichen Anlagen wie Abstellplätzen, Mauern, Nebenbauten und Ähnlichem freizuhalten.*

² *Bei der Gestaltung der Bauten sowie der Aussenräume ist auf die besondere örtliche Situation Rücksicht zu nehmen.*

³ *Bei Neubauten, Neuanlagen und allen weiteren Bauvorhaben, die mit einer Umgestaltung der Umgebung verbunden sind, ist im Baubewilligungsverfahren ein Umgebungsplan vorzulegen.*

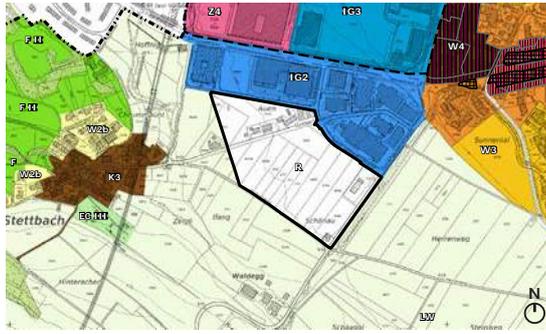
Kommentar zu den einzelnen Absätzen

Absatz 1 definiert die Anwendungsbereiche des Artikels und wie die geforderte, natürliche Gestaltung erfüllt werden muss. Dabei werden einerseits zwingende Vorgaben gemacht, aber mit dem Verzicht auf eine genaue Angabe zur Breite auch die situationsgerechte Anwendung erlaubt. Mit der Aufzählung von Beispielen wird der Rahmen definiert, in welchem die Gestaltung erfolgen soll. Ausserdem werden explizit störende Anlagen untersagt. Eine Pflicht zur Renaturierung von Gewässern durch Private wird bewusst weggelassen, da dies in der Praxis kaum umsetzbar ist.

Absatz 2 trägt der Bedeutung Rechnung, welche die Gestaltung der eigentlichen Bauten und ihren Aussenräumen auf die Erscheinung des Siedlungsrandes haben.

Absatz 3 schreibt den Umgebungsplan vor, der aufzeigt, wie die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 erfüllt werden. Somit kann die zuständige Behörde im Baubewilligungsverfahren den Umgang mit dem Siedlungsrand anhand eines konkreten Projekts überprüfen.

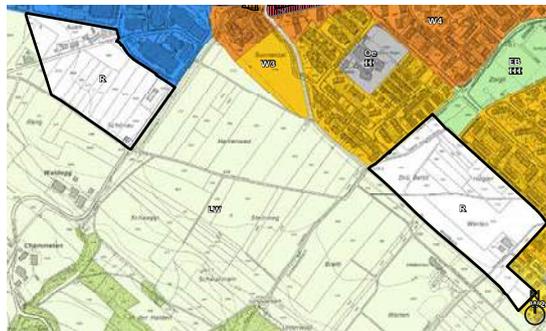
Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan, Reservezone Schönau



Ausschnitt Zonenplan teilrevidiert, neu W4



Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan, Reservezone Werlen



Ausschnitt Zonenplan teilrevidiert, neu W3



Einzonung Reservezone Schönau in W4

Gemäss der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung ist der Bedarf für eine Erweiterung der Bauzonen in den nächsten 15 Jahren gegeben. Die Reservezone Schönau wird im kantonalen Richtplan bereits als Siedlungsgebiet ausgewiesen. Das regionale Leitbild der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) von 2006 definiert diese Reservezone gar als Einzonungsgebiet für Wohnnutzung von regionaler Bedeutung. Durch die Nähe zum Bahnhof Stettbach und zur Erholungslandschaft eignet sich die Reservezone Schönau für Wohnnutzung. Ebenfalls kann in Kombination mit der konsequenten Umsetzung des neuen Artikels zum Siedlungsrand ein qualitativvoller Siedlungsabschluss im Süden Dübendorfs gesichert werden. Aufgrund dieser Erkenntnisse wird die Reservezone Schönau einer viergeschossigen Wohnzone zugeführt.

Einzonung Reservezone Werlen in W3

Die Reservezone Werlen ist im kantonalen Richtplan dem Siedlungsgebiet zugewiesen. Aufgrund des Bedarfes nach Bauland der Stadt Dübendorf, werden Teile der Reservezone Werlen der dreigeschossigen Wohnzone zugeführt. Der Abschluss der dreigeschossigen Wohnzone im Nordwesten bildet der Landschaftsfinger, der neu durch eine Freihaltezone gesichert wird. Gleichzeitig kann in Kombination mit der konsequenten Umsetzung des neuen Artikels zum Siedlungsrand - auch hier im westlichen Teil des neuen Quartiers Werlen - ein qualitativvoller Siedlungsabschluss gesichert werden.

Schlusswort

Die vorliegende Teilrevision der Nutzungsplanung zeigt auf, wie die Entwicklungsabsichten aus dem Konzept Dübendorf Süd allgemeinverbindlich in der Nutzungsplanung verankert werden können. Durch die Einzonung der Reservezonen kann ein Teil des Baulandbedarfes der nächsten 15 Jahre abgedeckt werden. Von den vier bestehenden Reservezonen eignen sich die beiden Reservezonen Schönau und Werlen am besten für eine Einzonung.

Gesamthaft gesehen, bildet die vorliegende Teilrevision die Grundlage für ein quantitatives wie auch qualitatives Wachstum der an geeigneten Standorten der Stadt Dübendorf.

KOMMUNALE RAUMPLANUNG

KONSEQUENZEN DER GEPLANTEN UMNUTZUNG DES MILITÄRFLUGPLATZES AUF DIE BESTEHENDE STADTSTRUKTUR - HERAUSFORDERUNGEN UND HANDLUNGSVORSCHLÄGE

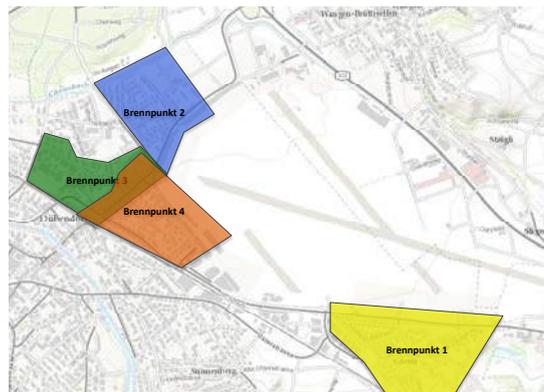
Die anstehende Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf bietet eine Entwicklungsmöglichkeit, die aufgrund ihrer Dimension und Lage ein grosses Potenzial für die Stadt Dübendorf, das Glattal und die gesamte Nordostschweiz darstellt. Im Rahmen dieses Raumplanungsprojekts sollen die Auswirkungen der künftigen Flugplatzentwicklung auf die bestehende Stadtstruktur betrachtet werden. Dazu werden Brennpunkte identifiziert und planerische Reaktionsmöglichkeiten aufgezeigt.

Ausgangslage

Die Vorstellungen zur Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf von Bund, Kanton, Region, Gemeinde und Interessensgruppen widersprechen sich zum Teil diametral. So werden die in den Sachplanungen beabsichtigten Festlegungen zur zivilen Nutzung des Flugplatzes von den Standortgemeinden und der Region Glattal abgelehnt und stattdessen die Einrichtung eines Regionalparks zur Naherholung für die Bevölkerung gewünscht. Einzig Einigkeit besteht darüber, dass im nordwestlichen «Kopfbereich» ein Innovationspark realisiert werden soll. Diese möglichen Umnutzungen des Militärflugplatzes werden nicht nur sehr unterschiedliche Auswirkungen auf das Flughafenareal an sich haben, sondern auch auf die bestehende Stadtstruktur jenseits des Flughafengeländes. Die Art der Umnutzung des Militärflugplatzes wird massgeblich auch die Entwicklung der direkt angrenzenden Stadtstrukturen prägen, wie etwa die bestehenden Wohnquartiere, die Verkehrsknotenpunkte oder die Gewerbeflächen. Je nach Entwicklung auf dem Areal werden diese einen mehr oder minder starken Entwicklungsdruck erfahren. Der geplante Anschluss des Flugplatzes Dübendorf an die Glattalbahn wird diesen Entwicklungsdruck noch verstärken.

Aufgabenstellung und Ziele

Hier setzt das Projekt Raumplanung an, in welchem diese Auswirkungen auf die Stadtstruktur von Dübendorf untersucht werden sollen. Aufgabe ist es, die Auswirkungen der Entwicklungen auf dem Areal des Militärflugplatzes Dübendorf auf die umgebende Stadtstruktur von Dübendorf aufzuarbeiten und exemplarisch aufzuzeigen, wie eine raumplanerische bzw. städtebauliche Lösung für einen ausgewählten Brennpunkt (vgl. Abbildung Brennpunkte) aussehen kann, und deren raumplanerische Instrumentierung zu skizzieren. Ziel ist es, in der Rolle eines Raumplanungsexperten eine Empfehlung für die Entwicklung der dem Flugplatz anliegenden Stadtquartiere zu Handen der Stadt Dübendorf abzugeben.



Fazit der Dozierenden

Im Rahmen dieser Projektarbeit konnte aufgezeigt werden, wie in den an den Flugplatz angrenzenden Stadtquartieren auf die künftige Entwicklung des Flugplatzareals reagiert werden kann. Die Studierenden mussten dabei auf ihr während des Studiums angeeignetes Wissen bezüglich Raumplanung, Städtebau, Verkehr, Kommunikation usw. zurückgreifen.

Projektarbeit
HS 2015
5. Semester
Modul:
Planungs-
instrumente und
Methodik 6
DozentInnen:
D. Engelke
H. Berger
A. Schneider
G. Kerschbaumer
M. Schlatter

Im Modul betrachtete Brennpunkte

Beitrag von:

Lukas Echsle

BRENNPUNKT 1 «GFENN»

Vorgehen

Der Stadtteil Gfenn soll im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf genauer betrachtet werden. Dieses Gebiet liegt im östlichen Teil der Stadt, eingeschlossen zwischen der Überlandstrasse, dem Bahntrasse und dem Naturschutzgebiet Chrutzelriet. Durch eine vertiefte Analyse werden Stärken und Schwächen, aber auch Potenziale und Risiken erkannt. Mit einem Quartierleitbild wird die gewünschte Entwicklung mit dem Planungshorizont bis 2046 festgelegt. Um die Entwicklung zu steuern, wird ein Bottom-Up Prozess angestrebt. Eingeleitet wird dieser Prozess mit einem kooperativen Workshopverfahren, welches die Grundeigentümer in der Lösungsfindung unterstützen soll. Der Prozess an sich sowie die Entwicklungsabsichten sollen von möglichst vielen verschiedenen Beteiligten mitgetragen werden.

Evaluation Brennpunkte

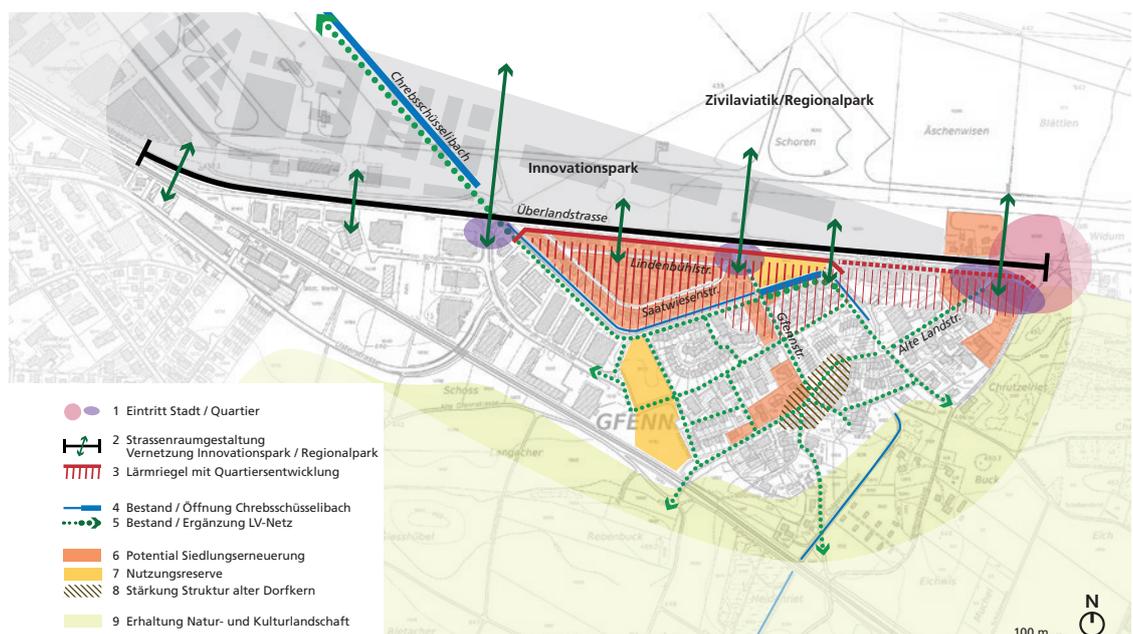
In einem ersten Schritt sind flugplatznahe Quartiere zu eruieren, welche von der Flugplatzentwicklung beeinflusst werden. Die Stadt war bis anhin aktiv und führte diverse Planungen entlang der Bahnhof- und Wangenstrasse, im Bereich des Innovationsparks sowie in Flugplatznähe durch. Diese Gebiete erfahren heute den stärksten Entwicklungsdruck. Für die Stadt Dübendorf sind jedoch insbesondere die Gebiete von Interesse, in denen noch keine Ideen oder Planungen angedacht wurden. In diesen Quartieren sind Stärken und Schwächen sowie Potenziale und Risiken noch weitgehend unbekannt.

Vertiefte Analyse

Das Quartier Gfenn zeichnet sich durch eine hohe Wohnqualität, die Nähe zur naturnahen Landschaft und einen aktiven Quartierverein aus. Die Überlandstrasse wird mit der Entwicklung des Flugplatzes künftig verstärkt als trennendes Element wahrgenommen werden. Die Zivilaviatik wird punkto Lärm keine wesentlichen Auswirkungen auf das Quartier Gfenn haben, da die Lärmbelastung der Überlandstrasse weitaus stärker im Quartier wahrgenommen wird. Da das Gebiet Gfenn bereits heute guten Zugang zu einem hochwertigen Landschafts- und Naherholungsraum hat, wird der auf dem Flugplatzareal geplante Regionalpark höchstens durch Spezialnutzungen, wie beispielsweise eine Skateboardanlage, für die Einwohnerinnen und Einwohner von Gfenn attraktiv erscheinen.

Quartierleitbild

Mit der Ausarbeitung eines Quartierleitbildes und der Leitziele wird die Basis für die räumliche Entwicklung im Quartier Gfenn geschaffen. Dieses grundsätzlich unverbindliche Quartierleitbild sollte möglichst durch einen Stadtratsbeschluss für behördenverbindlich erklärt werden oder als Basis für einen kommunalen Teilrichtplan dienen.



Quartierleitbild

Handlungsempfehlung

Der grösste Handlungsbedarf besteht darin, die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Gfenn auf längere Sicht sicherzustellen. Im Fokus stehen dabei insbesondere gezielte Lärmschutzmassnahmen zur Überlandstrasse hin.

Einerseits sollen durch Festlegungen in der Bau- und Zonenordnung Anreize für Grundeigentümer geschaffen werden, um dichter bauen zu können und gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Andererseits sollen die Grundeigentümer nach Bottom-Up-Prinzip mit einem Workshopverfahren in der Lösungsfindung unterstützt werden. Letzteres ist essentiell, um eine Basis zur Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den Grundeigentümern zu schaffen.

Workshopverfahren

Am Beispiel des Areals «Lindenbühl» wird das kooperative Workshopverfahren exemplarisch vorgestellt. Es ist Ziel, ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten, welches die Haltungen der Grundeigentümer vereint. Dieses Konzept bildet die Grundlage für die Aufstellung eines privaten Gestaltungsplans.

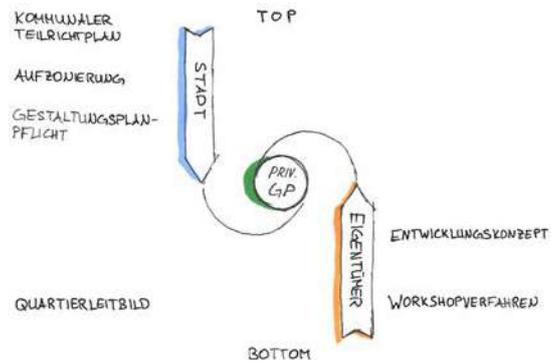
Wichtige Voraussetzungen für ein kooperatives Workshopverfahren sind:

- Das Areal soll gemäss den übergeordneten Planungen entwickelt werden (kantonale und regionale Richtplanung, Quartierleitbild);
- Das geplante Vorhaben schafft einen Mehrwert für die Allgemeinheit (z.B. preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum, Verminderung von Lärmemissionen);
- Die Absichten der Stadt sind grundsätzlich mit den Interessen der Grundeigentümer vereinbar;
- Die Gesamtbetrachtung des Areals bzw. eine Gesamtplanung ermöglicht eine bessere Lösung als der Einsatz der Regelbauweise auf einzelnen Parzellen.

Exemplarisch werden Projekt- und Arbeitsziele definiert sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten der Beteiligten festgehalten.

Die nachstehenden Entwicklungsvarianten dienen lediglich als Grundlage für die Diskussionen in den einzelnen Workshopgruppen. Aus den Diskussionen und unter Einbezug von Fachleuten wird erfahrungsgemäss ein noch grösserer Variantenfächer entstehen.

In Form einer Argumentenbilanz-Methode können die drei Varianten fachlich bewertet und übersichtlich verglichen werden. Der Vorteil ist, dass jede Person die Argumente neutral für sich lesen und die vorgegebene Bewertung selbst interpretieren kann. Die Offenlegung der Bewertungstechnik fördert das Verständnis und das Vertrauen unter den Teilnehmenden.



Schemaskizze Workshopverfahren



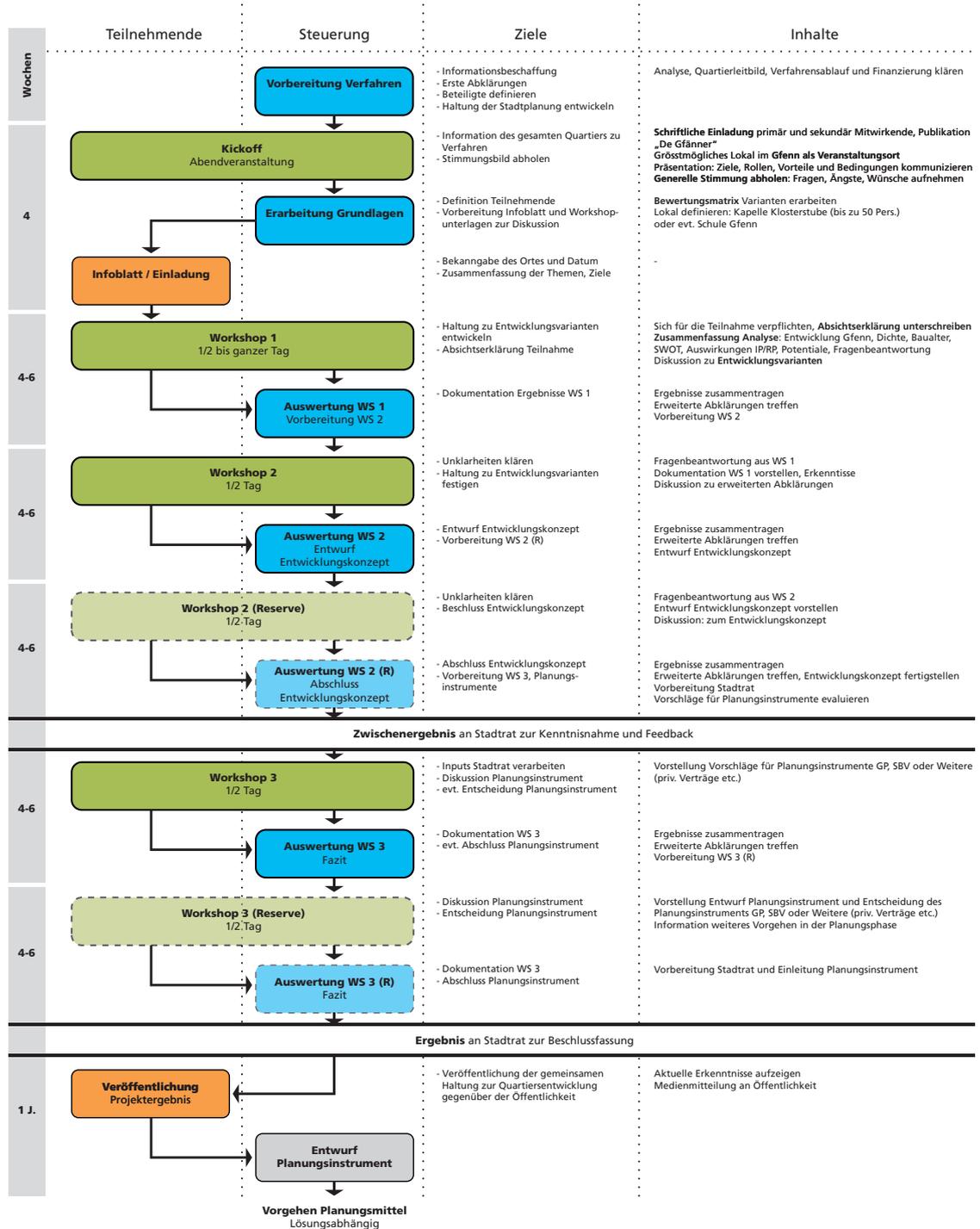
Entwicklungsvariante 1



Entwicklungsvariante 2



Entwicklungsvariante 3



Ablauf Workshopverfahren

Weiteres Vorgehen

Sobald das Quartierleitbild mittels Stadtratsbeschluss für behördenverbindlich erklärt wird, ist eine allfällige Festsetzung als kommunaler Teilrichtplan zu prüfen. Anschliessend sollte das Workshopverfahren gestartet werden. Parallel dazu kann auch die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) erarbeitet werden. Vor dem Start des Mitwirkungsprozesses zur Teilrevision der BZO im Gebiet Gfenn sollte das Ergebnis des Workshopverfahrens vorliegen.

BRENNPUNKT 2 «EGLISHÖLZLI»

Beitrag von:

Lukas Köchli

Gesamtstädtische Betrachtung

Die Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf wird sich stark auf die umliegenden Stadtstrukturen auswirken. Es gilt daher bereits heute diese Auswirkungen abzuschätzen und die wichtigsten Brennpunkte zu evaluieren. Zentrale Fragestellungen sind:

- Wie sollen die umliegenden Quartiere entwickelt werden?
- Wie wird eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung für den Innovationspark geschaffen?
- Wie kann eine Integration des Innovationsparks in die Stadt Dübendorf als neues Quartier erreicht werden?
- Was bedeutet der Innovationspark für andere Gebiete in Dübendorf?
- Wie werden sich die Baulandpreise verändern?

In der Arbeit wurde die Fragestellung einer Quartierentwicklung anhand des Quartiers Eglishölzli vertieft untersucht. Dabei wurde der Fokus darauf gelegt, eine Verdichtung in einem bereits überbauten Einfamilienhausquartier voranzutreiben und umzusetzen.

Richtkonzept Eglishölzli

Das Quartier Eglishölzli wird durch eine kleinteilige Parzellierung geprägt. Aufgrund dieser weisen die Bauten eine kleinkörnige Typologie auf. Auch ist eine hohe Durchgrünung vorhanden.

Einerseits sind diese identitätsstiftenden Qualitäten zu erhalten, andererseits ist eine Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte pro ha) von 150 Köpfen zu schaffen.

Das ausgearbeitete Richtkonzept gibt Handlungsanweisungen für einzelne Teile des Quartiers und soll zu einer qualitätsvollen Entwicklung des Quartiers beitragen. Dazu wurden fünf verschiedene Bereiche ausgeschieden, welchen unterschiedliche Entwicklungsziele und Handlungsanweisungen zugewiesen wurden.

Hohe Dichten mit einem Gestaltungsplan sichern

Es sind hohe Dichten mit einem Gestaltungsplan zu sichern. Dies bedeutet, dass durch diese Entwicklung im südlichen Bereich bereits ein grosser Teil des Zielwertes der Nutzungsdichte erreicht wird und somit in den rückwärtigen Bereichen eine schwächere Verdichtung zielführend ist.

Entwicklung im Gesamten anstreben

Die Gebiete im Osten sind als Gesamtes zu entwickeln, was mit einer Gestaltungsplanpflicht erreicht wird. Der Handlungsbedarf wird als niedrig eingestuft, da durch die heutige Parzellierung und Bebauung kaum eine andere Entwicklung möglich ist.

Aktive Bodenpolitik

Die Stadt soll Gespräche mit den Grundeigentümern führen. Die Grossparzelle kann optimal als Teilprojekt im Gesamtkonzept fungieren, jedoch ist dazu der Verhandlungswille des Grundeigentümers notwendig. Eine Arealüberbauung oder ein Gestaltungsplan ist zusammen mit dem Eigentümer zu erarbeiten, um dessen Bedürfnisse optimal einbeziehen zu können.

Kaum Potenzial zur Entwicklung

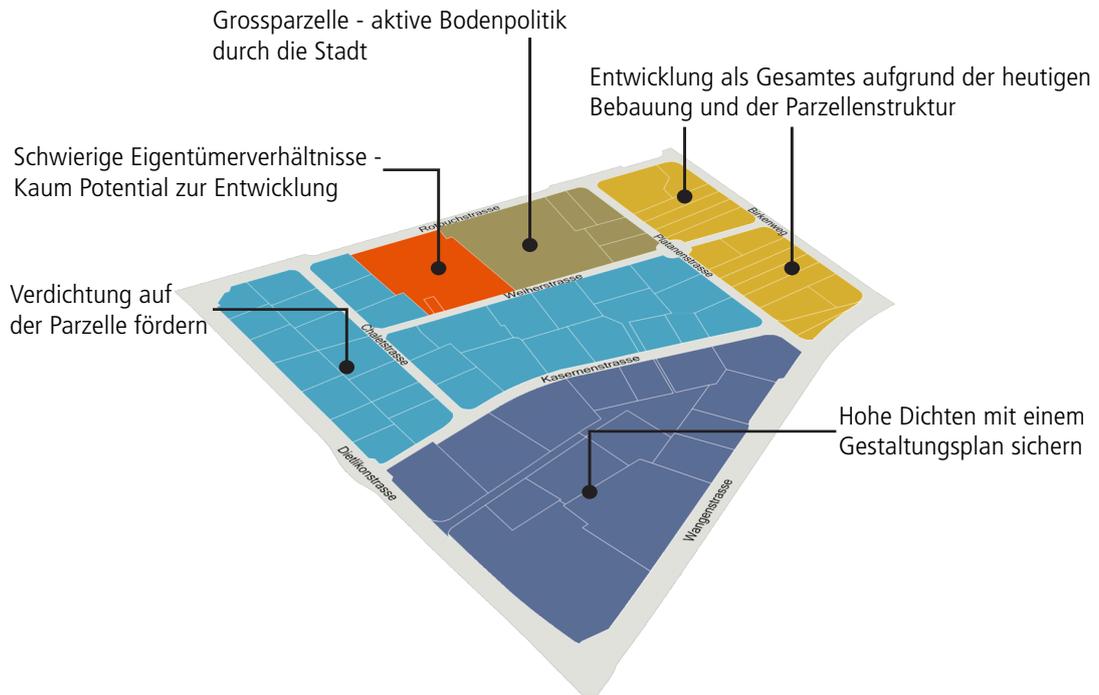
Die Überbauung an der Rotbuchstrasse 14 gehört einer Stockwerkeigentümerschaft, wodurch eine Entwicklung schwieriger voranzutreiben ist. Die Stadt sollte versuchen, die Parzelle mit der Überbauung aufzukaufen. Dadurch könnte die Stadt als Entwicklerin auftreten.



Parzellierung



Grünräume



Richtkonzept
Eglishölzli

Handlungsempfehlungen

Für die Entwicklung des Teilbereiches Verdichtung auf der Parzelle wurden Sonderbauvorschriften (SBV) ausgearbeitet. Diese räumen den Grundeigentümern einerseits Boni ein, andererseits hat die Stadt Dübendorf die Chance, Qualitäten einzufordern und in die Entwicklung einzugreifen, um eine qualitätsvolle Verdichtung zu koordinieren.

Festlegungen im Zonenplan

Im Zonenplan der Stadt Dübendorf wird eine neue überlagerte Zone festgelegt. Es soll klar ersichtlich sein, dass im bezeichneten Gebiet weitere gesetzliche Grundlagen vorhanden sind.

Eingliederung in der Bauordnung

Die Sonderbauvorschriften sollen bereits auf dem Titelblatt der Bauordnung der Stadt Dübendorf erwähnt werden und als Ergänzung zur Bauordnung auftreten. Damit die Sonderbauvorschriften in den Fokus rücken, soll nur ein Dokument publiziert werden (Bauordnung und SBV zusammen).

Zentrale Inhalte der Sonderbauvorschriften (SBV)

Zweck

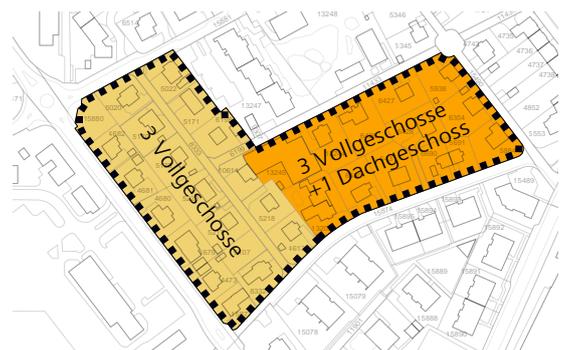
- Es sind Voraussetzungen für eine Verdichtung mit hoher Siedlungsqualität zu schaffen.
- Es sind Wohnüberbauungen gefordert, welche besonders gut gestaltet sind und sorgfältig in die Umgebung eingepasst werden. Identitätsstiftende Strukturen wie Parzellen, Strassen sowie Grünräume sind zu sichern.

Grundmasse

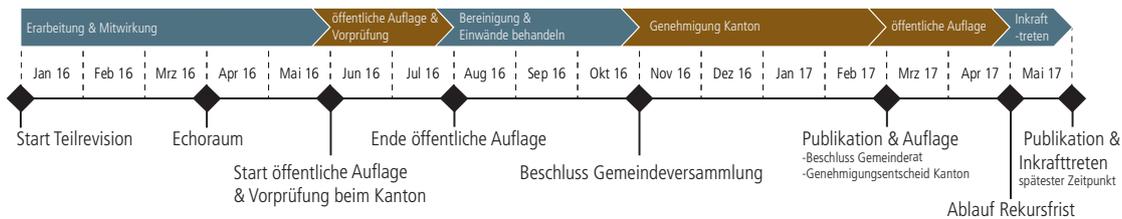
- Die zulässige Ausnützung beträgt 80%.
- Es sind gemäss Übersichtsplan im westlichen Teil 3 Vollgeschosse ohne zusätzlich anrechenbares Dachgeschoss zulässig. Im östlichen Teil sind 3 Vollgeschosse mit einem zusätzlich anrechenbaren Dachgeschoss erlaubt.
- Der grosse und der kleine Grenzabstand betragen je 4.5 Meter.
- Eine Fassade des Gebäudes ist komplett auf eine Strassenbaulinie zu setzen.
- Die maximalen Gebäudelängen und Gebäudebreiten betragen 12 Meter.
- Das Verhältnis zwischen Gebäudelänge und Gebäudebreite wird nach folgendem Grundsatz berechnet: «Maximale Gebäudelänge = Gebäudebreite x 1.3»

Siedlungsgestaltung

Die Bauten sind so zu gestalten, dass zusammen mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung eine gute Gesamtwirkung entsteht. An die Umgebungsgestaltung sind hohe Anforderungen zu stellen.



Übersichtsplan SBV



Planungsablauf

Umsetzung

Für die gesamte Umsetzung wird mit einer Dauer von 17 Monaten gerechnet. Somit kann sichergestellt werden, dass die nötigen Festlegungen bis zur Aufhebung der Planungszonen genehmigt werden.

Erarbeitung

Die Dauer für die Erarbeitungsphase wird mit 5 Monaten abgeschätzt. Somit ist genügend Zeit vorhanden, die nötigen Qualitäten zu erfassen und dazu Sonderbauvorschriften aufzustellen. Zentrales Element der Umsetzung ist die Mitwirkung. Es ist Ziel, eine hohe Akzeptanz durch Mitwirkung und Information zu erreichen. Dazu ist es wichtig, dass klar kommuniziert wird, zu welchem Zeitpunkt mitdiskutiert werden kann und wie die Inputs einfließen.

Mitwirkung

Zu Beginn ist eine Information der betroffenen Grundeigentümer vorzusehen und auch auf den Echoraum Ende März 2016 hinzuweisen. Nach 3 Monaten ist ein Echoraum zu veranstalten, wozu die Grundeigentümer persönlich einzuladen sind. Dabei sollen die Bedeutung des Areals und die planerischen Hintergründe erläutert werden. Die Verdichtung soll anhand von Beispielen erklärt werden. Dabei sind Chancen und mögliche Qualitäten einer Verdichtung aufzuzeigen.

Die vorgeschlagenen Sonderbauvorschriften sind detailliert vorzustellen. Dabei sind vor allem auch die Qualitäten und Chancen in Bezug auf einzelne Grundeigentümer hervorzuheben.

Öffentliche Auflage

Vor Beginn der öffentlichen Auflage ist aufzuzeigen, wie die gesammelten Inputs des Echoraums eingeflossen sind, oder zu begründen, wieso diese nicht berücksichtigt wurden. Die Teilnehmenden des Echoraums sollen ihre Inputs wiederfinden.

Parallele Verfahren

Zusammen mit den Sonderbauvorschriften werden auch die notwendigen Anpassungen im Baulinienplan genehmigt. In den Sonderbauvorschriften wird festgelegt, dass Gebäudefluchten jeweils exakt auf Strassenbaulinien zu setzen sind. Daher ist es relevant, dass die Baulinien zusammen mit den Sonderbauvorschriften genehmigt werden.

Qualität und Überbaubarkeit

Im westlichen Teil sind neu 3 Vollgeschosse zulässig. Dadurch wird den kleineren Parzellen Rechnung getragen und eine verträgliche Höhenabwicklung erreicht. Im östlichen Bereich sind die Parzellen grösser, weshalb 3 Vollgeschosse und 1 Dachgeschoss zugelassen werden können.

Die zulässige Ausnützung von 0.8 kann beinahe im gesamten Perimeter realisiert werden.

In einem Gebäude mit drei Vollgeschossen und den Massen von 12x12 Meter können zwei gleichwertige Wohneinheiten realisiert werden, was einer faktischen Verdichtung von 100 % entspricht. In Gebäuden mit drei Vollgeschossen und einem Dachgeschoss können zwei Wohneinheiten realisiert werden.



Darstellung möglicher Aufteilung von Wohneinheiten

Die Grenzabstände wurden auf 4.5 Meter festgelegt. Um eine Verdichtung auf den vorhandenen Parzellen zu fördern, sind nur kleine Grenzabstände sinnvoll und zwingend notwendig. Grössere Abstände würden sinnvolle Überbauungen auf kleinen Parzellen verunmöglichen.

Durch die Grenzabstände und die Begrenzung der Gebäudemasse werden trotzdem wohnliche Aussenräume geschaffen. Mit der Beschränkung der Gebäudemasse (12x12 Meter) kann die Punkttypologie der Einfamilienhäuser aufgenommen werden. Es wird somit ein Nebeneinander von Bestand und Neubauten ermöglicht.



Visualisierung möglicher Bebauung und Einpassung

Beitrag von:

Florian Birrer

BRENNPUNKT 3 «STÄGENBUCK»

Entwicklungskonzept

In einem ersten Schritt wurde für das Quartier «Stägenbuck» ein Entwicklungskonzept erarbeitet, welches insbesondere die Themen Nutzung, Verkehr und Freiraum aufnimmt.

Nutzung

Die Hauptnutzung im Quartier soll «Wohnen» bleiben. In der ersten Bautiefe entlang der Wangenstrasse soll die reine Wohnzone durch eine neue Zentrumszone ersetzt werden, in welcher im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen realisiert werden sollen. Nördlich der Überlandstrasse ist ein Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Der unüberbaute Teil der Zone für öffentliche Bauten im Nordosten des Perimeters wird in eine Wohnzone umgezont.

Verkehr

Das Langsamverkehrsnetz ist so aufgebaut, dass die drei wichtigen Ziele «Bahnhof», «Innovationspark» und «Schulareal Stägenbuck» möglichst direkt erreichbar sind. Für einen besseren Zugang vom Gebiet Stägenbuck zur Wangenstrasse wird eine neue Langsamverkehrsverbindung zwischen der Alpen- und Wangenstrasse geschaffen. Auf dem übergeordneten Langsamverkehrsnetz ist zwingend ein Trottoir und Velostreifen zu realisieren. Auf dem quartierinternen Langsamverkehrsnetz wird aus Platzgründen auf ein Trottoir oder Velostreifen verzichtet, jedoch muss die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden mit anderen Massnahmen – wie beispielsweise einer Temporeduktion – gewährleistet werden.

Die beiden Verbindungen Alpen-/Überlandstrasse und Berg-/Wangenstrasse werden für den MIV aufgehoben. Der aus dem Quartier ausfahrende MIV wird über diverse kleine Erschliessungsstrassen auf vier Sammelstrassen (Alpen-, Lägern-, Überlandstrasse und Riedweg) geleitet und auf diesen aus dem Quartier geführt. Da sich die Achsen des MIV und des Langsamverkehrs überschneiden und aus Platzgründen nicht überall Trottoirs realisiert werden können, wird als Massnahme im gesamten Quartier eine Tempo-30-Zone eingeführt, um die Sicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen.

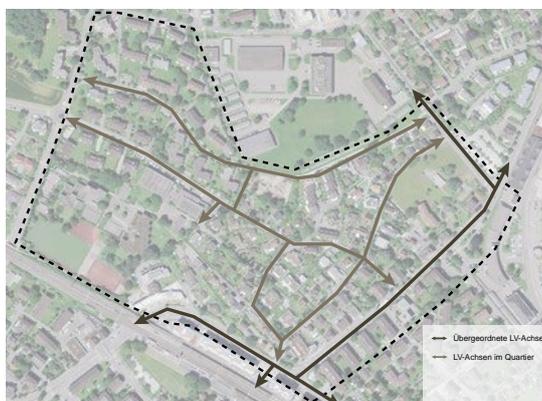
Freiraum

Für die Vernetzung des Grünraumes Chriesbach mit den neuen Freiräumen auf dem Gelände des Innovationsparks wird auf der Dietlikonstrasse eine neue Grünraumverbindung geschaffen. Die zweite wichtige Freiraumachse stellt die Wangenstrasse dar. Diese wird zu einem attraktiven und belebten Strassenraum. Damit für die Glattalbahn und den Langsamverkehr genügend Fläche zur Verfügung steht, wird der Strassenraum auf 25 Meter verbreitert. Am Eingang zum Innovationspark ist eine Platzsituation zu schaffen, welche als Verbindung zwischen dem Innovationspark und den angrenzenden Quartieren dient.

Nutzungskonzept



Langsamverkehrskonzept



MIV-Konzept



Freiraumkonzept



Ablauf Planungsverfahren

Um das Entwicklungskonzept planerisch erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es der systematischen Anpassung von verschiedenen Planungsinstrumenten, die inhaltlich zueinander Abhängigkeiten aufweisen.

Als erstes muss der kommunale Teilrichtplan «Stägenbuck» erarbeitet werden. Dieser definiert die Grundzüge der räumlichen Entwicklung und macht diese behördenverbindlich. Gleichzeitig mit dem kommunalen Teilrichtplan «Stägenbuck» wird mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Wangenstrasse begonnen. Gestützt auf die Inhalte des kommunalen Teilrichtplanes «Stägenbuck» wird dann die Nutzungsplanung teilrevidiert. Sobald im Betriebs- und Gestaltungskonzept Wangenstrasse die erforderliche Strassenraumbreite bestimmt ist, kann mit der Revision des Baulinienplans begonnen werden. Diese Arbeiten müssen bis zum 31. Mai 2017 abgeschlossen sein, da dann die Planungszone entlang der Wangenstrasse ausläuft bzw. aufgehoben wird.

Ab Juni 2017 werden dann der kommunale Richtplan und der regionale Richtplan angepasst. Da sich die zu revidierenden Inhalte nicht überschneiden, ist eine parallele Revision möglich. Die Erarbeitung des Gestaltungsplanes Soldatenhaus wird zu gegebener Zeit erfolgen, jedoch frühestens ab Juni 2017, da dafür die Teilrevision der Nutzungsplanung abgeschlossen sein muss.

Die Erarbeitung des kommunalen Teilrichtplanes «Stägenbuck» und die Teilrevision der Nutzungsplanung stehen unter grossem Zeitdruck, da sie bis zur Aufhebung der Planungszone abgeschlossen sein müssen. Damit dies möglich ist, muss die Teilrevision der Nutzungsplanung teilweise parallel zur Erarbeitung des kommunalen Teilrichtplanes Stägenbuck ablaufen. Für die Teilrevision der Nutzungsplanung wird im Idealfall etwa ein Jahr benötigt. Demnach muss die Teilrevision der Nutzungsplanung Ende Mai 2016 in Angriff genommen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt muss der kommunale Teilrichtplan Stägenbuck dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht und auch öffentlich aufgelegt worden sein. Wenn der Kanton im Rahmen der Vorprüfung des Teilrichtplanes keine Bedenken anmeldet, kann die Teilrevision der Nutzungsplanung gestartet werden, da ab diesem Zeitpunkt davon ausgegangen werden kann, dass der kommunale Teilrichtplan genehmigt werden wird.

Die Vorprüfung des kommunalen Teilrichtplanes beim Kanton dauert im Regelfall 3 Monate. Aufgrund des eng gesteckten Zeitplanes muss diese Dauer auf 2 Monate verkürzt werden, damit zuvor genügend Zeit für die Erarbeitung eines Entwurfes bleibt. Damit dieser knapp bemessene Zeitplan eingehalten werden kann, ist eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Zürich und der Stadt Dübendorf Voraussetzung. Dabei muss der Kanton schon zu Beginn der Arbeiten – also während der Entwurfsphase – mit in den Planungsprozess einbezogen werden, damit mögliche Bedenken seitens Kanton möglichst frühzeitig ausgeräumt werden können.

Monat Jahr	Jan 16	Feb 16	Mär 16	Apr 16	Mai 16	Jun 16	Jul 16	Aug 16	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	Mär 17	Apr 17	Mai 17	Jun 17	Jul 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17	18
Teilrichtplan Stägenbuck																									
BGK Wangenstrasse																									
Teilrevision Nutzungsplanung																									
Anpassung Baulinienplan																									
Anpassung regionaler Richtplan																									
Anpassung kommunaler Richtplan																									
Gestaltungsplan Soldatenhaus																									

Aufhebung Planungszone

Ablauf
Planungsverfahren

Kommunaler Teilrichtplan «Stägenbuck»

Der kommunale Teilrichtplan «Stägenbuck» ist die Basis für die Teilrevision der Nutzungsplanung. Der kommunale Teilrichtplan legt die übergeordneten Prinzipien und Gestaltungsgrundsätze für das Quartier Stägenbuck fest. Er bestimmt somit die Rahmenbedingungen für die Gebietsentwicklung.

Der kommunale Teilrichtplan «Stägenbuck» wird in die sechs Kapitel «Gebietsausrichtung», «städtebauliche Typologie», «Gebäudehöhe», «Nutzung», «Freiraum» und «Erschliessung» gegliedert.

Die Thematik der Gebäudehöhe ist im Gebiet Stägenbuck sehr wichtig, da es sich in der An- und Abflugschneise des Flugplatzes Dübendorf befindet. Folgend wird der detaillierte Richtplaninhalt des Kapitels «Gebäudehöhe» mit Richtplantext und Richtplankarte zusammengefasst dargestellt:

Festlegung: Bei den Gebäudehöhen sind die Höhenbeschränkungen des Sachplans Militär (SPM) zu befolgen.

Wangenstrasse: Damit die Wangenstrasse ein einheitliches Gesamtbild und einen urbanen Charakter erhält, wird die Gebäudehöhe auf 17 Meter festgesetzt. Dies ergibt 5 Geschosse, wobei das Erdgeschoss mit einer Geschosshöhe von 5 Metern für publikumsorientierte Nutzungen geeignet ist. Sämtliche Bauten in der ersten Bautiefe beidseitig der Wangenstrasse müssen

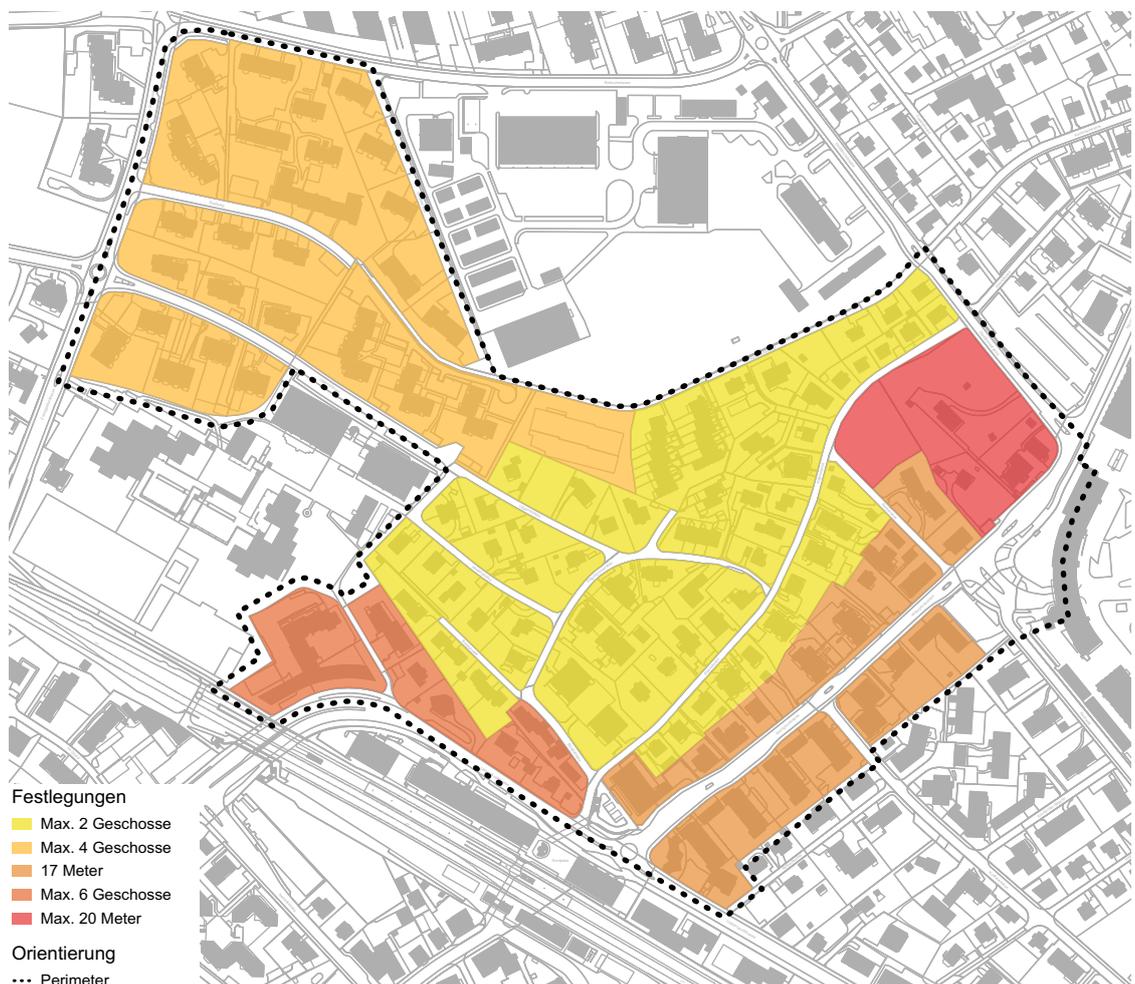
17 Meter hoch sein. Da alle Bauten gleich hoch sein müssen, wird die Höhe in Anzahl Metern und nicht in Anzahl Geschossen angegeben.

Überlandstrasse: Nördlich der Überlandstrasse dürfen die Bauten bis zu 6 Vollgeschosse aufweisen. Damit wird zur angestrebten Verdichtung nach innen beigetragen. Aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof eignet sich dieses Gebiet sehr gut für eine verdichtete Bauweise.

Einfamilienhausquartier (gelbe Fläche): Damit die heutigen Qualitäten im Einfamilienhausquartier erhalten bleiben, ist die maximale Geschossigkeit von 2 Geschossen beizubehalten. Zudem sind aufgrund der topographischen Lage keine höheren Bauten vorgesehen.

Areal Soldatenhaus (rote Fläche): Das Soldatenhaus bleibt bestehen. Hinter dem Soldatenhaus wird eine neue Wohnüberbauung erstellt. Die maximale Gebäudehöhe liegt hier bei 20 Meter. Diese maximale Gebäudehöhe darf keinesfalls überschritten werden, da dies der Sachplan Militär für dieses Gebiet so vorschreibt.

Mehrfamilienhausgebiet (hellorange Fläche): Da dieses Gebiet weiter entfernt vom Flugplatz liegt, wird die Höhenbeschränkung weniger restriktiv ausgelegt. Deshalb wird dieses Gebiet verdichtet mit viergeschossigen Bauten.



BRENNPUNKT 4 «FLUGFELDQUARTIER»

Beitrag von:
Corinna Bühlmann

Quartierentwicklungskonzept

Das Konzept ist wegweisend für die Entwicklung des Quartiers zu einem attraktiven Wohngebiet. Es stärkt mit spezifischen Massnahmen und Zielen die vorhandenen Potenziale und beseitigt die identifizierten Defizite des Quartiers. Nachstehend sind die im Konzeptplan bildlich festgehaltenen Massnahmen und Ziele detailliert ausformuliert.

Freiraum

- Die Grünstrukturen sind im vorhandenen Rahmen zu erhalten und zu fördern.
- Im Bereich der Schule und des Kindergartens sind die öffentlichen Spiel- und Aufenthaltsflächen aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu steigern.
- Quartierstrassen sind als öffentliche Aufenthaltsflächen wahrzunehmen und dementsprechend auszugestalten.
- Bei Neuüberbauungen ist darauf zu achten, dass genügend Spiel- und Aufenthaltsflächen im halböffentlichen Raum geschaffen werden.

Siedlung

- Die Einwohnerdichte ist flächendeckend auf 150 - 300 Pers./ha zu erhöhen.
- Entlang der Hauptachsen ist eine Bebauungsstruktur zu wählen, welche das angrenzende Quartier vor übermässigen Lärmimmissionen schützt.
- Allfällige Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten des Schulhauses sowie des Kindergartens sind zu unterstützen.
- Die Einfamilienhäuser entlang der nördlichen Halenstrasse sind in ihrem Bestand zu erhalten und aufzuwerten.

- In den Gebieten für Siedlungserneuerung ist im Rahmen einer Sondernutzungsplanung eine qualitätsvolle Neustrukturierung der Bebauung zu fördern.

Nutzung

- Entlang der Wangen- und Überlandstrasse sind weiterhin publikumsorientierte Nutzungen zuzulassen.
- Das übrige Gebiet soll weiterhin der Wohnnutzung dienen. Nicht störendes Gewerbe bzw. öffentliche Nutzungen sind weiterhin zuzulassen.
- Das Schulgebäude sowie der Kindergarten sind in ihrem Bestand zu sichern.
- Im Gebiet „Erhalt“ sind Spezialnutzungen im Sinne einer Pension oder einer Kindertagesstätte anzusiedeln.

Erschliessung

- Der Strassenraum ist flächendeckend aufzuwerten. Insbesondere die Attraktivität für den Langsamverkehr ist zu steigern.
- Bestehende Netzlücken im Langsamverkehrsnetz sind zu schliessen. Es ist eine hohe Durchlässigkeit zu schaffen.
- Die Durchlässigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist zu mindern.
- Es ist flächendeckend ein Tempo-30-Regime anzustreben.
- Bei Arealüberbauungen sind Tiefgaragen einzuplanen, welche weniger als 0.5 Parkplätze pro Bewohner aufweisen.

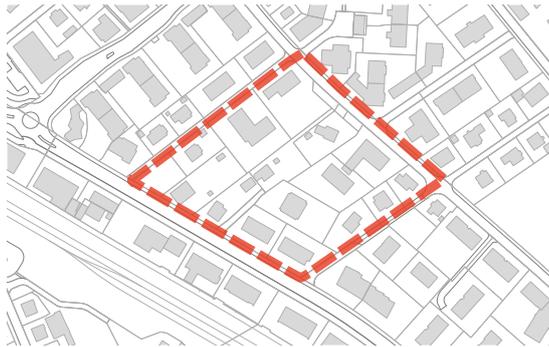


Konzeptplan

Planungsverfahren

Handlungsschwerpunkt

Die Analyse hat gezeigt, dass das in der Abbildung gekennzeichnete Gebiet den grössten Handlungsbedarf aufweist. Exemplarisch soll hier aufgezeigt werden, wie die zuvor definierten Planungsinstrumente konkret für die Umsetzung ausgearbeitet werden müssen. So soll die weiterführende Vertiefung aufzeigen, wie auf den Entwicklungsdruck im entsprechenden Gebiet reagiert werden kann und wie die vorhandenen Potenziale optimal genutzt werden können.



exemplarisches Interventionsgebiet

Rahmenbedingungen

Eine Teilrevision der Nutzungsplanung ist für die Weiterentwicklung des Gebiets zwingend. Sobald durch die Teilrevision die Voraussetzung für die Erarbeitung des Gestaltungsplanes erfolgt ist, gilt es, die Inhalte des Wettbewerbsprogrammes bzw. des Gestaltungsplanes zu definieren. Wird entschieden, vorangehend einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen, so soll der Gestaltungsplan aufgrund des Siegerprojektes erarbeitet werden.

Für die Durchführung des städtebaulichen Wettbewerbs sind sowohl das Merkblatt «Förderung der Siedlungsqualität» des Amtes für Raumentwicklung wie auch die SIA-Normen 142 und 143 beizuziehen.

Da kein wesentliches öffentliches Interesse besteht, ist ein privater Gestaltungsplan auszuarbeiten.

Die nachfolgenden Grundlagen sind sowohl für die Ausarbeitung des Wettbewerbsprogrammes wie auch für die Erarbeitung des Gestaltungsplanes wegweisend. Es wird dargelegt, welche Inhalte zwingend zu regeln sind und welche Vorgaben im städtebaulichen Wettbewerb eingehalten werden müssen.

Gestaltungsplanverfahren

Das Gestaltungsplanverfahren gliedert sich in 3 Phasen: Entwurf, Einwendungsverfahren, Festsetzung / Genehmigung. Es ist mit einer Mindestdauer von 1.5 Jahren bis zur Festsetzung zu rechnen.

Öffentlichkeitsarbeit

Ein privater Gestaltungsplan setzt das Interesse und den Willen der Grundeigentümer voraus. Seitens der Stadt sollte das Interesse bestehen, die Grundeigentümer von Beginn an im Prozess und bei der Aufstellung des Gestaltungsplanes zu begleiten. Es wird deshalb empfohlen, für den gesamten Prozess ein Kommunikationskonzept zu erarbeiten, welches die wichtigen Abläufe der Kommunikation beinhaltet. Dabei sind alle wichtigen Stakeholder zu berücksichtigen.

Terminplan

Die über das Gebiet festgelegte Planungszone setzt mit dem Ende ihrer Gültigkeit den zeitlichen Rahmen für das Verfahren. Sowohl die notwendige Nutzungsplanänderung wie auch die Durchführung eines allfälligen Projektwettbewerbes und die Festlegung des Gestaltungsplanes haben bis zum 31. Mai 2017 zu erfolgen. Damit wird die angestrebte Entwicklung des Quartiers rechtzeitig sichergestellt. Sollte der Prozess nicht bis dahin abgeschlossen sein, ist die Umsetzung der angestrebten Entwicklung gefährdet, da den eingehenden Bauprojekten, welche der Bau- und Zonenordnung entsprechen, nichts mehr entgegen gehalten werden kann.

Organisation

Der private Gestaltungsplan wird von den Grundeigentümern in Zusammenarbeit mit der zuständigen Planungsbehörde erarbeitet.

Wird entschieden, einen städtebaulichen Wettbewerb zur Qualitätssicherung durchzuführen, ist hierfür ein Begleitgremium aus Fachleuten zusammenzustellen. Die Koordination und Organisation erfolgt durch die Stadtplanung der Stadt Dübendorf. Wenn nötig ist zur Moderation und Dokumentation der Jurierung eine Prozessbegleitung beizuziehen.

Ablauf Planungsverfahren

Monate/ Arbeitsschritt	Jan. 2016	Jul. 2016	Jan. 2017	Jul. 2017	Jan. 2018	Jul. 2018
Planungszone	Gültig bis 31. Mai 2017					
Nutzungsplanverfahren	Anlass, Analyse, Entwürfe, Konzept		Vorprüfung & Mitwirkung	Öffentliche Auflage & Einwendungsbehandlungen	Beschluss & (ev. Beschwerden)	Genehmigung & (ev. Rekurs)
Städtebaulicher Wettbewerb	Vorbereitung		Bearbeitung	Jurierung	Nachbearbeitung	
Gestaltungsplanverfahren				Entwurf	Einwendungsverfahren	Festsetzung / Genehmigung

Umsetzung

Massgebende Inhalte Gestaltungsplan

Bei der Ausarbeitung der zielführenden Inhalte ist das vom Amt für Raumentwicklung erarbeitete Merkblatt «Gestaltungsplan» beizuziehen. Zu den Bestandteilen eines solchen Gestaltungsplanes gehören der Situationsplan im Massstab 1:500, die dazugehörigen Sonderbauvorschriften sowie der erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV. Die wichtigsten Inhalte sind im Folgenden kurz erläutert.

Zielsetzung

In den Zielsetzungen ist eine qualitätsvolle Dichte mit einer hohen Wohnqualität sicherzustellen. Zur Qualitätssicherung ist die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen. Die Wohnüberbauung ist verträglich in die bestehende Siedlungsstruktur einzugliedern.

Nutzweise

Die Nutzweise hat den in der Bau- und Zonenordnung festgelegten Bestimmungen zu entsprechen. So dient das Gebiet bis auf die Zeilenbaute einer reinen Wohnnutzung. In der Zeilenbaute sind mässig störende Gewerbebetriebe zuzulassen.

Baubereiche

Für die im Konzept zum Gestaltungsplan festgelegten Baubereiche sind die jeweiligen Gebäudemasse anzugeben. Solange keine detaillierten Aussagen gemacht werden, gelten die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung.

Gestaltung

Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass genügend grosse Spiel- und Aufenthaltsflächen gesichert werden. Es sind sowohl private, halbprivate und öffentlich zugängliche Flächen zu sichern. Dabei sind die bestehenden Grünstrukturen zu erhalten und zu fördern.

Etappierung

In den Vorschriften ist ebenfalls die Etappierung zu regeln. Die Überbauung kann in zwei Etappen realisiert werden. Die erste Etappe bezieht sich auf den Baubereich A, die zweite Etappe auf die Baubereiche B1, B2 und B3.

Erschliessung

Die im Konzept zum Gestaltungsplan festgehaltene Einfahrt zur Tiefgarage ist sowohl im Gestaltungsplan wie auch in den dazu zu definierenden Vorschriften zu sichern.

Parkierung oberirdisch

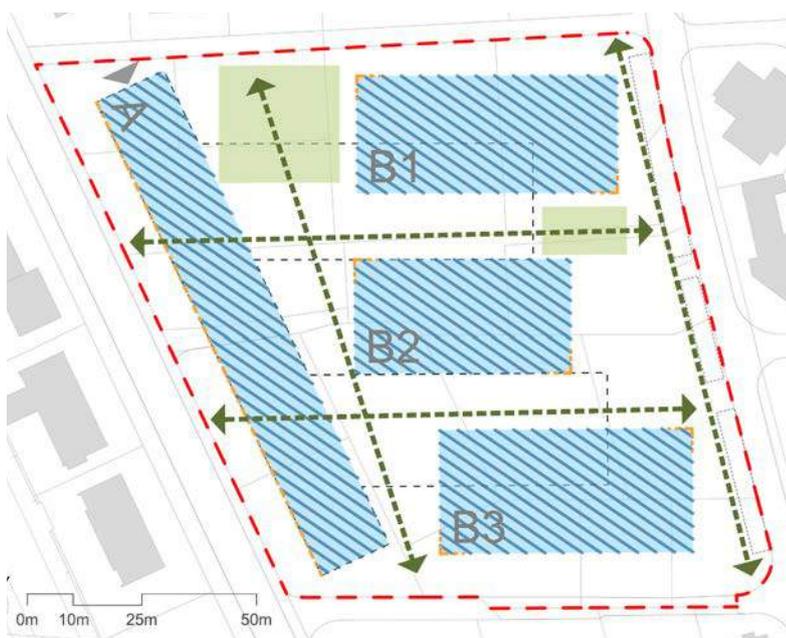
Die Anzahl der Parkplätze ist nach der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze der Stadt Dübendorf festzulegen.

Umgebungsgestaltung

Die neue Überbauung ist gut in das bestehende Terrain einzugliedern. Dabei sind möglichst minimale Terrainveränderungen vorzunehmen.

Energie

Es sind dieselben Bestimmungen festzulegen, welche heute bereits für Arealüberbauungen (Art. 28 Absatz 3 der Bauverordnung) gültig sind.



-  Perimeter
-  Baubereich
-  Baubereich unterirdisch
-  Mantellinie
-  Erschliessung
-  Parkierung oberirdisch
-  Fusswegverbindung
-  Freifläche

exemplarisches
Interventionsgebiet

VERKEHR UND MOBILITÄT

VERKEHRSBERUHIGUNG

VERKEHRSBERUHIGUNG UND GESTALTUNG VON QUARTIERSTRASSEN

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK, 2015) geht davon aus, dass zumindest in Teilbereichen Tempo 30 eingeführt werden soll. Im Objektblatt 5.02 (GVK) sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen, die vor allem die Verkehrssicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen verbessern sollen. Auf dieser Basis wurden in Absprache mit der Stadtplanung der Stadt Dübendorf mehrere Strassenzüge zur vertieften Bearbeitung im Rahmen der Semesterarbeit VP1a ausgewählt. Es sollen Umgestaltungsvorschläge erarbeitet und visualisiert werden.

Aufgabenstellung

Die Aufgabe besteht darin, innerhalb begrenzter Perimeter konkrete Vorschläge zur verkehrsberuhigten Umgestaltung ausgewählter Strassenabschnitte zu machen. «Harte» bauliche Massnahmen (Sperren, Einbahnstrassenführung etc.) sollen dabei nicht eingesetzt werden. Gesucht sind Vorschläge, die mit punktuellen und gesamthaften Eingriffen eine möglichst positive Wirkung im Bereich der Strassenraumgestaltung erzielen. Dabei sollen gezielt Schwerpunkte und Prioritäten gesetzt werden. Die direkt an den Strassenraum angrenzenden privaten Vorflächen sollen, soweit sinnvoll, in die Betrachtungen einbezogen werden. Ziele sind neben einer Verbesserung der Strassenraumgestaltung ein Gewinn an Aufenthaltsqualität und Komfort sowie Sicherheitsgewinne für den nichtmotorisierten Verkehr. Insbesondere der Sicherung der Schulwege und der sicheren Ausgestaltung der Fusswegquerungen ist besonderes Gewicht beizumessen. Es ist im Unterschied zur bestehenden Situation für alle zu bearbeitenden Strassen von Tempo 30 als Zonengeschwindigkeit auszugehen. Die öffentliche Parkierung soll durchgehend als blaue Zonen eingerichtet werden.

Studienarbeit
HS 2015
1. Semester
Modul:
Verkehr + CAD
Dozent:
K. Zweibrücken

Beitrag von:

Galya Markus-Pidgorna
Jonas Müller

RECHWEG / OSKAR BIDER-STRASSE

Ausgangslage

Die Verbindung Oskar Bider-Strasse/Rechweg ist eine «klassische» Schleichwegroute zwischen Überland- und Wangenstrasse mit Verkehrsmengen, die für eine Wohnstrasse relativ hoch sind (1'000 Fz/Tag). Die gestreckten Linienführungen verleiten zu hohen Geschwindigkeiten. Speziell ist die einseitige Bebauung am Rechweg, der unmittelbar am Zaun des Flugfeldes vorbeiführt. Im Bearbeitungsbereich liegen das Schulhaus Flugfeld und der Kindergarten Nelkenstrasse. An der Überlandstrasse besteht eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr; hingegen keine oberirdischen Querungsmöglichkeiten. Entlang der Oskar Bider-Strasse und dem Rechweg führt eine nationale Skateroute.

Vorplatz Schulhaus Flugfeld

Der Deckbelag wird eingefärbt und angehoben. Es entstehen neue Parkplätze sowie zwei gedeckte Veloabstellanlagen. Die Baumgruppen werden mit ovalen Bänken eingefasst. Rasenflächen und ein Brunnen runden den Schulvorplatz gestalterisch ab.

Einfahrt Oskar Bider-Strasse

Die bestehende Fahrbahn auf der Überlandstrasse, welche das vereinfachte Rechtsabbiegen in die Oskar Bider-Strasse ermöglicht, wird der Trottoirfläche angefügt. Dadurch wird die Präsenz der Einfahrt im Strassenraum zurückgesetzt, das Abbiegen erschwert und eine kleine Platzsituation auf der Trottoirfläche geschaffen.

Massnahmen

Geschwindigkeitsregime

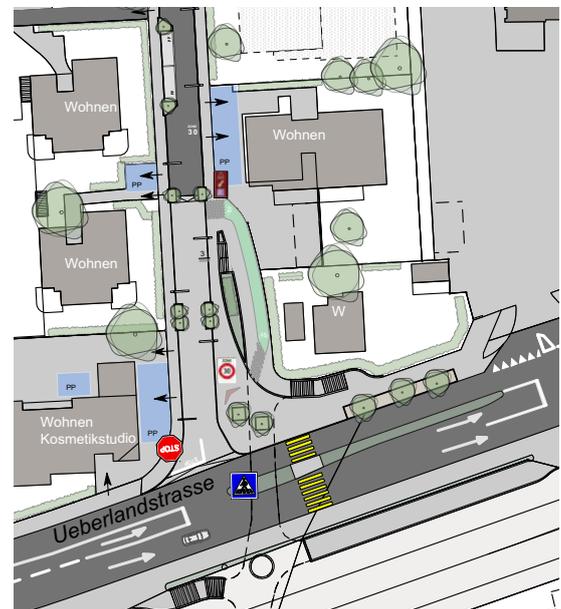
Es wird Tempo 30 vorgesehen. Vor dem Schulhaus wird die Geschwindigkeit zusätzlich auf Tempo 20 reduziert.

Strassenraum

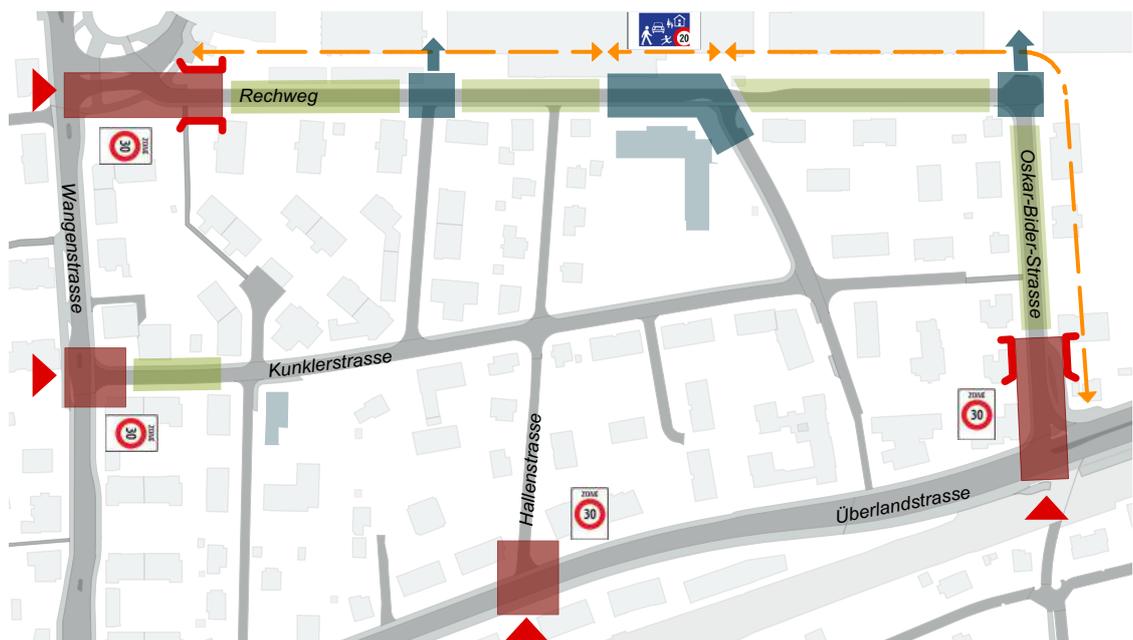
Im gesamten Strassenraum werden seitlich versetzte Längsparkfelder angeordnet. Neue Bäume, eine angepasste Beleuchtung sowie breitere (Oskar Bider-Strasse) oder neue (Rechweg) Trottoirs sollen einen Quartiercharakter vermitteln und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Einfahrten / Aufenthaltsbereiche

Durch Rampen und Bäume wird eine Torwirkung und eine optische Verengung erzielt. Weiter wird die Fahrbahn auf das Trottoirniveau angehoben.



Einfahrt Oskar Bider-Strasse



- Aufenthaltsbereich
- Schulhaus / Kindergarten
- Umgestaltung: Einfahrt
- Umgestaltung: Strassenraum
- Einfahrt ins Quartier
- Verengung
- Geschwindigkeitszonen

Konzeptplan

NEUHAUSSTRASSE

Beitrag von:

Mario Baumgartner
Andreas Keiser
Simon Ammon

Ausgangslage

Die Neuhausstrasse ist zwischen Wil- und Oberdorfstrasse «eingehängt» und ist eine reine Quartierserschliessungsstrasse. Das Schulhaus Grüze (Oberstufe) und der Kindergarten Grüze werden auch über die Neuhausstrasse erschlossen, ansonsten dominiert die Wohnnutzung. Die Verkehrsbelastung ist mit 450 Fz/Tag eher gering. Eine lokale Wanderroute führt entlang der Neuhausstrasse.

Massnahmen

Allgemein

Auf der gesamten Neuhausstrasse soll neu Tempo 30 gelten. Eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 4 Meter und deren Anheben auf Trottoir-Niveau soll die verkehrsberuhigende Wirkung verstärken. Um das Kreuzen von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen zu ermöglichen, werden Fahr- und Gehbereich durch eine 30 cm breite überfahrbare Rinne getrennt. Sämtliche Parkfelder werden neu der blauen Zone zugeordnet.

Einfahrt Wilstrasse (Massnahme 1)

Um ein Torwirkung bei der Einfahrt Wilstrasse zu erzeugen, befinden sich neu zwei bepflanzte Kiesinseln am Fahrbahnrand, um eine Verengung zu erzielen. Die Einfahrt wird mit farbigem Belag und einer 10 cm hohen Rampe ausgestaltet, welche zusätzlich das Queren erleichtert.

Platzgestaltung bei Sekundarschulhaus (Massnahme 2)

Um die Schulwegquerung zu betonen, wird der Belag eingefärbt. Zusätzlich werden die Parkplätze auf die Parzelle des Pfarramtes verschoben und senkrecht zur Strasse angeordnet.

Querung und Platzgestaltung Schulhausstrasse (Massnahme 3)

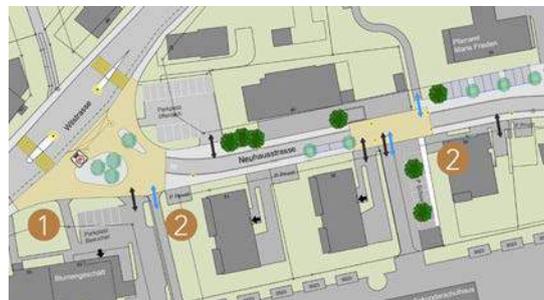
Mittels farbigem Belag und einer 10 cm hohen Rampe wird bei der Einfahrt Schulhausstrasse eine Platzwirkung erzeugt. Die Kandelaber am Fahrbahnrand wirken verkehrsleitend und verhindern, dass Fahrzeuge das Trottoir befahren.

Einfahrt Oberdorfstrasse (Massnahme 4)

Die Massnahmen bei der Einfahrt Oberdorfstrasse sind vergleichbar mit den zur Querung und Platzgestaltung Schulhausstrasse (3) beschriebenen Massnahmen. Zusätzlich werden auf der Fahrbahn Tempo-30-Markierungen angebracht.



Massnahmenplan
Ausschnitt
Massnahmen 3
und 4



Massnahmenplan
Ausschnitt
Massnahmen 1
und 2



Konzeptplan
Neuhausstrasse

Beitrag von:

Fiona Wenger
Mirta Niederhauser
Felke Van de
Moortel

STREHLGASSE

Ausgangslage

Die Strehlgasse liegt im Zentrumsbereich und wird als Verbindung zwischen Usterstrasse und Bahnhofstrasse genutzt. In der Verlängerung besteht über die Oberdorfstrasse eine Verbindung zur Fällandenstrasse. An der Oberdorfstrasse liegt auch das Freibad. Die Strehlgasse weist wegen ihrer Funktion und Lage eine Verkehrsbelastung von fast 6'000 Fz/Tag auf. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hoch. Zum Schulhaus Dorf und zum Kindergarten Strehlgasse verlaufen die Zuwege über die Strehlgasse.



- Baum (neu)
- Asphalt
- eingefärbter Asphalt FGSO-1002
- hoher Trottoirrand (10cm)
- tiefer Trottoirrand
- Rampe
- Baumscheibe
- Strassenbeleuchtung

Massnahmen
Einmündung
Bahnhofstrasse



Massnahmen
Einmündung
Usterstrasse



Umgestaltung
Einmündung
Usterstrasse

Massnahmen

Tempo-30

Die Strehlgasse wird neu als Tempo-30-Zone ausgestaltet. Zusätzlich wird im Bereich der Einmündung in die Bahnhofstrasse eine Begegnungszone eingeführt (vgl. Abb. 1). Dies soll einerseits die Sicherheit der Zufussgehenden und Velofahrer erhöhen und andererseits auch den ansässigen Geschäften und Gewerbenutzungen einen attraktiveren Aussenraum bieten.

Anheben der Fahrbahn

Im Bereich der Begegnungszone wird die Fahrbahn angehoben und der Strassenraum dank der somit einheitlichen Höhe als attraktiver Platz wahrgenommen. Um diese Wahrnehmung zu verstärken, wird der Asphalt der Trottoir- und Fahrbahnflächen eingefärbt. Der bestehende Fahrbahnverlauf wird beibehalten und durch Wasserrinnen markiert, damit er von Sehbehinderten wahrgenommen werden kann.

Verengung der Einfahrten

Die beiden Ein-/Ausfahrten werden durch Erweiterungen des Trottoirs verengt. Auf beiden Seiten wird die Torsituation durch zwei neue Bäume (Seite Bahnhofstrasse, Abb. 1) resp. die Umplatzierung des bestehenden Baums (Seite Usterstrasse, vgl. Abb. 2 u. 3) verstärkt. Die Erstellung von Rampen sollen einerseits eine Temporeduktion bewirken und andererseits den motorisierten Verkehrsteilnehmern anzeigen, dass sie sich auf einer Quartierstrasse befinden. Im Bereich der Ein-/Ausfahrt Usterstrasse wird zusätzlich eine Trottoirüberfahrt erstellt.

Fussgängerstreifen

Bei der Fussgängerquerung nahe des Kindergartens wird ein Fussgängerstreifen mit vertikalem Versatz geschaffen. Der Fussgängerstreifen befindet sich somit auf Trottoirniveau und wird deshalb beidseitig mit taktil-visuellen Markierungen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Fussgängerquerung vor der Schule befindet sich neu in der Tempo-20-Zone.

Reduktion des Strassenquerschnitts

Der Strassenquerschnitt wird an mehreren Stellen der Strasse durch Längsparkfelder auf vier Meter reduziert.

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

ZÜRCHER- UND USTERSTRASSE

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK, 2015) der Stadt Dübendorf enthält Handlungsziele für das künftige Verkehrssystem. Die Studierenden erhielten den Auftrag, die beiden Hauptstrassen – Zürcher- und Usterstrasse – näher zu untersuchen und unter Berücksichtigung der Handlungsziele aus dem GVK siedlungsverträgliche Lösungsansätze in den Bereichen Betrieb und Gestaltung zu entwickeln.

Ausgangslage und Aufgabe

Die Zürcher- und Usterstrasse gehören zu den wichtigen Hauptstrassen der Stadt Dübendorf. Sie stellen nach der Überlandstrasse, welche den grösseren Teil des motorisierten Durchgangsverkehrs aufnimmt, die zweite wichtige West-Ost-Verbindung innerhalb der Gemeinde dar. Die Kreuzung mit der Bahnhofstrasse und der Wilstrasse stellt gleichzeitig einen der wichtigsten öffentlichen Plätze der Stadt dar; hier befindet sich das Stadthaus. Der Betrieb und die Gestaltung dieser Hauptachsen prägt somit in wesentlichem Masse die Verkehrs- und Lebensqualität der Stadt Dübendorf. Als zentrale öffentliche Räume sind beide Strassen nicht nur Verkehrsachsen, sondern dienen abschnittsweise auch dem Aufenthalt der Bewohner sowie dem Einkauf und dem Gewerbe und stellen letztlich auch eine Visitenkarte von Dübendorf dar.

Im Gesamtverkehrskonzept (GVK, 2015) der Stadt Dübendorf werden folgende Handlungsziele für das künftige Verkehrssystem genannt:

- Siedlungsverträglicher motorisierter Verkehr
- Sicherer und attraktiver Langsamverkehr
- Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs
- Optimierter ruhender Verkehr/Parkierung

Ziel der Aufgabe ist es, für die beiden Strassen ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu entwickeln, welches die Ziele des GVK in einem konkreten Entwurf umsetzt.

Ziele und Bearbeitungsperimeter

Für den im Übersichtsplan bezeichneten Perimeter ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Es ist aufzuzeigen, wie der Strassenraum, welcher heute primär der Abwicklung des Durchgangsverkehrs dient, zu einem qualitätsvollen und multifunktionalen Raum weiterentwickelt werden kann. Dazu ist der gesamte Strassenraum von Fassade zu Fassade miteinzubeziehen.

Studienarbeit
FS 2016
2. Semester
Modul:
Verkehr 2
Dozent:
M. Liebi

Beitrag von:

Mirta Niederhauser
Felke van der
Moortel
Dirk Duriaux

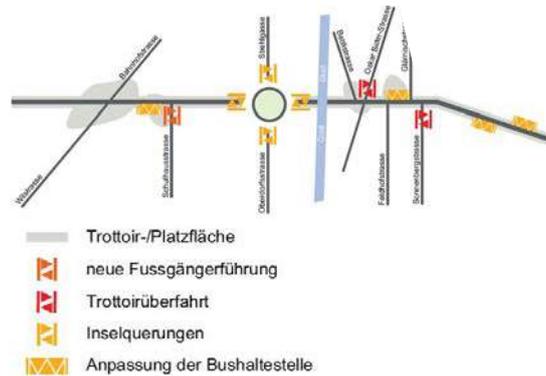
BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT «ZÜRICH- UND USTERSTRASSE 1»

Analyse

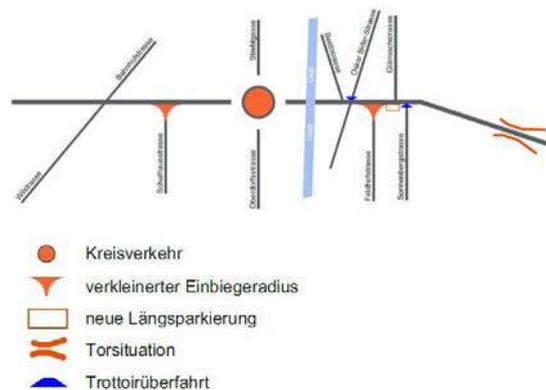
Nach einer Begehung und der Analyse der vorhandenen Grundlagen wurden die Ziele formuliert. Es war insbesondere wichtig, die Sicherheit für die Zufussgehenden und die Radfahrenden zu erhöhen und die bestehenden Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Zudem sollen die Betriebssicherheit des öffentlichen Verkehrs erhöht und durchgehende Verbindungen für

den Fussverkehr sowie Radstreifen entlang der gesamten Usterstrasse geschaffen werden.

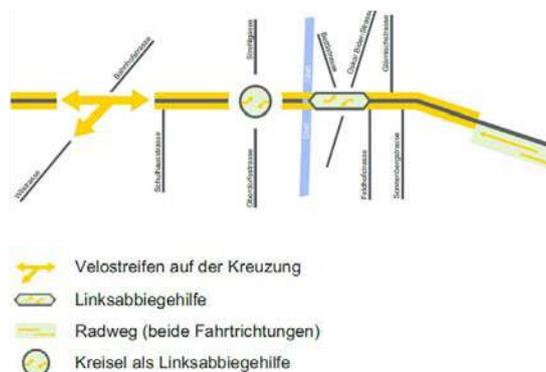
Um diese Ziele zu erreichen, wurden für die verschiedenen Nutzergruppen einzelne Konzepte erarbeitet.



Konzept
Fussverkehr / ÖV



Konzept MIV



Konzept
Veloverkehr

Konzept Fussverkehr / ÖV

Einzelne Bushaltestellen werden neu positioniert, um Gefahrenstellen für die Zufussgehenden zu beseitigen. Zudem werden Fussgängerinseln erstellt, welche ein sicheres Queren für die Zufussgehenden ermöglichen und den MIV daran hindern, den haltenden Bus zu überholen. Wo es die Linienführung des öffentlichen Verkehrs und das Verkehrsaufkommen zulassen, werden Trottoirüberfahrten erstellt. Punktuelle Aufwertungen in Form von Sitzmöglichkeiten, Begrünungen sowie grösseren Aufenthaltsflächen entlang der gesamten Usterstrasse bieten dem Fussverkehr mehr Aufenthaltsqualität.

Konzept MIV

Der MIV wird durch Verkleinerung der Einbiegeradien an mehreren Stellen zu höherer Aufmerksamkeit und niedrigeren Geschwindigkeiten gezwungen. Durch eine neu geschaffene Torsituation bei der Ortseinfahrt wird eine Geschwindigkeitsreduktion bewirkt. Beim Knoten Oberdorf-/Usterstrasse/Strehlgasse wird ein Kreisel erstellt. Dies soll einerseits eine Verstetigung des Verkehrsflusses bewirken und ein sicheres Linksabbiegen gewährleisten. Die nicht normgerechten Senkrechtparkfelder entlang der Hauptstrasse werden durch Längsparkfelder ersetzt.

Konzept Veloverkehr

Eine durchgehende Veloführung macht das Velofahren auf der Usterstrasse sicherer. An Knoten mit hohen Unfallhäufungen wird zudem Wert auf eine deutliche und sichere Lösung für Velofahrer gelegt. Dies wird einerseits durch Bodenmarkierungen beim Knoten Bahnhof-/Uster-/Wil-/Zürichstrasse und andererseits durch den neuen Kreisverkehr erreicht, wo der Veloverkehr im Mischverkehr geführt wird. Ein Abbiegestreifen verhilft an verschiedenen Stellen zum sicheren Abbiegen. Ausserorts wird der Velostreifen in beide Richtungen durch einen einseitigen Radweg ersetzt.

Massnahmen

Im gesamten Bearbeitungsperimeter werden die Randsteine bei den Bushaltestellen auf 16 Zentimeter erhöht, um alle Bushaltestellen behindertengerecht auszugestalten. Die Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen in Kombination mit den einheitlichen Fahrbahnhaltestellen verunmöglichen Überholmanöver für den MIV und bringen somit mehr Sicherheit für den Fussverkehr. Dies bewirkt eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

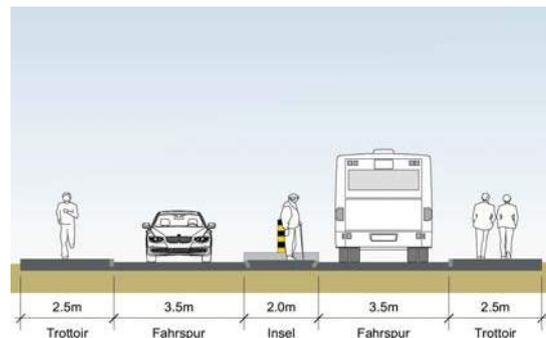
Knoten Bettli-/Oskar Bider-/Usterstrasse

Es wird eine Platzsituation geschaffen, welche den Strassenraum markant aufwertet. Die Fahrbahnführung der Oskar Bider-Strasse wird verändert, um eine bessere Sichtweite und eine sicherere Einbiegemöglichkeit zu erzielen. Zwischen den beiden Fussgängerinseln wird neu ein Einspurstreifen für abbiegende Fahrradfahrer markiert. Nach einer Abwägung wird auf durchgehende Velostreifen in beide Fahrtrichtungen verzichtet. Diese werden deshalb im Bereich des neuen Einspurstreifens aufgehoben.

Knoten Bahnhof-/Uster-/Wil-/Zürichstrasse

Der grosse Knoten wird mit durchgehenden Velostreifen entlang der Usterstrasse ergänzt. Speziell sind die geplanten Linksabbieglösungen für die Velofahrenden. Sie können – zwecks Abwarten einer Grünphase – in einen Wartebereich einbiegen, welcher sich auf der einmündenden Strasse befindet.

Die Aufenthaltsqualität entlang dieses Knotens wird durch Gestaltungs- und Grünelemente erhöht.



Schnitt 2



Massnahmen Bettli-/ Oskar Bider-/ Usterstrasse



Massnahmen Bahnhof-/ Uster-/ Wil-/Zürichstrasse

Beitrag von:

Cyrrill Noser
Galyna Markus -
Pidgorna
Magdalena Juon

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT «ZÜRICH- UND USTERSTRASSE 2»

Analyse

Öffentliche Aussenräume

Die Aussenräume besitzen nur eine bedingt attraktive Aufenthaltsqualität. Die Strasse zerschneidet den Raum und die Platzwirkung vor dem Stadthaus ist beeinträchtigt. Abgase und Lärm dominieren. Die bereits sehr gute Durchgrünung des Perimeters ist positiv zu werten.

MIV und ÖV

Die Zürich- und Usterstrasse sind stark befahrene Strassen. Die Zürichstrasse ist als gerade, breite Achse ausgestaltet und verleitet zu überhöhter Geschwindigkeit. Die Knoten werden durch den MIV dominiert. In Spitzenzeiten kommt es zu Rückstausituationen. Im Bereich des Knotens beim Stadthaus befinden sich auch ungünstig gelegene Parkplätze, welche parallel zum Einspurbereich liegen. Die Bushaltestellen sind in der Regel nicht behindertengerecht ausgestaltet. Die verkehrliche Situation beeinträchtigt den ÖV in Spitzenstunden derart, dass die Busse mit Verspätung verkehren.

Fussverkehr

Im Bearbeitungsperimeter befinden sich mehrere Engstellen, die teilweise Wegbreiten unter einem Meter aufweisen. Weiter sind Fussgängerstreifen nicht immer am richtigen Ort positioniert. Insbesondere am grossen Knoten beim Stadthaus müssen Fussgänger lange Wartezeiten in Kauf nehmen, wenn sie die Strasse queren wollen. Weiter entstehen teilweise Konflikte zwischen dem Parkierungsverkehr und dem Fussverkehr.

Veloverkehr

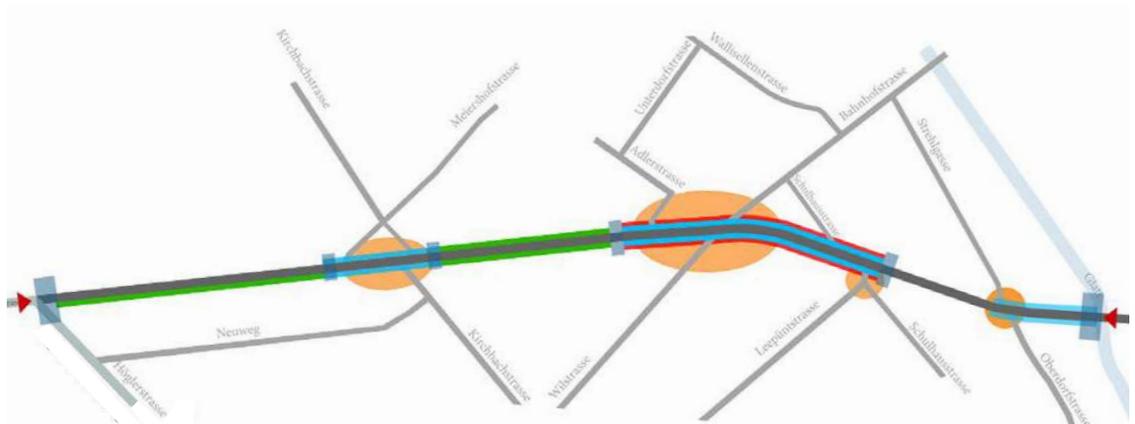
Der Velostreifen ist nicht durchgehend geführt. Velofahrende fahren teilweise auf dem Trottoir. Die Schutzstreifen für Radfahrende sind bei Längsparkierungen teilweise zu schmal ausgebildet und Linksabbieger sind benachteiligt.

Ziele

- Steigerung der Attraktivität des Aussenraums.
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf andere für diese Verkehrsmenge besser geeignete Strassen.
- Siedlungsverträglichere Gestaltung des Strassenraums.
- Tempo-Management in publikumsorientierten Bereichen.
- Verminderung der Staubildung an Knotenpunkten.
- Verbesserung der ÖV-Infrastruktur und Vermeidung von Zeitverlusten.
- Behebung von Engstellen für Zufussgehende.
- Richtige Positionierung von Fussgängerquerungen.
- Lückenlose Fahrradverbindung entlang der Zürich- und Usterstrasse.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, insbesondere bei Längsparkierungen und für Linksabbieger.

Konzeptidee

Das Ortszentrum wird neu als eine Tempo-30-Zone ausgestaltet. Die Bushaltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen konzipiert, um die festgestellten Zeitverluste zu minimieren. Im Zusammenspiel mit der Realisierung von Mehrzweckstreifen erhöht sich auch die Attraktivität der Fussgängerquerungen, die Wartezeiten werden auf ein Minimum reduziert und die Querungsmöglichkeiten sind vielfältiger und weniger punktuell. Der Ortskern wird umgestaltet, um die Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Zusätzlich werden zwei Toreinfahrten an den Perimetereingängen konzipiert, um die Aufmerksamkeit des MIV zu erhöhen und gleichzeitig die Geschwindigkeit zu reduzieren.



Konzept

Massnahmen

Für den ganzen Strassenraum wird eine einheitliche und klar ablesbare Gestaltung realisiert. Der zu bearbeitende Abschnitt weist in den Bereichen mit hohem Fussverkehrsaufkommen mit Querungsbedarf durchgehend einen Mehrzweckstreifen auf. Die Räume für den Fussverkehr werden verbreitert und gestalterisch aufgewertet. Bushaltestellen sollen durchgehend als behindertengerechte Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet werden. Bei Nebenstrassen weisen Trottoirüberfahrten auf die neu geschaffene Hierarchie im Strassenraum hin. Die Beleuchtung wird mit neuen Kandelabern gestalterisch passend für sämtliche Verkehrsteilnehmer angeordnet.

Der Bereich zwischen dem City Center und der Schulhausstrasse wird neu als Tempo-30-Zone ausgeschieden und mit einem überfahrbaren Mehrzweckstreifen sowie zwei Kleinkreiseln von jeweils 26 Metern Durchmesser (inklusive überfahrbaren Mittelinseln) ausgestaltet. Die neue Kreiselsituation führt zu einer Geschwindigkeitsreduktion, zu eindeutigen Vorfahrtsregelungen sowie zur Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Zürich- und Usterstrasse. Generell wird eine Umlenkung des Durchgangsverkehrs auf andere Strassen angestrebt.

Der 2 Meter breite Mehrzweckstreifen bietet dem Fussgänger zusätzliche Sicherheit. Somit ist für die Fussgänger ein geschützter Wartebereich in der Fahrbahnmitte vorhanden. Dieser verleiht der Strasse einen

siedlungsorientierten Charakter. Die Kreisel wurden unter Berücksichtigung des bestehenden Strassenraums in die Platzsituation integriert. Die neu gestalteten Räume am Stadthausplatz sind multifunktional und können beispielsweise für Events genutzt werden.

Im westlichen Teil der Zürichstrasse wird im Knotenbereich beim Denner ein weiterer Platz gestaltet. Dort findet sich eine Konzentration von publikumsorientierten Nutzungen. Die Restaurants erhalten mehr Fläche für einen Aussenbetrieb auf dem Platz.

Die Parkfelder werden neu in den Gehbereich integriert und mit Bäumen eingefasst. So entsteht optisch eine Allee.



Platzsituation westlicher Bereich Zürichstrasse



Platzsituation Ortszentrum

	Strassenbelag		3 cm. Absatz		Bundstein / Niveaugleich
	Mehrzweckstreifenbelag FGSO / RAL 5015 himmelblau		Trottoirüberfahrt / Schräger Randabschluss		Einrampung
	Trottoirbelag		22 cm. Absatz		Strassenlichte 6 m H / Doppelausleger
	Neuer Baum mit Baumbeet		Strassenmöblierung um einen Baum		Poller / 40 cm Hoch
	Strassenlichte 2 m H / Kandelaber		Bushaltestelle mit Manövrierebereich		
	Gedekte Velostände		Rasenstein		
	Neues Buswartehaus		Wasserfontäne		
	Parkplätze gelb		Parkplätze weiss		

links:
Typischer Schnitt
mit Radstreifen

rechts:
Schnitt A-A



FUSS- UND VELOVERKEHRSKONZEPT

DETAILLIERTE NETZKONZEPTE UND AUSGEWÄHLTE MASSNAHMEN

Studienarbeit
HS 2015
3. Semester
Modul:
Verkehr 3
Dozenten:
C. Hagedorn
K. Zweibrücken

Die Stadt Dübendorf will den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Das Fuss- und Veloverkehrsnetz soll durch eine attraktive Gestaltung der Fusswege, durch sichere, genügend breite und gut signalisierte Veloverkehrsanlagen sowie besser ausgerüstete und komfortablere Velo-Abstellanlagen verbessert werden. Damit soll die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert werden. Ein strategisch konzipiertes Fuss- und Veloverkehrsnetz, das bei der städtischen Verkehrsplanung dem Fuss- und Veloverkehr ein stärkeres Gewicht geben und als Basis für die Anpassung im kommunalen Verkehrsrichtplan dienen könnte, fehlt. In dieser Studienarbeit sollen für einen Teilbereich detailliertere Netzkonzepte mit entsprechenden Massnahmen sowie beispielhafte Gestaltungsvorschläge erarbeitet werden.

Ausgangslage

Dübendorf will gemäss Legislaturprogramm 2010–2014 «ein attraktiver Wohn-, Freizeit- und Arbeitsort sein, dessen Bevölkerung sich wohl und sicher fühlt und den Verkehr als Ausdruck der zunehmenden Mobilität akzeptiert». Darauf aufbauend wurde zur Koordination der Planungen und Kommunikation der Konzepte und Massnahmen ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Vorgaben für das GVK waren im November 2010 beschlossene Eckpfeiler. Danach will Dübendorf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- sowie des Fussgängerverkehrs fördern und die Bevölkerung nach Möglichkeit vor der weiteren Zunahme der negativen Einflüsse des Verkehrs schützen. Darauf bauen vier Teilstrategien auf, u.a. auch eine für den Langsamverkehr.

Teilstrategie Langsamverkehr

Die Stadt Dübendorf setzt sich für sichere und attraktivere Fuss- und Velowegverbindungen auf ihrem Stadtgebiet ein. Im GVK wurde diese Teilstrategie zum Handlungsziel «sicherer und attraktiver Langsamverkehr», das durch folgende Teilziele konkretisiert wird:

- Verbesserung, Leistungssteigerung und Attraktivitätserhöhung des Fuss- und Veloverkehrs, damit der Pendler- und Freizeitverkehr vermehrt das Velo benutzt oder zu Fuss geht. Dies insbesondere durch:
- Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Schliessen von Lücken.

- Attraktive Gestaltung der Fusswege, Sicherstellen einer guten Beleuchtung.
- Sichere, genügend breite, gut signalisierte Velowege.
- Besser ausgerüstete und komfortablere Velo-Abstellanlagen.

Aufgabenstellung

Aufgabe dieser Studienarbeit ist es, die Netze für den Fuss- und Veloverkehr zu analysieren und, soweit sinnvoll, neu zu konzipieren. Für einen Teilbereich sollen detailliertere Netzkonzepte (Fuss- und Veloverkehr) mit entsprechenden Massnahmen und beispielhaften Gestaltungsvorschlägen erarbeitet werden. Dabei soll auch das Thema Aufwertung des öffentlichen Raums über rein verkehrs- und sicherheitstechnische Fragen hinaus betrachtet werden.

Im ersten Schritt der Arbeit wird eine Auseinandersetzung auf gesamtstädtischer Ebene mit Fokus auf das gewählte Teilgebiet erwartet. Auf dieser Ebene soll das Gesamtnetz betrachtet werden und die Einbindung des Teilgebiets in das Fuss- und Veloverkehrsnetz analysiert werden. Konzeptionell soll das Fuss- und Veloverkehrsnetz an die aktuellen Verhältnisse angepasst werden. Für gesamtstädtische Massnahmen sollen Lösungen erarbeitet werden.

Auf der Ebene des Teilgebiets sollen im zweiten Schritt der Arbeit das Fuss- und Veloverkehrsnetz detailliert ausgearbeitet werden. Dazu muss für das Teilgebiet eine Ortsbegehung mit Analyse der vorhandenen Infrastruktur erfolgen. Aufbauend auf der Analyse des heutigen Netzes, der Netzlücken und der Schwachstellen sollen unter Berücksichtigung der Stärken und Potenziale Ziele, Handlungsansätze und Anforderungen erarbeitet werden. Auf der Grundlage der Ziele sollen für das Teilgebiet ein Netzkonzept Fuss- und ein Netzkonzept Veloverkehr erarbeitet und aufeinander abgestimmt werden. Das Konzept soll Aussagen zur Aufteilung und Organisation des Strassenraums, zur Fuss- und Veloführung und zur Gestaltung umfassen. Die Fuss- und Veloführung ist für jeden Abschnitt der Routen zu definieren. Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen müssen gelöst werden.

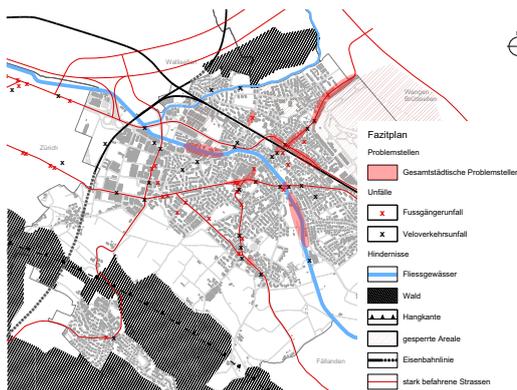
Im Folgenden werden zwei Studienarbeiten zusammengefasst dargestellt, welche Ansätze und Lösungen für beide Teilgebiete aufzeigen.

«FUSS- UND VELOVERKEHRSKONZEPT DÜBENDORF 1»

Beitrag von:
 Fabio Spadin
 Kevin von Wartburg
 Silvan Zwicky

Analyse Gesamtstadt

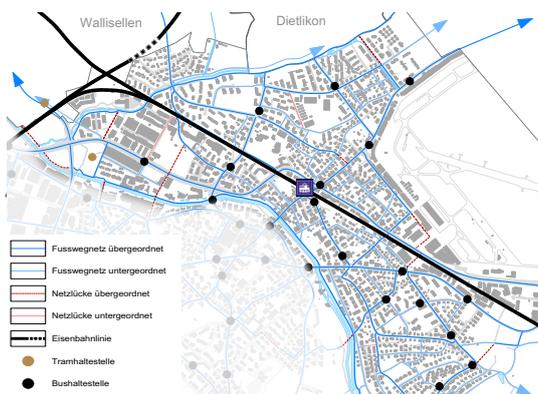
Um eine Übersicht über die bestehende Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur von Dübendorf zu erhalten, wurden Analysepläne erstellt. Diese stützen sich auf die durchgeführte Bestandesaufnahme sowie die Auswertung vorhandener Grundlagen. Einer dieser Analysepläne ist der Angebotsplan, welcher aufzeigt, wo Netzlücken bestehen oder keine explizite Velorespektive Fussverkehrsführung vorhanden ist. Zum Schluss der Analyse wurde ein Fazitplan erstellt. Dieser zeigt die gesamtstädtischen Problemstellen, beispielsweise Unfälle und Hindernisse, welche den Fuss- und Veloverkehr auf dem Stadtgebiet beeinträchtigen.



Fazitplan Gesamtstadt

Konzept Gesamtstadt und Teilgebiet Nord

Damit ein Konzept über die gesamte Stadt Dübendorf erarbeitet werden konnte, wurde anhand der eruierten Ziel- und Quellgebiete ein Wunschliniennetz gebildet. Diese Wunschlinien wurden anschliessend auf das bestehende Wegnetz übertragen. Dadurch konnte in einem ersten Schritt das gesamtstädtische Netzkonzept für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Dieses Konzept beinhaltet das übergeordnete Netz und zeigt Netzlücken. In einem zweiten Schritt wurde das Teilgebiet Nord detaillierter ausgearbeitet und das übergeordnete Netz mit untergeordneten Verbindungen ergänzt. Diese verdichten die Maschenweite der Strassen und Wege, liegen jedoch meist nicht auf oder entlang von Hauptstrassen, sondern sind auf Quartierstrassen angelegt. Zukünftig gewünschte Routen des Fuss- und Veloverkehrs wurden im Plan als Netzlücken rot eingetragen. Zusätzlich zum Netzkonzept wurden die Schulwege genauer analysiert. Die wichtigsten Verbindungen zwischen Schulen und umliegenden Wohngebieten haben erhöhte Anforderungen zu erfüllen und sind deshalb speziell zu berücksichtigen. Durch die Konzept- und Angebotspläne der Analysephase wurden zudem die Problemstellen für das Teilgebiet eruiert.



Netzkonzept Fussverkehr Teilgebiet Nord



Netzkonzept Veloverkehr Teilgebiet Nord

Ziele

Gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen:

- Barrierewirkung der Glatt, der Hauptverkehrsstrassen sowie des Bahntrasses reduzieren
- Erschliessung und Fussgängerstreifen bei Schulen sicher gestalten
- Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Zentrum von Dübendorf gewährleisten
- Klare Signalisierung für den Veloverkehr auf Hauptverbindungen sicherstellen

Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen:

- Umwege entlang von stark befahrenen Strassen durch sichere und korrekt platzierte Querungsstellen vermeiden
- Kombinierte Fuss- und Velowege entlang stark befahrener Strassen innerorts entflechten
- Gut erreichbare Abstellplätze im Zentrum von Dübendorf sicherstellen
- Fuss- und Veloverkehrsverbindungen entlang der Glatt und des Chriesbachs aufwerten

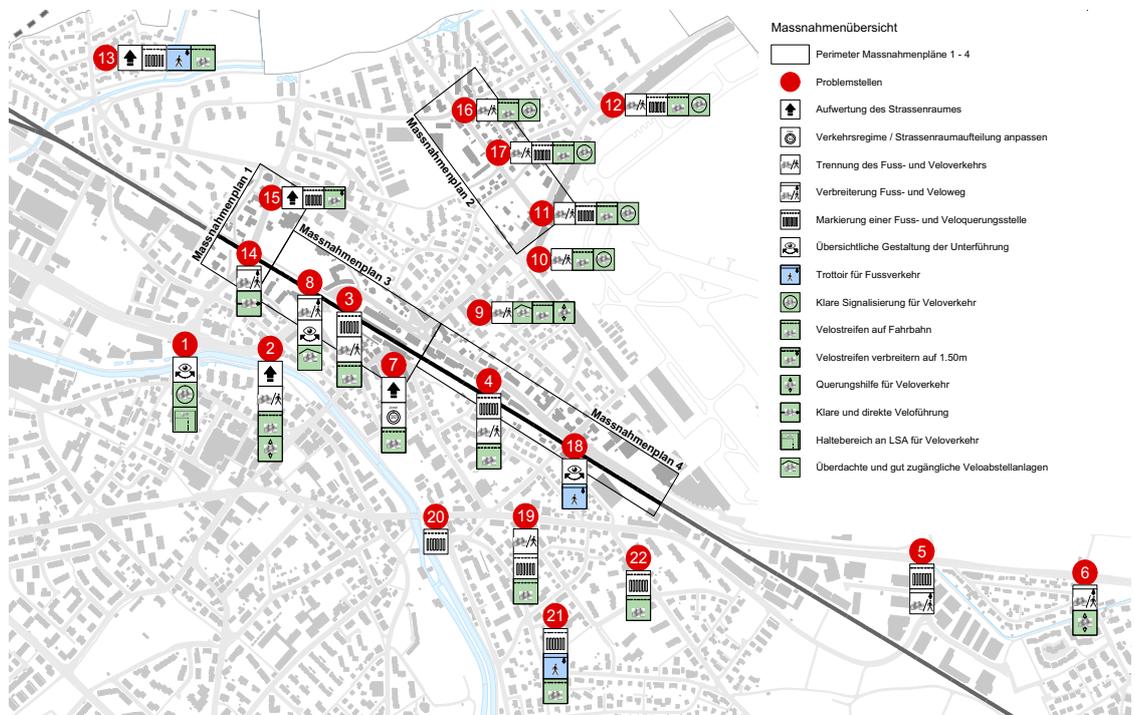
Planerische Vision Bahnhofstrasse

Entlang der Bahnhofstrasse finden sich zahlreiche Nutzungen, welche ein erhöhtes Fuss- und Veloverkehrsaufkommen generieren. Die hohe Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs auf der gesamten Länge der Bahnhofstrasse wirkt auf den Fuss- und Veloverkehr einschränkend. Die Vision Bahnhofstrasse gestattet durch zwei neue Begegnungszonen und eine Fussgängerzone dem Langsamverkehr deutlich mehr Bewegungsfreiraum.

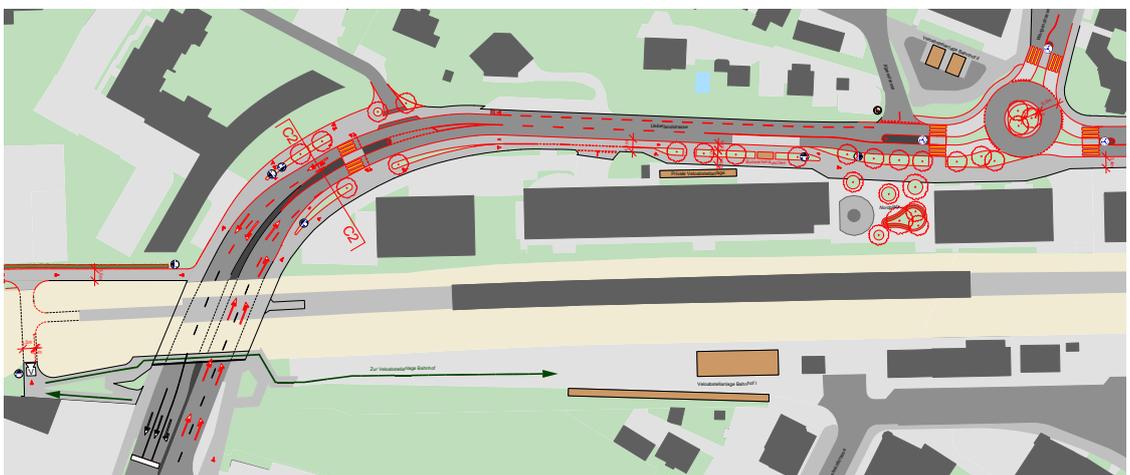
Massnahmen Teilgebiet Nord

Der Massnahmenplan bietet einen Überblick über die Problemstellen des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Dübendorf und enthält Massnahmen, um diese Problemstellen zu entschärfen. Detailliert bearbeitet wurden vier Vertiefungsbereiche. Dabei handelt es sich um die Zwinggertenstrasse beim Schulhaus Stägenbuck, die Dietlikonstrasse, die Überlandstrasse im Bereich des Bahnhofes Nord mit der Unterführung zum Bahndammweg und die Ortseinfahrt Ost der Überlandstrasse. Im Bereich des Bahnhofes wird die Überlandstrasse zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet. Die Visualisierung zeigt die neu gestaltete Bahnunterführung zum Schulhaus Stägenbuck.

Visualisierung Bahnunterführung Stägenbuck



Übersichtsplan Massnahmen



Massnahmenplan 3 Überlandstrasse / Bahndammweg

«FUSS- UND VELOVERKEHRSKONZEPT DÜBENDORF 2»

Beitrag von:

Roland Brunner
Nicolò D'Andrea
Tinus Trottmann

Vorgehen – in drei Phasen

1. Gesamtstädtische Betrachtung: Analyse des Bestandes und von Wunschbeziehungen / Ausarbeitung von Netzplänen für den Fuss- und Veloverkehr
2. Betrachtung Teilgebiet Süd: Auseinandersetzung mit Schwachstellen und Potenzialen / Formulieren von Zielen und Anforderungen / Ausarbeitung von konkreten Massnahmen
3. Detailperimeter: Erarbeitung von Gestaltungskonzepten für die Bahnhofstrasse und zwei weitere Vertiefungsperimeter

Ergebnisse / Produkt

Das eigentliche Produkt der Arbeit, in welches alle Ergebnisse miteingeflossen sind, ist der nachfolgend abgebildete Massnahmenplan mit dazugehörigem Massnahmenkatalog.

Dabei wurden die Anforderungen über den Bestand gelegt. Wo Differenzen zu verzeichnen waren, wurden Massnahmen im Sinne der Ziele und Handlungsansätze formuliert. Diesen Massnahmen wurden Prioritäten und Aufwandschätzungen zugewiesen.

Das auf der folgenden Seite erläuterte Konzept zur Aufwertung der Bahnhofstrasse stellt eines von drei Vertiefungsgebieten dar und ist ein Kernelement für die angestrebte fussgängerfreundliche Entwicklung Dübendorfs.

Ziele und Handlungsansätze

1. Erkannte Schwachstellen beheben
2. Radverkehr fördern, durch lückenloses, störungsarmes, schnelles und sicheres Veloverkehrsnetz
3. Fussverkehr fördern, durch attraktives, mit dem ÖV-Angebot abgestimmtes Fussverkehrsnetz und die Aufenthaltsqualität gezielt erhöhen
4. Ausbau der Bahnhofstrasse zu «identitätsstiftendem Ortszentrum, mit Wiedererkennungswert»
5. Erholungsraum «Glatt» weiter fördern und zugänglich machen

Planungsgrundsätze

- Trennwirkung der Glatt, der Bahnlinien und der Überlandstrasse mindern: regelmässiges, sicheres und attraktiv gestaltetes Queren ermöglichen
- Barrierefreies Bauen – «designed for all»
- Aufwertung und Belebung der Bahnhofstrasse insbesondere für den Fussverkehr
- Attraktivität des Standortes Bahnhofstrasse für Gewerbe- und Gastrobetreiber steigern

- Den Übergang zum Bahnhof Stettbach durch die Gewährleistung einer effizienten und attraktiv gestalteten Erschliessung für den nichtmotorisierten Verkehr (NMV) weiter stärken
- Die Entwicklungsgebiete Zwicky-Areal und Innovationspark in die Planung miteinbeziehen und für eine entsprechende Erschliessung für den NMV sorgen
- Einsatz von Tempo-30-Zonen prüfen

Anforderungen Veloverkehr

- Schnelle, störungsarme, direkte Verbindungen: auf einen Kilometer nicht mehr als vier Störungen (LSA, Knoten, usw.)
- Unmissverständliche, aber zurückhaltende Signalisation
- Durchgehende Bodenmarkierungen
- Eigene Verkehrsflächen
- Querschnitt von 1.50 Meter (min. 1.25 Meter)
- Verbesserung der Veloparkierung: Anlehn- und Anschliessmöglichkeit, am-Weg-liegend, soziale Kontrolle und Sicherheit, städtebaulich integriert, vor Witterung schützend

Anforderungen Fussverkehr

- Klare und übersichtliche Wegführung
- Unmissverständliche, aber zurückhaltende Signalisation
- Maximaler Umwegfaktor von 1.2
- Bei Gehwegen ist eine Mindestbreite von 2 Metern einzuhalten
- Wo die Mindestbreite nicht eingehalten werden kann, ist eine Niveauleichung zu prüfen
- Optimale Abstimmung auf das bestehende ÖV-Angebot
- Fussgängerführungen an Hauptachsen sind beidseitig attraktiv und mit hoher Aufenthaltsqualität auszugestalten
- Fusswege sind gut zu beleuchten
- Angsträume sind zu vermeiden: Schaffung von Umgehungsmöglichkeit oder Aufwertung der bestehenden Situation
- Erholungswege (Spazier- und Wanderwege) sind durchgehend, zusammenhängend und attraktiv auszubauen, dabei ist eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen
- Regelmässige und kurze Querungswege anbieten: Einsatz von Querungshilfen und Schutzinseln

Massnahmenplan und Auszug Massnahmenkatalog



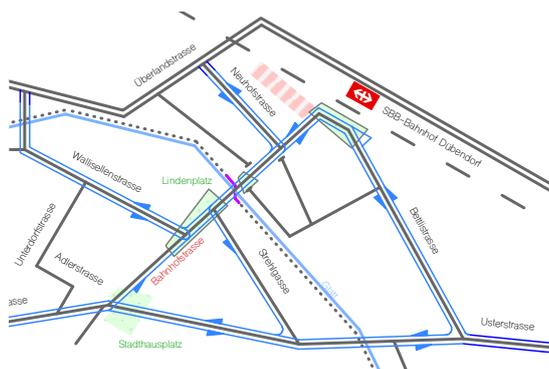
Massnahmenplan

Exemplarische Vertiefung – Bahnhofstrasse

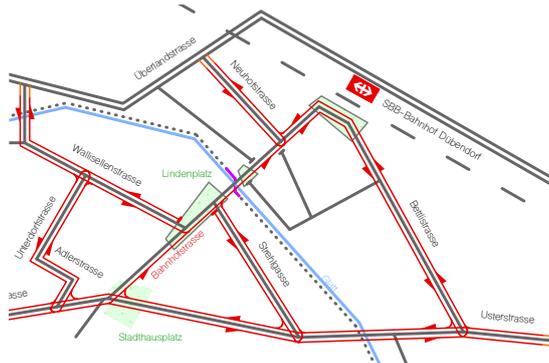
Das Konzept Bahnhofstrasse sieht eine neue Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) vor. Die Bahnhofstrasse erfährt eine starke Verkehrsberuhigung, was in Kombination mit fussgängerfreundlichen Gestaltungsmassnahmen zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führt.

Der MIV wird bewusst von der Bahnhofstrasse ferngehalten. Die Zufahrt zum Bahnhof ist jedoch aus allen Richtungen gewährleistet.

Weiter umfasst das Konzept eine Platzabfolge vom Bahnhof bis zum Rathaus sowie die hindernisfreie Zusammenschliessung der beiden Glattwege mittels einer Fussgängerbrücke unter der Strassenbrücke der Bahnhofstrasse hindurch. So kann in Zukunft der Glatt entlang flaniert werden, ohne die Bahnhofstrasse queren zu müssen. Hinzu kommt die Standortmöglichkeit eines neuen Busbahnhofs unweit des Bahnhofs Dübendorf.



Bahnhofstrasse
Plan ÖV



Bahnhofstrasse
Plan MIV

- Verkehrsrichtung
- Handlungsraum | Platzgestaltung mit Niveausgleich
- Handlungsraum | Platzgestaltung ohne Niveausgleich
- Verkehrsrichtung
- Glattweg Unterführung
- Glattweg
- Strasse
- Bahn
- Glatt

MOBILITÄTSKONZEPT UND VERKEHRSSTEUERUNG

VERKEHRS- UND MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DAS ZENTRUM; VERKEHRSSTEUERUNG UND ÜBERLASTUNGSSCHUTZ

Im Rahmen der Verkehrsplanungsprojektarbeit standen für die Bearbeitung die Themen «Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das Zentrum Dübendorf» und «Verkehrssteuerung und Überlastungsschutz an Zufahrtsachsen nach Dübendorf» zur Auswahl. Die Studierenden mussten sich für eines dieser zwei Spezialthemen entscheiden und dieses vertieft aufarbeiten.

Aufgabenstellungen

Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das Zentrum Dübendorf

Für das Zentrum der Stadt Dübendorf soll ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet werden, das den städtischen Entwicklungsschwerpunkt Raum Bahnhof Süd sowie das Kernstück der Zentrumsentwicklung – die Bahnhofstrasse – stärkt. Mit dem Konzept soll die Entwicklung der Bahnhofstrasse als potenzielle „Flaniermeile“ ermöglicht werden. Dazu soll eine planerische Vision für das Zentrum entwickelt werden. Auf Grundlage dieser Vision und der bestehenden Planungen (Bushof, Gestaltungs- und Betriebskonzept Bahnhofstrasse, Gesamtverkehrskonzept und Testplanung Wangenstrasse) soll das Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Da diese Planungen zum Teil erst langfristig umgesetzt werden können, soll das Konzept auch Möglichkeiten aufzeigen, wie die Situation im Zentrum kurzfristig verbessert werden könnte, ohne die langfristigen Entwicklungsoptionen einzuschränken.

Verkehrssteuerung und Überlastungsschutz an Zufahrtsachsen nach Dübendorf

Im Gesamtverkehrskonzept werden Massnahmen zur Verkehrssteuerung an kantonalen Zufahrtsachsen aufgegriffen, die vom Amt für Verkehr des Kantons Zürich 2012 angedacht wurden. Es handelt sich dabei um Zuflusssteuerungen in folgenden Strassen:

- Wangenstrasse
- Überlandstrasse (Gfenn)
- Fällandenstrasse

In dieser Projektarbeit sollen für eine der Strassen verkehrstechnische Konzepte und Massnahmen im

Strassenraum entwickelt werden, um einen sinnvollen Überlastungsschutz für die dahinter liegenden Strassen und Knoten zu erreichen. Dabei soll der strassengebundene Busverkehr gegenüber dem MIV bevorzugt werden.

In der Folge ist je eine Arbeit zu den Themen «Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das Zentrum Dübendorf» und «Verkehrssteuerung und Überlastungsschutz an Zufahrten nach Dübendorf» zusammengefasst abgedruckt.

Projektarbeit
FS 2016
6. Semester
Modul:
Verkehr 6
DozentInnen:
C. Hagedorn
F. Kappeler
T. Winzer

Beitrag von:

Lukas Echsle
Kilian Treichler

VERKEHRS- UND MOBILITÄTSKONZEPT ZENTRUM DÜBENDORF

Analyse

Eine Aufarbeitung der bestehenden Planungen sowie Analysen zu den vier Verkehrsträgern auf gesamtstädtischer Ebene bilden eine erste Konzeptgrundlage. Das Zentrum von Dübendorf weist an diversen Orten Schwachstellen und Verbesserungspotenzial auf.

Die Bahnhofstrasse mit der Funktion als Zentrumsachse weist eine viel höhere Verkehrsbelastung auf als die umliegenden Hauptverkehrsstrassen, wie zum Beispiel die grösser dimensionierten Uster- und Zürichstrasse. Dies führt zu negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im Zentrum. Ein Problem ist ebenfalls der durch das Zentrum fahrende Durchgangsverkehr. Begünstigt wird dieser durch den fehlenden Durchfahrtswiderstand und die verkehrsorientierte Gestaltung der Strassen und Knoten. Die Wohnquartiere sind heute teilweise von Schleichverkehr belastet und es fehlen Tempo-30-Zonen.

Als grösste Schwäche im städtischen Busverkehr zeigt sich das Fehlen von Busbevorzugungsmassnahmen an Knoten, was grössere Verlustzeiten zur Folge hat.

Die hohe Verkehrsbelastung - insbesondere auf der Bahnhofstrasse - mindert die Aufenthalts- und Flanierqualität im Strassenraum und auf den angrenzenden Plätzen. Hinzu kommen abschnittsweise sehr schmale Trottoirs, welche die Längszirkulation erheblich erschweren, sowie mangelhafte oder gar fehlende Querungshilfen für den Fussverkehr. Ebenfalls fehlen einzelne Querungen über Trennelemente, wie die Glatt oder die Bahnlinie.

Das Veloverkehrsnetz weist Lücken und Mängel auf. Dabei fallen vor allem die fehlenden Velostreifen ent-

lang der Hauptverkehrsstrassen und an Knoten auf. Auf kombinierten Fuss- und Velowegen, wie entlang der Glatt, bestehen abschnittsweise Engstellen, bei welchen im Begegnungsfall Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern entstehen.

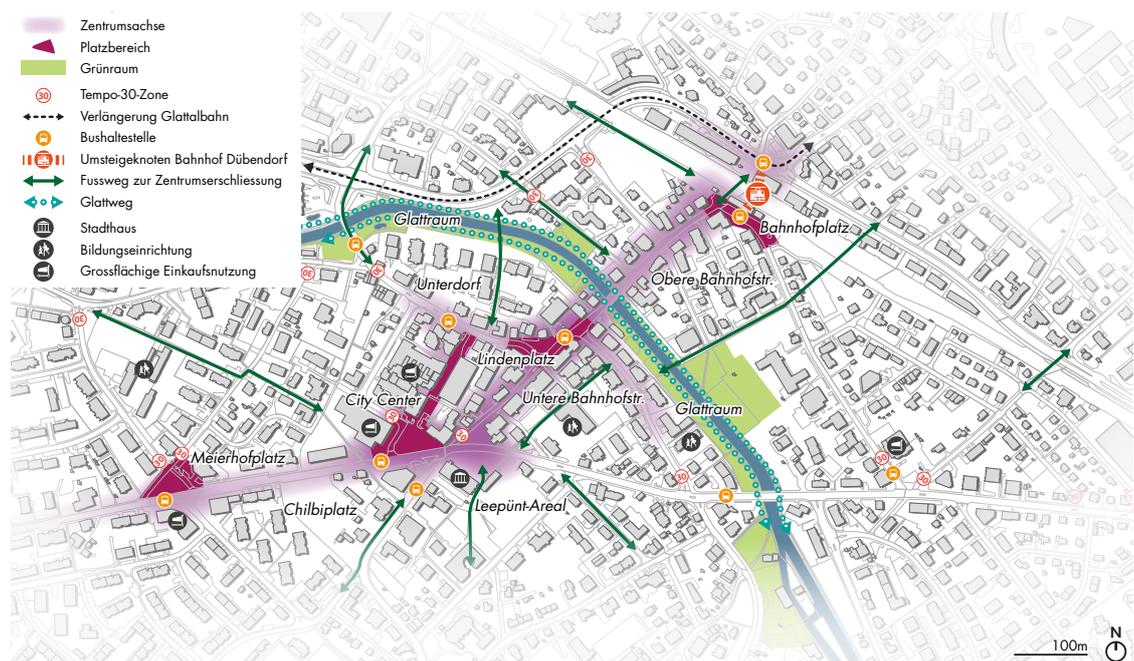
Leitideen

Die Vision für die Bahnhofstrasse und ihr Umfeld zeigt das Potenzial des heutigen Zentrums auf. Damit setzt die Vision den Grundstein für den Variantenvergleich und die Erarbeitung der Teilkonzepte. Die Leitideen basieren auf verkehrlichen und städtebaulichen Ansätzen für ein funktionierendes Zentrum. Die Leitideen sind:

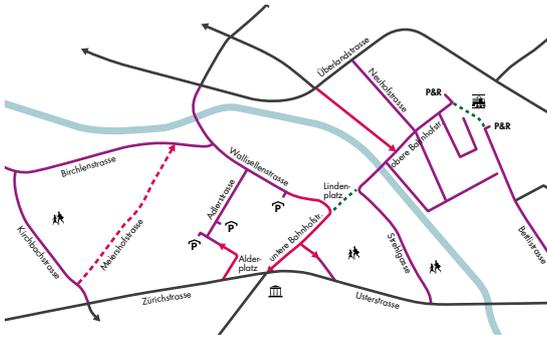
- Direkte Anbindung und Erschliessung
- Verkehrsberuhigte Zonen im Zentrumsgebiet
- Zentrumsachse mit Platzabfolge und Aufenthaltsräumen
- Zentrum der kurzen Wege

Neues Verkehrsregime

Damit die Vision eines attraktiven und lebendigen Zentrums von Dübendorf Realität wird, ist eine Anpassung des heutigen Verkehrsregimes im Zentrum notwendig. Mit vier entwickelten Varianten, welche unterschiedlich grosse Eingriffe ins aktuelle Verkehrsregime aufweisen, wurden mögliche zukünftige Zentrumserschliessungen erarbeitet. Wichtig dabei war, eine kurz- bis mittelfristige Steigerung der Qualität im Zentrum zu erreichen und die grössten Mängel zu



Vision für das Zentrum



beheben. Die einzelnen Netzvarianten wurden grob aufgezeigt und erläutert sowie mit Hilfe von mehreren Kriterien geprüft und bewertet. Aufgrund der ausgewogenen und insgesamt positiven Bewertung der Variante «Unterbruch am Lindenplatz» wurde diese weiterverfolgt. Das Einbahnregime der unteren Bahnhofstrasse entschärft die Engstellen und leistet zusätzlich einen Beitrag für eine attraktive Bahnhofstrasse. Durch die flächendeckende Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 und die Unterbrechung der direkten Verbindungen durchs Zentrum wird der Durchfahrtswiderstand wesentlich erhöht. Mit den beiden Achsen Strehlgasse-Neuhofstrasse und Bahnhof-/Adler-/Wallisellenstrasse verteilt sich die Verkehrsbelastung auf zwei Achsen und konzentriert sich weniger stark in einem Abschnitt. Damit kann der verbleibende Verkehr zentrumsverträglich abgewickelt werden. Die Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele im Zentrum ist weiterhin sichergestellt. Die Gefahr von Schleichverkehr wird dabei als gering eingeschätzt.

Teilkonzepte

Basierend auf dem neuen Verkehrsregime werden in einzelnen Teilkonzepten zum motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr das jeweilige zukünftige Netz aufgezeigt.

Zusätzlich werden die Anforderungen für die unterschiedlichen Typen von Bushaltestellen, Veloabstellanlagen und Routen beschrieben.

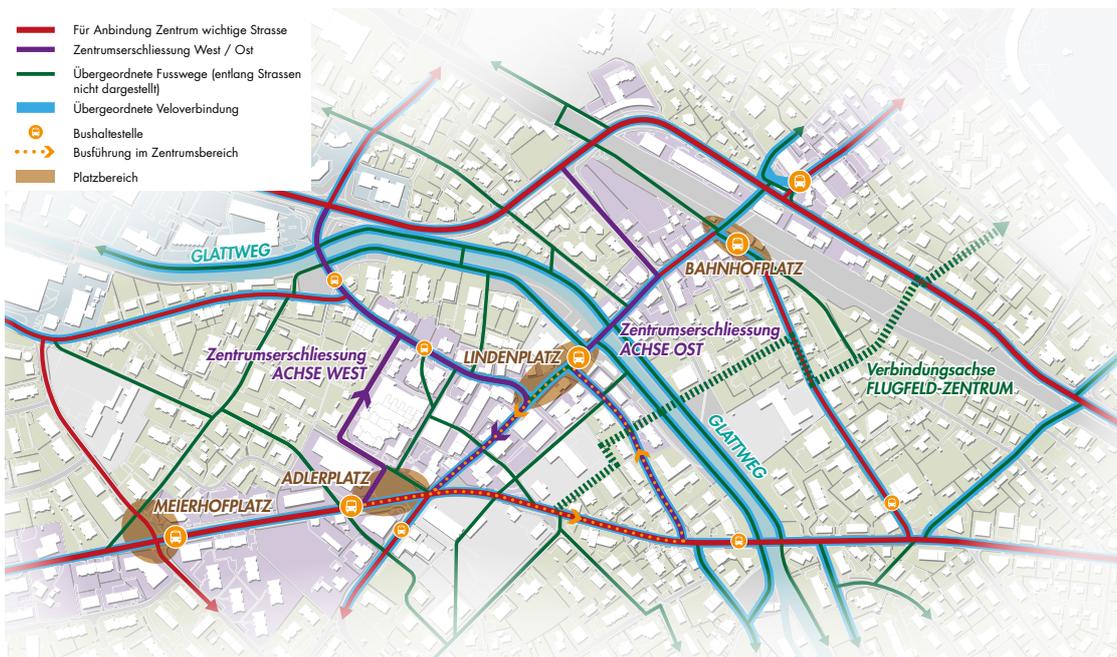
Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept vereint die wichtigsten Inhalte aus den vier Teilkonzepten. Im Gesamtkonzeptplan wird das grundlegende Erschliessungssystem des Zentrums dargestellt. Dies gibt Aufschluss darüber, welche Abschnitte für welche Verkehrsträger die höchste Priorität aufweisen sowie wo ein erhöhter Koordinations- und Abwägungsbedarf zwischen den Interessen der Verkehrsteilnehmer notwendig ist.

Geplante Fussgänger- und Begegnungszonen auf dem Adler-, Bahnhof- und Lindenplatz sollen die Aufenthaltsqualität steigern. Mit der Entschärfung der Engstellen in der unteren Bahnhofstrasse, den bestehenden Fusswegverbindungen und der neu geschaffenen Verbindungsachse Flugfeld-Zentrum kann die Durchwegung des Zentrums für den Fussverkehr wesentlich verbessert werden. Die neue Verbindungsachse ermöglicht einerseits das Queren der Bahnlinie, aber verbindet künftig auch den Nächsterholungsraum entlang der Glatt mit den Grünräumen im geplanten Innovationspark. Als Freizeitroute übernimmt der regionale Glattweg eine wichtige Funktion für den Fuss- und Veloverkehr. Im Zentrumsabschnitt wird der Weg beidseitig entlang der Glatt geführt.

Durchgängige Veloinfrastrukturen auf den Haupttrouten und ein dichtes Netz an Abstellanlagen, insbesondere in den Platzbereichen und am Glattquai, fördern den Veloverkehr. Mit zentral gelegenen Haltestellen bei den Stadtplätzen und am Zentrumsrand wird eine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt.

Verkehrsregime mit Unterbruch am Lindenplatz



Gesamtkonzept Zentrum Dübendorf

Beitrag von:

Adrian Lais
Michel Schmid

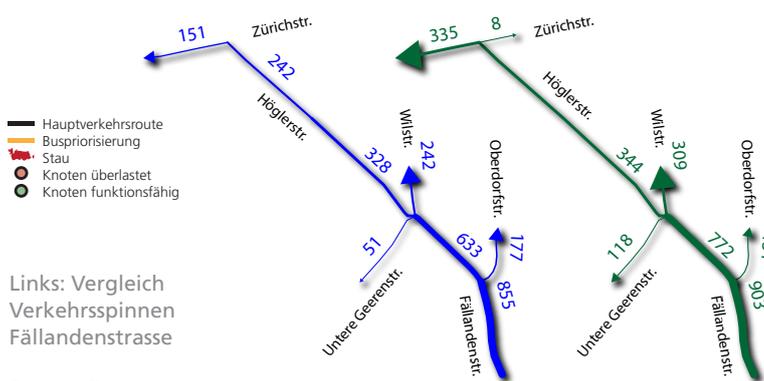
VERKEHRSTEUERUNG UND ÜBERLASTUNGSSCHUTZ FÄLLANDENSTRASSE IN DÜBENDORF

Ausgangslage

Im Westen von Dübendorf ist das Kantonsstrassennetz überlastet. Das Problem wurde von den zuständigen Stellen erkannt und soll mit einem Dosierungssystem an allen Einfallssachsen von Dübendorf behoben werden. Die Fällandenstrasse stellt eine solche Einfallssache dar. Einen Schwerpunkt bildet die Ringstrasse im Westen von Dübendorf. Auch der Knoten Fällanden- / Höglerstrasse erreicht während den Spitzenstunden die Kapazitätsgrenze, wodurch auf der Fällandenstrasse ein längerer Rückstau entsteht.

Analyse

Neben einer Begehung wurde eine Verkehrserhebung am Knoten Fällanden-/Oberdorfstrasse und beim Kreisell Fällanden-/Höglerstrasse durchgeführt. Somit konnten die Daten des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (blau) mit der eigens erhobenen Verkehrszählung (grün) verglichen werden. In der folgenden Abbildung wird dieser Vergleich aufgezeigt.



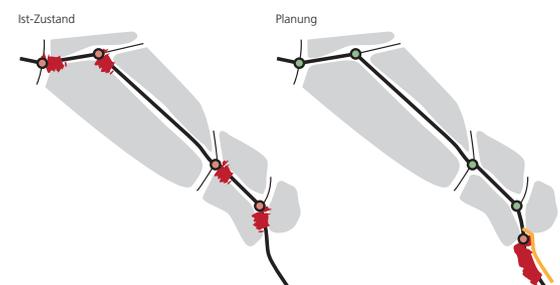
Der öffentliche Verkehr reagiert anfällig auf den vorhandenen Rückstau. Für den Radverkehr ist die bestehende Verkehrsführung unbefriedigend und stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Die gemeinsame Führung des Rad- und Fussverkehrs birgt Konfliktpotenzial. Die Anlagen für den Fussverkehr erfüllen die geforderten Sicherheitsanforderungen. Der Stauraum vor dem Kreisell befindet sich in bewohntem Gebiet und führt zu negativen Auswirkungen für die Anwohner.

Seitens der Stadt Dübendorf wird der Überlastungsschutz als dringlich eingestuft. Es sollte darauf geachtet werden, dass allfällige Massnahmen rasch ausgeführt werden können.

Handlungsbedarf und Ziele

Das bestehende Verkehrssystem funktioniert und der Verkehr kann meist fließend abgewickelt werden. Ein dringender Handlungsbedarf wurde nicht ermittelt, jedoch ist in Bezug auf eine erwünschte Reduktion des ungewollten Schleichverkehrs und der ungeeigneten Lage des heutigen Stauraumes ein Eingreifen nötig. Da eine Kapazitätserweiterung auf der Ringstrasse kurzfristig nicht realisierbar ist, muss geprüft werden, ob eine Plafonierung der Verkehrsmenge an der Fällandenstrasse den Verkehrsfluss verbessern und die Ringstrasse entlasten würde.

Die Grundidee wird bereits im Synthesebericht «Regionale Verkehrssteuerung» des Kantons Zürich behandelt. Sie zielt darauf ab, die Verkehrsströme im Siedlungsgebiet zu verstetigen und zu beschleunigen. Das Verkehrsaufkommen soll zu Spitzenzeiten verringert werden, um einen siedlungsverträglichen Verkehrsstrom zu gewährleisten. Ein Nebeneffekt dieser Massnahme ist zudem eine Verkürzung der Fahrzeit innerhalb des Siedlungsgebietes, da ein Stop-and-go vermieden wird und eine konstantere Geschwindigkeit gefahren werden kann. In der folgenden Abbildung ist dies schematisch dargestellt.

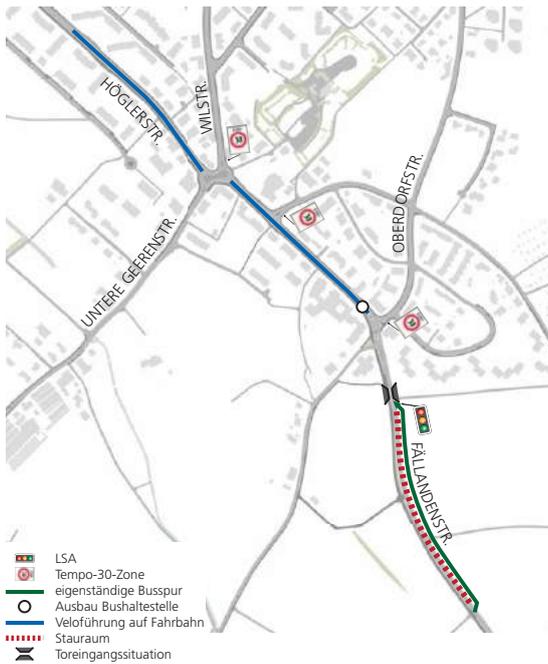


Aufgrund des vorliegenden Handlungsbedarfs wurden die Ziele definiert, welche für die weitere Bearbeitung als Grundlage dienen:

- Positionierung des Stauraums ausserhalb des Siedlungsgebietes
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs
- Behindertengerechter Ausbau des ÖV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität durch siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums
- Schutz der Wohnquartiere durch flankierende Massnahmen
- Hindernisfreie und sichere Ausgestaltung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur

Ergebnis Variantenevaluierung

Die Dosierungsstelle in Kombination mit einer Toreingangssituation besteht aus einer Lichtsignalanlage am südlichen Dorfeingang, um den Stauraum ausserhalb des Siedlungsgebietes zu verorten. Die Buspriorisierung wird mittels einer eigenständigen Busspur gewährleistet. Die Haltestelle «Alterszentrum» soll vollwertig ausgebaut und als Busbucht realisiert werden. Als flankierende Massnahmen werden grossflächige Tempo-30-Zonen in den angrenzenden Quartieren angestrebt. Mittelfristig sollen die Fällanden- und die Höglerstrasse unter Berücksichtigung des Veloverkehrs siedlungsverträglich umgebaut werden.



Die Bestvariante der vier Varianten erreicht den höchsten Zielerreichungsgrad und schneidet insbesondere bezüglich Lärm- und Umweltmissionen, Verkehrsfluss, Sicherheit sowie Flexibilität am besten ab. Die Kosten fallen höher aus als in den anderen Varianten, bringen jedoch einen erheblichen Mehrwert. Für die Realisierung einer Busspur ist Landerwerb notwendig.

Zentrale Elemente des Überlastungsschutzes sind der Ausbau der Dosierungsanlage, die Plafonierung, die Organisation des Phasenablaufs sowie die Länge der Busspur.

Die Dosierungsanlage ist kurz vor dem Dorfeingangsbereich im Landwirtschaftsgebiet angeordnet. Die Lichtsignalanlage beinhaltet jeweils für die Fahrbahn und die Busspur einen Signalgeber. Mittels einer Zählstelle wird für die Anlage erkennbar, wann diese in Betrieb gehen muss. Eine doppelte Sicherheitslinie erhöht die Verkehrssicherheit und verhindert gefährliche Überholmanöver.

In der untenstehenden Grafik wird ersichtlich, dass eine Plafonierung auf 900 PKW-E./h massiv geringere Staulängen und Wartezeiten zur Folge hat als die weiteren untersuchten Plafonierungen. Es wird die Variante mit 900 PKW-E./h empfohlen. Dies entspricht 15 PKW-E./Min.

Die Zählstelle misst den einfahrenden Verkehr und berechnet einen gleitenden Mittelwert (Fz/5 Min.). Bei Überschreitung des Wertes 75 Fz/5 Min. (900 Fz/h) wird die Lichtsignalanlage aktiviert. Die Gelbzeit auf Rot muss aus Sicherheitsgründen vier Sekunden betragen (bei 60 km/h). Durch die Anmeldung der Busse an der Dosierungsstelle kann direkt in den Phasenablauf eingegriffen und das Lichtsignal für den Bus freigegeben werden.

Die Busspur soll eine Länge von 350 Metern aufweisen, um den Rückstau zu umgehen. Somit entsteht für den Bus während maximal 30 Minuten pro Tag (MSP: 7.40 bis 8.10 Uhr) eine Wartezeit von maximal einer Minute.

Die vorliegende Arbeit löst die erkannten Probleme. Die Verhältnismässigkeit einer Dosierungsanlage ist beim heutigen Stand zu hinterfragen: Der effektive Nutzen im Verhältnis zu den Kosten hält sich in Grenzen. Mit Blick auf eine langfristige Verkehrsplanung ist die Dosierungsanlage jedoch zu empfehlen.

Bestvariante

Umsetzung

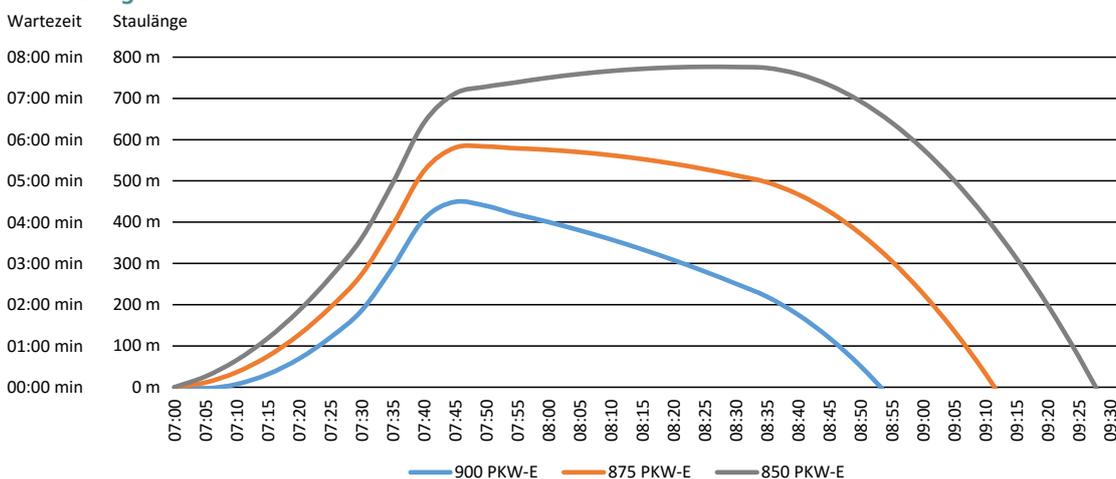


Diagramm Staulängen / Wartezeiten der Dosierungsmengen

STÄDTEBAU

SIEDLUNGSENTWURF

PLANEN UND BAUEN FÜR ZUKÜNFTIGE BEWOHNER

Für die Semesterarbeit steht ein Areal – das sogenannte «Gumpisbüel» nördlich des Zentrums der Stadt Dübendorf – zur Verfügung. Hier, an attraktiver Lage, soll ein zeitgemässes Wohnquartier entstehen. Mittels einer zweistufigen Semesterarbeit soll der Frage nachgegangen werden, wie PlanerInnen und ArchitektInnen in einem realen Kontext ein Umfeld schaffen, in dem sich Menschen wohl und zu Hause fühlen.

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst ca. 17'000 m² eingezontes Bauland. Es handelt sich dabei um eine unbebaute Landreserve der Stadt Dübendorf. Das heute noch landwirtschaftlich genutzte «Gumpisbüel» ist Teil eines attraktiven Wohnquartiers nördlich des Stadtzentrums. Das Gebiet zeichnet sich durch seine ruhige, aber gut erschlossene Lage aus. Im erweiterten Umfeld befinden sich verschiedene öffentliche und private Einrichtungen, Schul-, Sport- und Freizeitanlagen, die Kaserne sowie der Naherholungsraum entlang dem Chriesbach.



Aufgabenstellung

Die Aufgabe umfasst den kritischen und qualitätsorientierten Umgang mit dem Thema «Wohnen» und dafür geeigneten Typologien. Dabei soll den spezifischen Qualitäten des Ortes Rechnung getragen werden. Ziel ist es, eine Siedlung zu entwickeln, welche einen eigenständigen Charakter besitzt, auf selbstverständliche Weise in das Quartier eingebunden ist und die das Potenzial besitzt, von den BewohnerInnen als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden. Die Siedlung soll barrierefrei sein. Das heisst, dass auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine attraktive Zugänglichkeit gewährleistet sein muss. «Wohnen im Gumpisbüel» soll ökonomisch erschwinglich sein und Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum bieten, sondern ein Zuhause sein.

Neben spezifischen Fragestellungen, die sich aus dem Ort heraus ergeben, ist im Rahmen der Planung auch folgenden allgemeinen Fragen nachzugehen:

- Wie wird die Siedlung zu einem attraktiven Ort?
- Wie lässt sich ein «echtes Zuhause» schaffen?
- Wie kann Identität entstehen?
- Wie ist mit den Themen «Individualität» und «Gemeinschaft» in einer Siedlung umzugehen?
- Welche Beziehung besteht zwischen «Innen» und «Aussen»?
- Welche Bedeutung hat der Aussenraum für die Allgemeinheit und für das Individuum?
- Welche Beziehungen bestehen zwischen öffentlich – halböffentlich – privat?

Semesterarbeit
FS 2016
2. Semester
Modul:
Städtebau 2
Dozent:
L. Steiner

Areal
«Gumpisbüel»
Ausschnitt Zonen-
plan Dübendorf

Beitrag von:

Jonas Müller
Daniel Hauser

«WOHNÜBERBAUUNG GUMPISBÜEL 1»

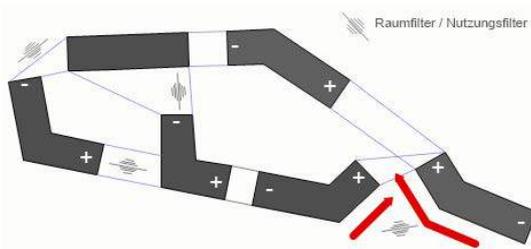
Quartieranalyse

Heute wird dem Areal landwirtschaftlich genutzt. Im Norden befinden sich viergeschossige Flachdachbauten. Speziell zu erwähnen sind ihre Fassadengestaltungen, welche durch verschiedene Formen und Farbgebungen auffallen. Im Süden trifft man auf viergeschossige Satteldachbauten, welche aufgrund ihres Charakters an typische Arbeiterwohnungen erinnern.

Freiraumanalyse

Im Norden des Perimeters befindet sich ein kleiner Wald mit einem Rinnsal, welcher als Naherholungsgebiet genutzt wird. Der Bach definiert zugleich auch den Siedlungsrand. Ansonsten befinden sich in unmittelbarer Nähe des Perimeters zurzeit keine nennenswerte Erholungsmöglichkeiten. Deshalb soll in der geplanten Überbauung Wert darauf gelegt werden, einen attraktiven öffentlichen Aussenraum zu schaffen.

Städtebauliches Konzept

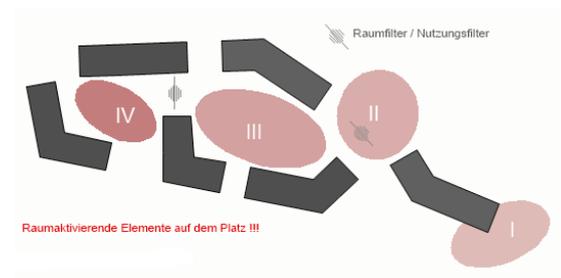


Das Areal soll mit einem zusammenhängenden Gebäudekomplex bebaut werden. Durch die Positionierung der Bauten entstehen verschiedene Kammern mit unterschiedlichem Öffentlichkeitscharakter. Die Abstände zwischen den Gebäuden haben eine raumfilternde Wirkung. Mittels Gebäudehöhen und Dachformen soll auf die Umgebung eingegangen werden. Nordseitig soll mit dreigeschossigen Gebäuden auf das abfallende Gelände sowie die benachbarten Gebäude Rücksicht genommen werden. Der vordere Eingangsbereich des Quartiers soll mit der Dachschräge des ersten Gebäudes sowie der V-Förmigen Eingangssituation baulich unterstrichen werden. Durch die unterschiedlichen Niveaus entstehen bei einigen Gebäuden hofseitig offene Keller, welche gewerblich genutzt werden können. In der gesamten Überbauung gibt es verschiedene Erschliessungstypen: Das Gebäude I ist mittels zwei Treppenhäusern erschlossen. In den Gebäuden II und III werden die Maisonettewohnungen mittels einer rue d'interieur im Stile der unit é d'habitation von le Corbusier erschlossen. Die Gebäude III, IV und V sind Geschosswohnungen, welche durch einen verkürzten Laubengang erschlossen werden.

Die Laubgänge sind zu den Plätzen hin ausgerichtet und bilden so einen allmählichen Übergang zwischen öffentlichen und privaten Räumen.

Freiraum- und Wegkonzept

Es sollen verschiedene Platzsituationen auf unter-



schiedlichen Niveaus geschaffen werden. Die Plätze sind einerseits niveaumässig und andererseits durch die Gebäudeanordnung abgetrennt. Der Platz I soll mit einem Café und Sitzmöglichkeiten einen öffentlichen Charakter erhalten. Auf dem Platz II ist ein Schwimnteich mit Liegewiese, Pavillon und Brücke geplant. Der Platz III besitzt anschliessende gewerbliche Kellernutzungen, einen Gemeinschaftsraum und Parterrewohnungen. Der Platz IV ist als privater Innenplatzgedacht. Der Öffentlichkeitscharakter der Plätze soll also immer weiter abnehmen, je tiefer man in das Quartier eindringt. Die Plätze III und IV sind mit raumaktivierenden Bäumen ausgestattet. Das Wegenetz lässt eine Durchlässigkeit durch die ganze Siedlung zu und zeichnet sich mit einer charakteristischen Ost-West-Achse aus.

Baurecht

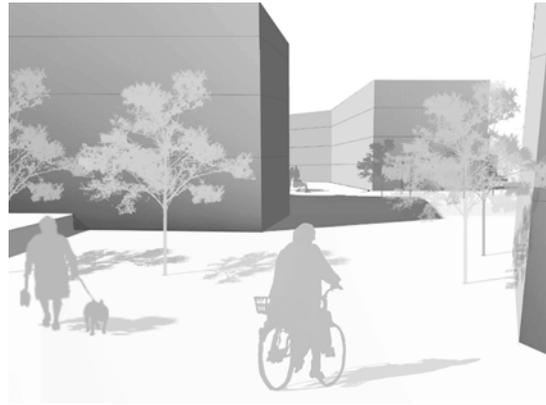
Das Areal liegt in der Wohnzone W3. Dementsprechend sind Gebäudelängen von bis zu 45 Meter zulässig. Der grosse Grenzabstand beträgt 12 und der kleine 5 Meter. Ab einer Gebäudelänge von 20 Metern muss ein Mehrlängenzuschlag angerechnet werden. Zudem ist die Parzelle mit einer Baulinie versehen. Bei einer Arealüberbauung mit Minergie darf viergeschossig gebaut und eine maximale Ausnützung von rund 0.71 anvisiert werden. Im vorliegenden Projekt wird mit einer geplanten Ausnützung von 0.71 die maximal zulässige Ausnützung erreicht. Mittels den festgesetzten Gebäudelängen und Grenzabständen kann eine hohe Dichte erreicht werden.

Konzeptschema
Freiraum / Wege

Konzeptschema
Städtebau /
Wohnen

Fazit

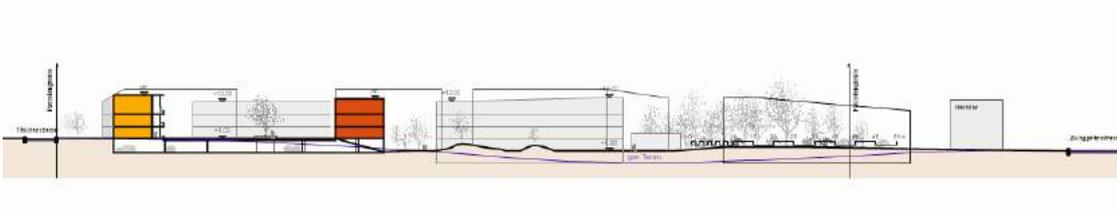
Die vorgeschlagene Überbauung passt sich durch die Ausrichtung und Höhe der verschiedenen Gebäude optimal in die Umgebung ein und setzt dennoch neue Akzente. Im Sinne der Verdichtung wurde die maximal zulässige Ausnützung unter Berücksichtigung der Wohnqualität angestrebt und auch erreicht. Dank der Bildung von attraktiven Plätzen sowie einem naturnahen Erholungsgebiet im Norden kann eine hohe Wohnqualität sichergestellt werden.



Visualisierung Quartiereingang



Situationsplan inkl. Bebauung



Schnitt A-A



links:
Schnitt B-B

rechts:
Schnitt C-C

Beitrag von:

Mirta Niederhauser
Felke Van de
Moortel
Dirk Duriaux

«WOHNÜBERBAUUNG IM GUMPISBÜEL 2»

Ziele

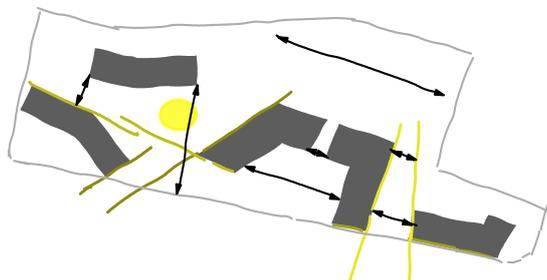
Zu Beginn der Planung werden Ziele festgehalten, welche aus der Analyse und den dadurch festgestellten Mängeln und Qualitäten resultieren. Entlang der Strassen soll mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden und zukünftig auch eine Einkaufsmöglichkeit auf dem Areal entstehen. Der vorhandene Grünraum auf der Parzelle soll in Form des Waldes erhalten und weiter ausgeweitet werden. Als Zielpublikum werden Familien und ältere Menschen definiert. Es sollen aber auch für Singles und Paare Wohnungen angeboten werden. Eine möglichst gute Durchmischung ist anzustreben.

Konzepte

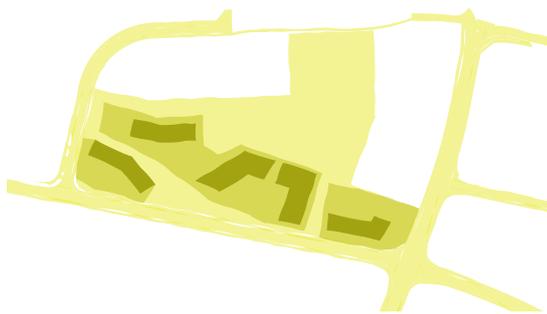
Unter Berücksichtigung der oben genannten Ziele wurden mehrere Konzepte entwickelt. Nachfolgend werden drei dieser Konzepte erläutert.

«Enge – Weite» / «Regel – Ausnahme»

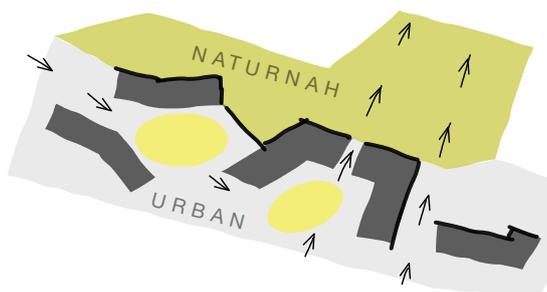
Die Kubaturformen sind von der Parzellenform abgeleitet und so angeordnet, dass im Norden zu den angrenzenden Wohnhäusern ein angemessener Zwischenraum entsteht. Im Süden wird hingegen die Linearität der Strasse aufgenommen. Durch das Verwenden von parallelen oder teilweise gespiegelten Fluchten, welche sich an allen Gebäuden präsentieren,



Konzeptschema
Zwischenräume



Konzeptschema
Öffentlichkeitsgrad



Konzeptschema
Freiraum

sollen Sichtbeziehungen entstehen. Weiter ist ersichtlich, dass durch die Kubaturen Situationen entstehen, welche dem «Enge – Weite-Konzept» entsprechen. Es entsteht ein pulsierendes Raumerlebnis. Das gelb markierte Element ist ein Teil der Platzkomposition und bildet mit seiner runden Form ein Kontrast zu den restlichen Formen. Es wurde das «Regel – Ausnahme-Konzept» angewendet.

Öffentlich – halböffentlich – privat

Die Überbauung soll für die umliegenden Wohneinheiten Erholungsraum und einen Mehrwert bieten. Es sind grosszügige öffentliche Flächen (hellgrün) geplant. Besondere Beachtung wurde den halböffentlichen (mittelgrün) und privaten (dunkelgrün) Flächen geschenkt. Rund um die Gebäude soll ein privater Bereich geschaffen werden, um die Privatsphäre zu gewährleisten. Ein Restaurant dient als Treffpunkt und Begegnungsraum für die Bevölkerung. Zusätzlich soll ein kleiner Quartierladen die Möglichkeit bieten, kleine Einkäufe im Quartier zu erledigen. Die Bewohner der umliegenden Quartiere sollen durch das Restaurant und den Quartierladen angezogen werden, um die Überbauung mitzerleben.

Freiraum – Konzept

Dübendorf nimmt durch sein Wachstum einen immer städtischeren Charakter an, ist aber gleichwohl durch Grünräume geprägt. Dieser Aspekt wurde im vorliegenden Überbauungsvorschlag aufgenommen. So bilden die nördlichen Kubaturkanten die Abgrenzungen zwischen urbanen und einem Bereichen. Über Nord-Süd-Verbindungen gelangt man vom urbanen in den naturnahen Bereich. Auf eine weitere Verbindung im westlichen Bereich zwischen den Gebäuden wurde verzichtet, damit die Ost-West-Verbindung gestärkt und eine Aussichtsplattform geschaffen wird. Neben den Verbindungs- und Erschliessungswegen sollen in den gelb markierten Bereichen im urbanen Teil Platzsituationen entstehen. Diese bieten einen erheblichen Mehrwert für die Bewohner und laden zum Verweilen ein. Durch eine Baumreihe entlang der Strasse soll der Strassenraum aufgewertet werden und die Trennung zwischen Strassenraum und Wohnüberbauung verstärkt werden. Im naturnahen Bereich soll die Wirkung der Kubaturfluchten durch Baumreihen verstärkt werden. Ebenso wird durch neu gepflanzte Bäume ein fließender Übergang zwischen dem bestehenden Wald und dem Grünraum geschaffen.

Nutzung

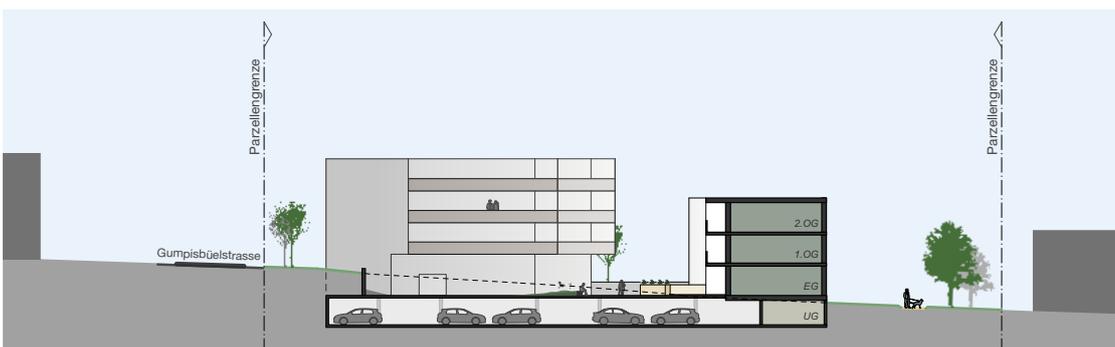
Bei einer festgelegten Ausnutzungsziffer von 0.65 kann mit einer geplanten Ausnutzung von 0.63 eine Lösung präsentiert werden, welche dem Wunsch nach verdichtetem Bauen nachkommt. Zusätzlich wurden für Betagte 18 Alterswohnungen im Gebäude 4 geplant. Der vorliegende Wohnungsspiegel trägt dem Wunsch nach einer möglichst guten Durchmischung Rechnung. Die zahlreichen geplanten Räume mit gemeinschaftlichen Nutzungen sollen das Gemeinschaftsleben im Quartier fördern. Zudem ermöglichen verschiedene Atelier- und Büroräume am Wohnort zu arbeiten.



Visualisierung
Innenhof-West



Situationsplan der
Überbauung



Schnitt 2

STÄDTEBAULICHES LEITBILD

ZENTRUM - GLATTQUAI - BAHNHOF

Studienarbeit
HS 2015
5. Semester
Modul:
Städtebau 6 /
Freiraumplanung 4
Dozenten:
M. Gasser
M. Pfyl

In dieser Studienarbeit befasst sich eine interdisziplinäre Gruppe aus Studierenden der Raumplanung und Landschaftsarchitektur mit dem Fokus auf das Gebiet Bahnhof und dessen Nachbarquartieren. Als Ergebnis wird ein städtebauliches Leitbild mit dazugehörigen Handlungsanweisungen in den Bereichen Siedlungs- und Freiraumentwicklung erstellt. Dieses baut auf einer ersten Gebietseinschätzung und einer detaillierten Analyse auf, in welcher alle relevanten Planungsfragen geklärt werden. Es werden mehrere Pläne und Handlungsansätze erstellt, in welchen die wesentlichen Resultate der Arbeit dargestellt werden.

Perimeter

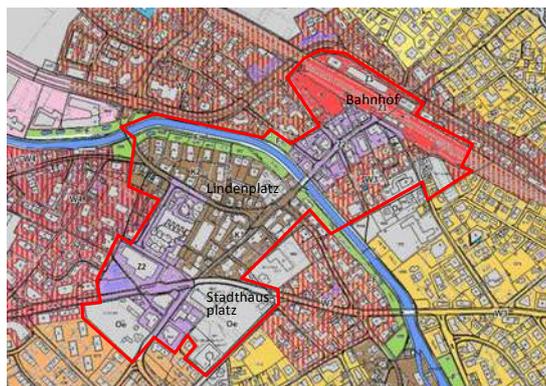
Das städtebauliche Leitbild soll das Siedlungsgebiet der Stadt Dübendorf betrachten (Betrachtungssperimeter) und mit Fokus auf die Bahnhofstrasse formuliert werden (Bearbeitungsperimeter).

Aufgabenstellung

Die Studierenden erstellen für das Zentrum Dübendorf ein handlungsanweisendes städtebauliches Leitbild. Es soll als Grundlage für die Stadtplanung dienen und Inputs für Anpassungen in der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung liefern. Das städtebauliche Leitbild richtet sich als Adressat an eine in Fragen der Stadtentwicklung auf strategischer Ebene handelnde Behörde.

Zentrale Bestandteile des städtebaulichen Leitbildes sind Aussagen zu folgenden Themen:

- Siedlung
- Freiraum
- Verkehr
- Nutzungen
- Gesellschaft
- Zentralität



Bearbeitungs-
perimeter
Zentrum
Dübendorf

«STÄDTEBAULICHES LEITBILD 1»

Beitrag von:

Alexandra Kaufmann
Mia Galli
Adrian Lais
Michel Schmid

Lagebeurteilung

- Das Stadtzentrum befindet sich vom Bahnhof ausgehend entlang der Bahnhofstrasse, an welcher sich diverse Verkaufsgeschäfte und Kleingewerbe befinden. Das Stadtzentrum erfüllt seine Funktion als «Einkaufszentrum» jedoch nur marginal.
- Das erweiterte Stadtzentrum erstreckt sich um den Knoten Zürich-, Uster-, Bahnhof- und Wilstrasse. Grössere Supermärkte und Verkaufsgeschäfte haben sich entlang der Verkehrsachsen angesiedelt.
- Die Quartierzentren haben insbesondere eine städtebauliche und historische Bedeutung. Die erhaltenen Kerne stiften Identität, bieten jedoch keine weiteren Dienstleistungen oder Nahversorgungseinrichtungen an.
- Für Dübendorf ist die Glatt für die Naherholung von zentraler Bedeutung. Die vorhandenen Wege entlang des Gewässers sind beliebt und werden rege genutzt.
- Führt der Weg abseits von den Hauptverkehrsstrassen der Stadt hinein in die Quartiere, fallen die vielen Bäume und Grünflächen auf. Diese durchziehen die gesamte Stadt und werden von den Anwohnern geschätzt.
- Die zwei Entwicklungsschwerpunkte «Hochbord» und «Innovationspark» werden in Zukunft das Zentrum stark beeinflussen. Die genaue Entwicklung ist allerdings nur schwer absehbar.
- Die Hauptverkehrsachsen von Dübendorf sind bereits stark ausgelastet und werden durch künftige Entwicklungen noch zusätzlich belastet werden.

Übergeordnete Ziele

Siedlung

Entlang der Bahnhofstrasse soll das Verdichtungspotenzial genutzt und ein urbaner Raum geschaffen werden. Durch eine geschickte Bebauungsstruktur sollen attraktive Wohn- und Gewerbeflächen entstehen und eine städtebauliche Identität geschaffen werden. Zudem ist in den Kammern rund um die Kunkler- und Meierhofstrasse eine hohe, aber verträgliche Dichte anzustreben. Die übrigen Wohnquartiere sollen vom Siedlungsdruck entlastet werden.

Nutzungen

Das Zentrum soll eine Vielzahl an Nutzungen ermöglichen. Attraktive Einkaufsmöglichkeiten in den Erdgeschoss und Kleingewerbe sollen die Bahnhofstrasse beleben. Der Schwerpunkt soll wie bis anhin auf der Wohnnutzung liegen.

Freiraum

Die in den bestehenden Kammern anzutreffende Durchgrünung soll erhalten und gestärkt werden. Zudem ist die Zugänglichkeit zur Glatt zu verbessern und das Ufer naturnah auszugestalten. Die heutigen Freiräume sind zu fassen und als ortsbildende Elemente zu erhalten und aufzuwerten.

Verkehr

Der motorisierte Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. Mittels flankierenden Massnahmen ist er zudem zu reduzieren. Dazu soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut und optimiert werden. Das Angebot für den Langsamverkehr soll durch eine Steigerung der Attraktivität und der Zugänglichkeit verbessert werden. Insbesondere die Langsamverkehrsverbindung zwischen der oberen und unteren Bahnhofstrasse ist zu verbessern.

Gesellschaft

Eine Durchmischung aller Alters- und Bevölkerungsschichten ist anzustreben. Durch ein gezieltes Mitwirkungsangebot ist für die Einwohnerinnen und Einwohner die Identifizierung mit ihrem Wohnort zu stärken.

Grobkonzept

Mit dem vorliegenden Grobkonzept soll die Funktion des Zentrums als Einkaufs-, Flanier- und Erholungsraum gestärkt werden. Die aufgelöste Gebäudestruktur, die Platzfolgen und die Grünräume entlang der Glatt führen zu einer Identitätsbildung im Zentrum von Dübendorf. Das Zentrum steht aufgrund seines vorgesehenen Nutzungsschwerpunktes nicht in Konkurrenz zum «Hochbord» und zum «Innovationspark».

Städtebauliches Leitbild

Siedlung

Durch die städtebaulichen Fluchten werden zwei Kernelemente des Leitbilds aufgezeigt:

1. Die Strassenräume in den Verbindungsachsen zwischen Hochbord, Bahnhofstrasse und Innovationspark sollen durch gerade Fluchten geprägt werden. Die Neubauten sind in geschlossener Bauweise zu erstellen, um den Charakter als Verbindungsachse zu verdeutlichen.

2. Entlang der Bahnhofstrasse werden die Fluchten dynamischer. Sie wechseln stetig und formen einen attraktiven und vielfältigen Strassenraum. Die Körnigkeit der Bauten ist kleiner als entlang der Verbindungsachsen und kann leicht variieren. Mithilfe der Anordnung der Fluchten wird klar definiert, wo Aufenthaltsräume bzw. das Zentrum sein sollen.

- Gewerbe/Wohnen
- Wohnen mit Gewerbe-erleichterung
- Wohnen
- Aufwertung Strassenraum
- Grünräume
- Plätze
- Konzentration Einkauf
- Konzentration Gewerbe
- MIV-Verbindungen
- LV-Verbindungen
- Bahnlinie

Städtebauliches Leitbild



- Plätze
- öffentliche Grünräume
- Bäume bestehend
- Bäume neu

Freiraumgestaltung



- 15 Geschosse
- 9-12 Geschosse
- 6-8 Geschosse
- Aufstockung bis 6 G
- Gebäudebestand

Siedlungsstruktur

Um den durch die Bebauungsstruktur nur bedingt übersichtlichen Raum zu gliedern, sind zwei raumaktivierende Elemente notwendig. Als weiteres urbanes Element sollen drei Blockrandüberbauungen den innerstädtischen Kontext verdeutlichen.

Nutzungen

Im Zentrum von Dübendorf wird vorwiegend gewohnt, deshalb sollen Dienstleistungen entlang der Verkehrsachsen konzentriert werden. Einkaufen hat südlich vom Bahnhof stattzufinden. Eine hohe Dichte an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen soll zu einem belebten Zentrum von Dübendorf beitragen.

Freiraum

Die Anordnung der Bäume orientiert sich an der Siedlungsstruktur. Entlang der Bahnhofstrasse wird aufgrund der unregelmässigen Gebäudeausrichtungen eine eher lockere und unregelmässige Anordnung angestrebt.

Eine lineare Anordnung von Bäumen (Baumreihen) ist entlang der Zürich- und Wangenstrasse vorgesehen. Bestehende Freiräume werden aufgewertet und mit neuen Plätzen und Grünflächen ergänzt. Es entsteht somit eine Abfolge von Plätzen, die als Trittsteine auch eine ökologische Funktion im städtischen Raum wahrnehmen.

Verkehr

Das Langsamverkehrsnetz in Dübendorf ist bereits gut ausgebaut. Stellenweise sollte das Netz noch verdichtet und die Qualität der Wege erhöht werden. Durchgängige Wege abseits der Hauptachsen fehlen teilweise. Zentral für den Langsamverkehr sind neu geplante Brücken über die Glatt.

Dringender Handlungsbedarf im Bereich öffentlicher Verkehr ist nicht vorhanden. Zwei Entwicklungen werden Dübendorf in Zukunft jedoch beschäftigen: Der neue Busbahnhof südlich vom Bahnhof und die Verlängerung der Glattalbahn.

Der motorisierte Verkehr belastet Dübendorf. Zwei Massnahmen sollen diese negativen Auswirkungen zumindest eindämmen: Die Bahnhofstrasse soll siedlungsverträglicher ausgestaltet und möglichst vom Durchgangsverkehr befreit werden.

Gesellschaft

Mit Hilfe einer Steuerung der Art des Wohnungsbaus bei Neubauten und weiteren informellen Massnahmen soll eine gute und nachhaltige Durchmischung der Bevölkerung erreicht werden.

An der Bahnhofstrasse wird mittels einer neuen und siedlungsverträglicheren Gestaltung des Strassenraums ein Zentrum geschaffen, mit dem sich Anwohner wie auch Beschäftigte identifizieren können.

«STÄDTEBAULICHES LEITBILD 2»

Beitrag von:

Drita Hasani
Vanessa Zurbrügg
Silvestre
Scheidegger
Glen Rothenbühler

Betrachtungsbereich

Der Fokus der Betrachtung liegt auf dem Gebiet zwischen dem Bahnhof, dem Glattquai und dem Stadthaus. Stellenweise werden auch die Nachbarquartiere mit in die Betrachtung miteinbezogen.

Vorgehen

Anhand einer vorangehenden Lagebeurteilung wird das eigentliche städtebauliche Leitbild hergeleitet. Um dieses Leitbild umzusetzen, werden Handlungsempfehlungen formuliert, welche die nötigen planerischen Schritte aufzeigen.

Grossräumige Wirkung auf das Kerngebiet Dübendorfs

Als Vorort zur Finanz- und Wirtschaftsmetropole Zürich besitzt Dübendorf eine hohe Standortattraktivität und damit auch ein hohes Entwicklungspotenzial. Dies ist insbesondere an den zahlreichen bereits laufenden Grossprojekten (Innovationspark, Glattalbahnhof Plus und Projekten im Quartier Hochbord) abzulesen.

Alle diese Projekte haben einen Einfluss auf das «alte Zentrum» von Dübendorf. Falls in naher Zukunft nicht gehandelt wird, so ist nicht auszuschliessen, dass aufgrund der neuen «Hotspots» dem alten Zentrum ein einschneidender Attraktivitätsverlust droht.

Stärken

Ruhige Quartiere an zentraler Lage; Durchlässigkeit der Quartiere; Hohe Durchgrünung und viele Plätze; Naherholung an der Glatt; Gute Erreichbarkeit mit ÖV und für den MIV.

Schwächen

Fehlende architektonische Einheit/Identität; Wenig Aufenthaltsqualität auf den Plätzen; Fehlende direkte Verbindung zur Glatt für den Langsamverkehr; Teilweise starke Verkehrsbelastung.

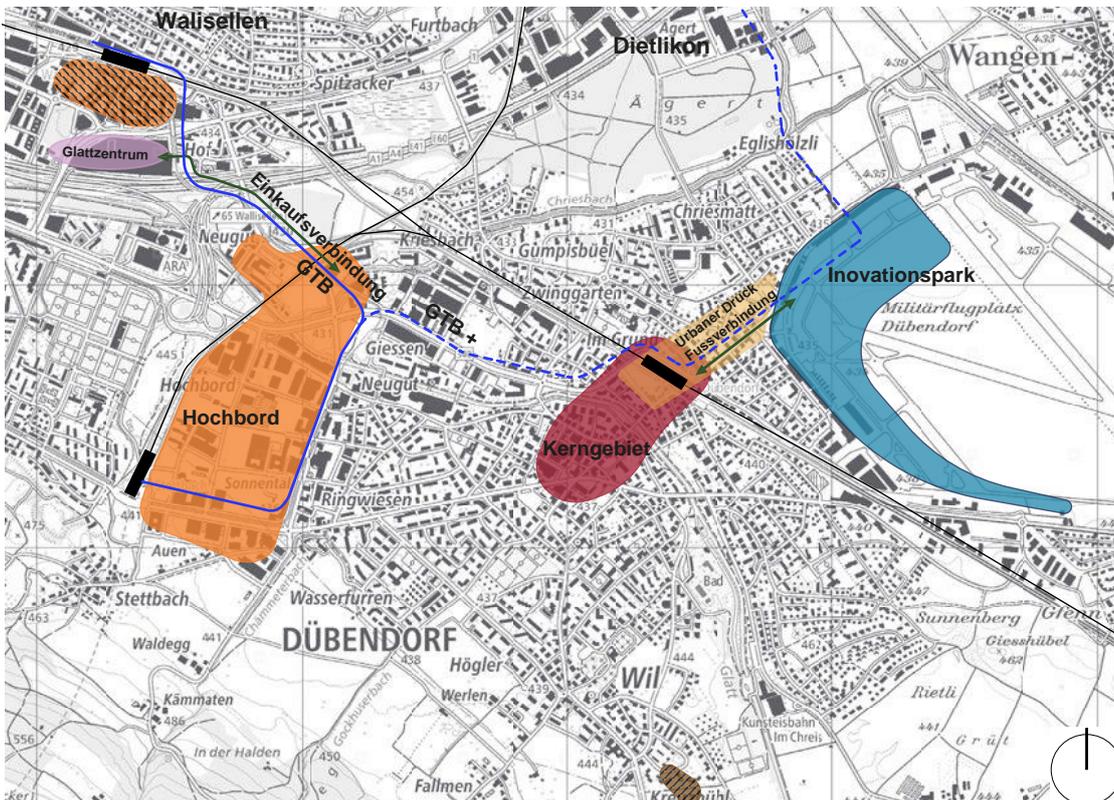
Chancen

Urbanisieren/Verdichten in Bahnhofsnähe; Typologische Umstrukturierung der Quartiere; Publikumsorientierte Nutzung der Bahnhofstrasse; Glattbereich als Erholungsraum beleben; Gestalterische und Verkehrstechnische Massnahmen an der Bahnhofstrasse.

Risiken

Strukturverlust; Inakzeptanz bei der Bevölkerung; Ungewünschte Verkehrszunahme in einigen Quartieren.

Analyse-Resultate



Übersichtskarte

Leitsätze Städtebau und Nutzung

Bahnhof Süd

Die Siedlungsgebiete zwischen der Glatt und dem Bahnhof sollen urban entwickelt und verdichtet werden. Dabei sollen die geschützten Gebäude und der neue Busbahnhof gut integriert werden.

Publikumsorientierte Nutzungen sollen entlang der Bahnhofstrasse entstehen. In den Quartieren soll ein ausgewogener Nutzungsmix angestrebt werden.

Kern und Zentrum

Der Dorfcharakter soll weiterhin bewahrt bzw. gestärkt werden. Es soll nur gemässigt verdichtet und klarer strukturiert werden.

Entlang der Bahnhofstrasse sollen weiterhin Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe im Erdgeschoss angesiedelt werden. In den Quartieren soll ein hoher Wohnanteil angestrebt werden.

Gebiet Stadthaus

Die vorhandenen ungenutzten Flächen sollen sinnvoll überbaut bzw. für die Bevölkerung verfügbar gemacht werden.

Die Flächen für öffentliche Anlagen sollen für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden.

Leitsätze Freiraum

Glattraum

An der Glatt sollen Erweiterungen der Erholungsangebote stattfinden. Die Arten- und Strukturvielfalt am Glattufer soll gefördert werden.

Siedlungsbegrünung

Die Eigenschaften der bestehenden Begrünung sollen erweitert und erlebbar gemacht werden.

Plätze

Die Plätze als starke Anziehungspunkte sollen vernetzt werden.

Leitsätze Verkehr

Langsamverkehr

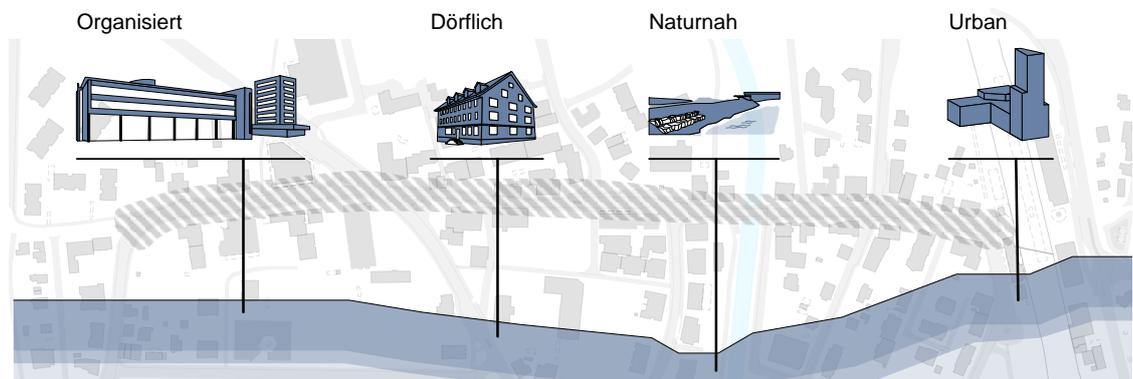
Genügend grosse Gehwegbreiten sollen angeboten und direkte Verbindungsachsen zur Glatt geschaffen werden.

Motorisierter Individualverkehr

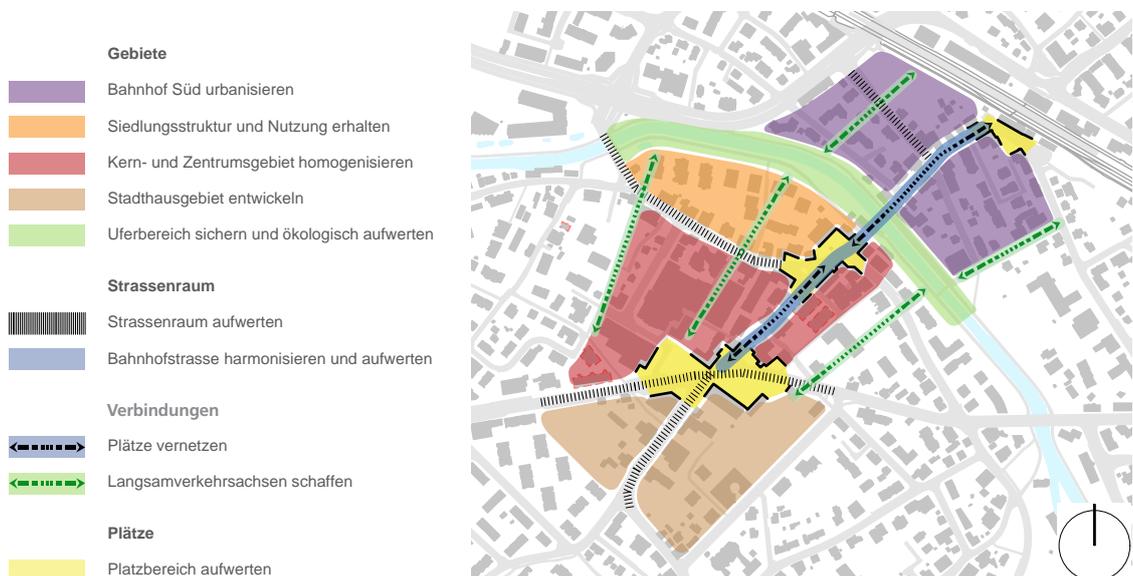
Die Bahnhofstrasse soll verkehrsberuhigt werden, um die Siedlungsverträglichkeit und Sicherheit zu erhöhen.

Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen sollen direkt an den Einkaufszentren und Plätzen gesetzt werden.



Vision



Gesamtleitbild

ENTWICKLUNGSKONZEPT

IM ZENTRUMSGEBIET VON DÜBENDORF

Projektarbeit
FS 2016
6. Semester
Modul:
Städtebau 7 /
Freiraumplanung 5
DozentInnen:
M. Gasser
M. Pfyl
C. Blum
S. Karn

Die Stadt Dübendorf erwartet eine anhaltend starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Treibende Projekte sind u.a. die Quartierentwicklung Hochbord sowie das Projekt des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzgelände. Im Rahmen dieser Projektarbeit stellen sich die Fragen nach den Auswirkungen der neuen grossen Nutzungsschwerpunkte Hochbord und Innovationspark auf das bestehende Siedlungsgebiet und daraus resultierend nach dem Umgang mit dem alten Zentrumsgebiet und dessen Gebäude- und Nutzungsbestand sowie dessen künftige Bedeutung bzw. Aufgabe im Gesellschafts- und Siedlungsgefüge.

Aufgabenstellung

Die Studierenden erstellen für das Zentrum Dübendorf ein «Entwicklungskonzept Städtebau» mit Handlungsempfehlungen. Es soll als Grundlage für Anpassungen im kommunalen Richtplan, in der kommunalen Nutzungsplanung, zur Behandlung von Baugesuchen und zur Ausarbeitung von Gestaltungsplänen sowie von Betriebs- und Gestaltungskonzepten dienen. Das Entwicklungskonzept richtet sich als Adressat an eine in Fragen der Stadtentwicklung auf strategischer und bewilligender Ebene entscheidende Behörde.

Im Rahmen der Erstellung des Entwicklungskonzepts sind fünf Leitfragen zu beantworten:

- Wie funktioniert das Zentrum Dübendorf auf der Ebene des Erdgeschosses hinsichtlich Passantenbewegungen, Konsumtätigkeit und Sozialraum?
- Wie wird mit dem spezifischen Charakter des alten Zentrums bei der Siedlungserneuerung umgegangen?
- Welches ist eine angemessene urbane Dichte und wie lässt sie sich erreichen?
- Welche Identität soll das Zentrum künftig auszeichnen? Was ist dafür erforderlich?
- Umsetzung des Entwicklungskonzeptes: Wo sind Probleme erkennbar, wo stehen Türen offen?

Bearbeitungs-
perimeter

Betrachtungssperimeter

Der Gesamtperimeter umfasst das gewachsene Zentrum der Stadt Dübendorf: Es reicht vom Bahnhof über den Lindenplatz bis zum Stadthaus und schliesst die umliegenden Kernzonen sowie den Flussraum der Glatt mit ein.

Es stehen zwei Bearbeitungsperimeter zur Auswahl:

- 1a) Gebiet Stadthaus: Dieses Gebiet reicht vom Stadthausplatz über den unteren Teil der Bahnhofstrasse bis zur Glatt und schliesst die angrenzenden Wohnquartiere mit ein.
- 1b) Gebiet Bahnhof: Der Perimeter reicht vom Bahnhofplatz über den oberen Teil der Bahnhofstrasse bis zur Glatt und schliesst die angrenzenden Wohnquartiere mit ein.
- Beide Bearbeitungsperimeter schliessen den Flussraum der Glatt (Fil Bleu) mit ein.



Beitrag von:

Flurin Casanova
Markus Schait
Jonas Solenthaler
Nicolin Sonder

«ENTWICKLUNGSKONZEPT 1»

Lagebeurteilung

Das heutige Erscheinungsbild des Dübendorfer Zentrums entspricht einem dörflichen Charakter mit geringer Dichte. Problematisch ist die Verkehrssituation in der Bahnhofstrasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens. Beim Freiraum bieten sich Verbesserungsmöglichkeiten. Das heutige Nutzungsangebot ist auf die Autofahrer ausgerichtet, eine attraktive Gestaltung geht dadurch verloren.

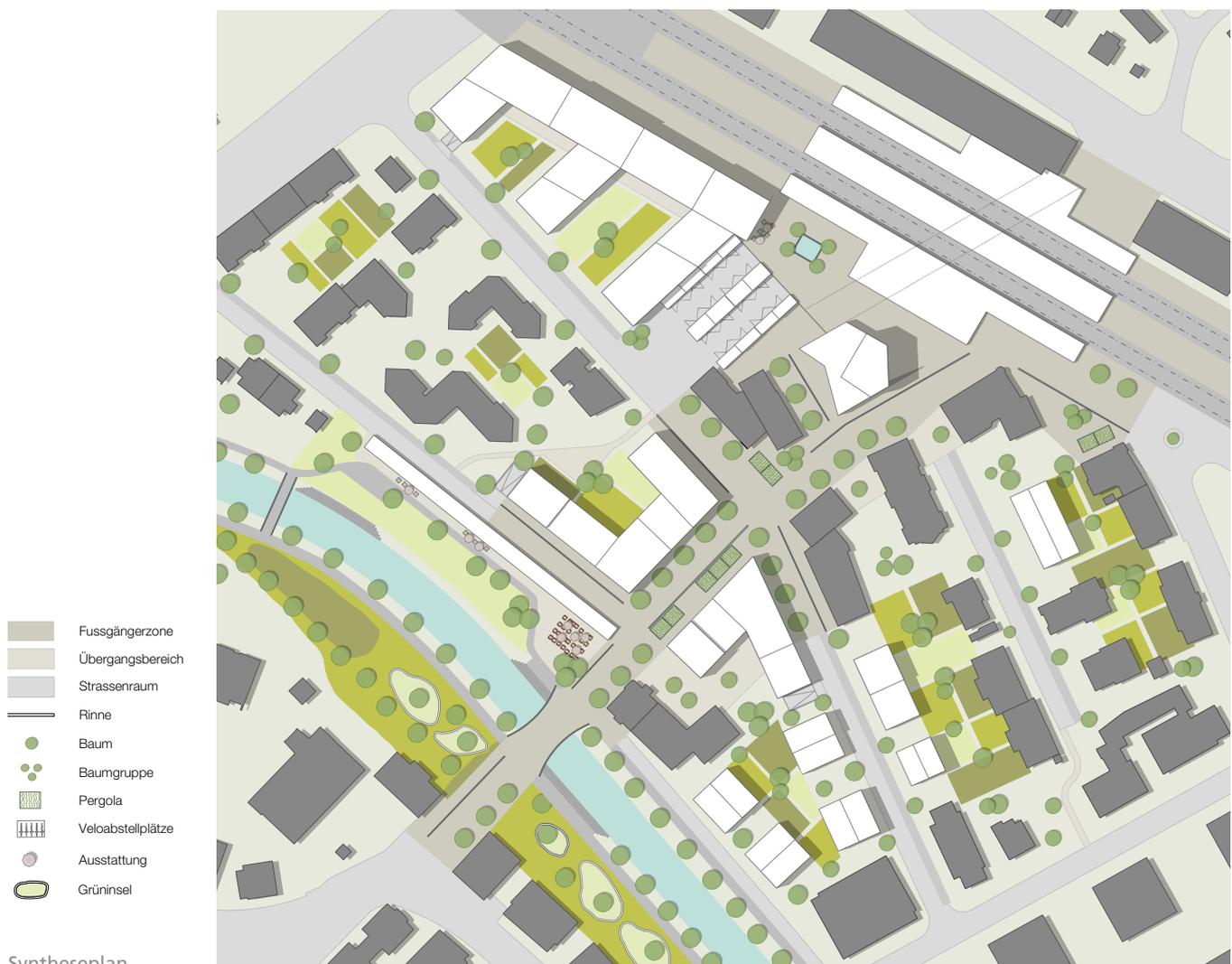
Ziel

Ziel der Arbeit ist, dem Gebiet um den Bahnhof ein neues, urbanes Erscheinungsbild zu verleihen. Aufgrund der guten Lage ist eine hohe, verträgliche Dichte anzustreben. Öffentliche Strassenräume und Plätze entlang der Bahnhofstrasse sollen urban gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Im Zentrum von Dübendorf ist der MIV einzudämmen. Dem Langsamverkehr und dem Öffentlichen Verkehr sollen mehr Platz eingeräumt werden.

Leitidee

Das zentrale Element der Leitidee ist die Bahnhofstrasse, die neu als Fussgängerzone ausgestaltet werden soll. Die Gebäude in der ersten Bautiefe sollen durch ein urbanes Erscheinungsbild und eine hohe bauliche und funktionale Dichte dem Charakter einer Fussgängerzone entsprechen. Im Bereich des Bahnhofs soll mit einem markanten Gebäude und einem grossen Bahnhofplatz ein städtebaulicher Akzent gesetzt werden. In nächster Nähe zum Platz und den Perrons ist ein neuer Bushof geplant. Im Perimeter des Entwicklungsschwerpunktes sind grossvolumige Bauten mit bis zu sieben Geschossen geplant.

Das äussere Zentrumsgebiet charakterisiert sich durch eine feinteilige Struktur und grosszügige Hofsituationen. Von der Bahnhofstrasse zurückversetzt steigen die Wohnanteile stark an. Ein feinmaschiges Langsamverkehrsnetz garantiert eine gute Erschliessung und eine hohe Durchlässigkeit. Der Grünraum nördlich der Glatt soll als belebter Aufenthaltsort ausgestaltet werden. Im Gegensatz dazu dient der südliche Raum als Rückzugsort.



Syntheseplan

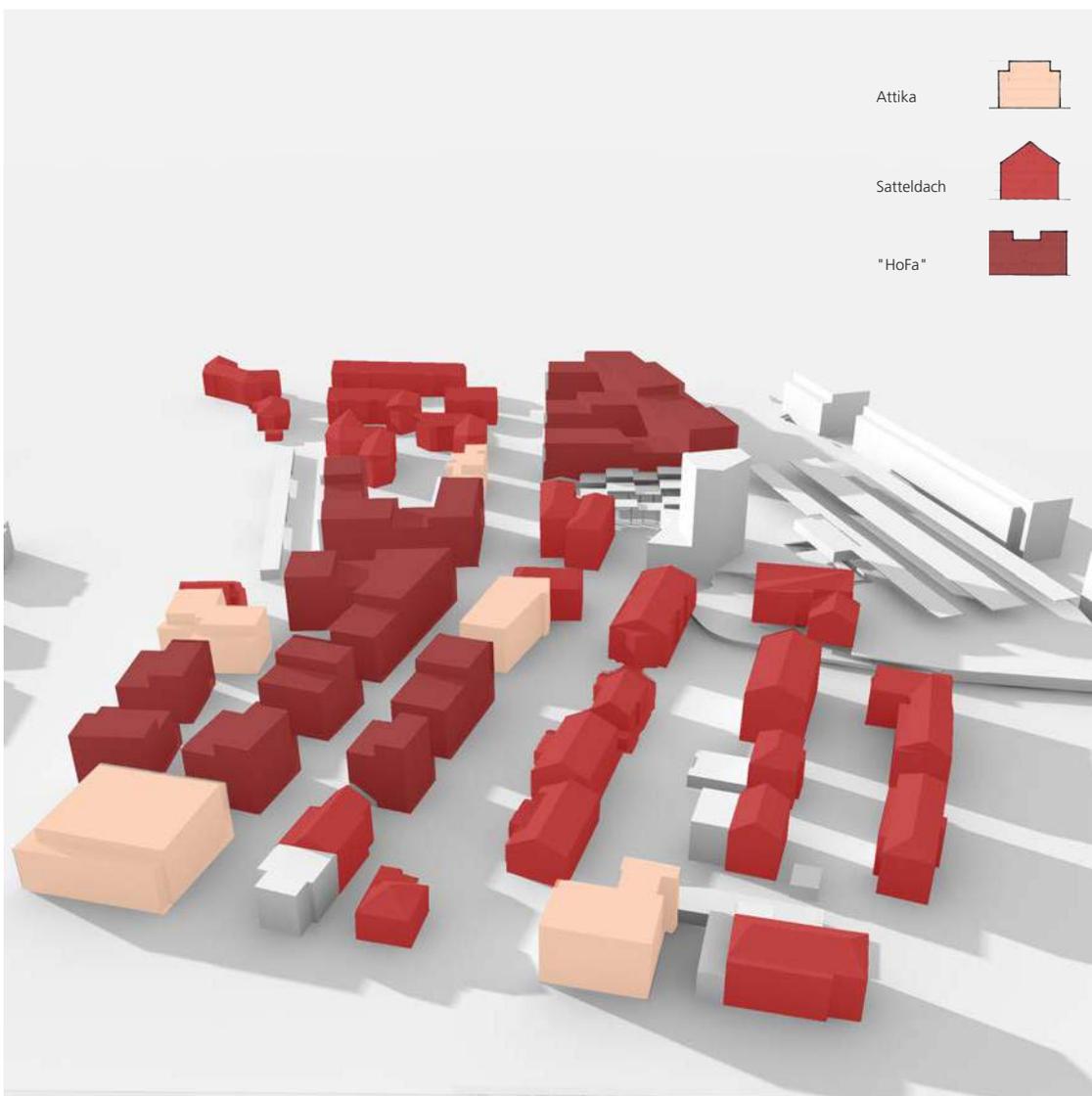
Bebauungsvorschlag

Das Herzstück des neuen Bahnhofsgebiets ist das 30 Meter hohe Hochhaus. Durch seine solitäre Lage unmittelbar am Bahnhof wirkt es sehr prägnant. Die Kubatur greift die bestehenden Fluchten auf und spielt mit der Geometrie. Durch die Kanten der Hauptfassade wirkt das Hochhaus wie ein Wegweiser. Ein grosszügiger Bahnhofplatz dient als Vorbereich des Hochhauses und als Eingangstor der Fussgängerzone.

Die neue Bebauungsstruktur sieht zudem westlich des Bahnhofs einen Kamm vor. Durch die lange Fassade schirmt er unerwünschte Lärmimmissionen seitens der Bahn ab. Die zwei neuen grossvolumigen Bauten entlang der Bahnhofstrasse fassen den Strassenraum und schenken ihm eine höhere Bedeutung. Ein neuer eingeschossiger Pavillon bildet die Schnittstelle zwischen Park und Stadt. Die Punkthäuser am südlichen Perimeter greifen die bestehende Baustruktur auf, indem sie qualitativ angeordnet werden und damit die städtebaulichen Fluchten stärken. Abgesehen vom Hochhaus schwankt die Anzahl Vollgeschosse zwischen vier und sieben.

Neue Bautypologie «HoFa»

Die bestehende Bautypologie setzt sich aus einer ungeordneten Verteilung aus Sattel- bzw. Walmdächer und Flachdächer mit Attikageschossen zusammen. Eine neue Typologie soll Ordnung und Identität schaffen. Sie soll ein prägendes Merkmal des Gebiets werden. Grundsätzlich sind alle neuen Bauten nach dieser Typologie zu erstellen. Die neue Typologie besteht ausschliesslich aus Vollgeschossen und soll mit horizontalen Fassadenversätzen (HoFa) ausgestaltet werden. Die Fassadensprünge sollen sich nur über ein Vollgeschoss erstrecken. Zudem sind Rücksprünge in der Fassade zu verhindern. In Zukunft sollen sich Satteldächer und «HoFas» als prägende Typologien des Gebietes etablieren. Somit wird eine neue Ordnung geschaffen und eine Konzentration von Gleichem ermöglicht. Die verbindliche Umsetzung soll mit Hilfe von Gestaltungsplänen erfolgen.



Anordnung
Bautypologien

Beitrag von:

Corinna Bühlmann
Luca Imoberdorf
Lukas Echsle
Kilian Treichler

«ENTWICKLUNGSKONZEPT 2»

Lagebeurteilung

Baulich zeigt sich im Zentrum eine grosse Bandbreite an historischen und neueren Bauten. Viele ältere Bauten, insbesondere das Ensemble im Unterdorf sind identitätsstiftend für Dübendorf. Bei neueren Bauten fehlt vielfach ein klares Gestaltungskonzept.

Vereinzelt lassen sich stark unternutzte Gebiete finden, die grosses Verdichtungspotenzial aufweisen, wie zum Beispiel das Leepünt-Areal. Das Zentrum zeichnet sich bereits heute durch einen vielfältigen Nutzungsmix mit verschiedensten Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gastronomiebetrieben neben reiner Wohnnutzung aus.

Die Aufenthaltsqualität entlang der Bahnhofstrasse ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eher gering und es fehlt an prägnanten Orten, die zum Verweilen einladen. Einige Engstellen führen zu Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern.

Bei den heute bereits bestehenden drei Stadtplätzen (Linden-, Adler- und Stadthausplatz) schlummert viel Aufwertungspotenzial. Ebenso fehlt es entlang der Glatt, dem wichtigsten und wertvollsten Nächsterholungsraum Dübendorfs, an einem ansprechenden Nutzungsangebot. Infolgedessen fehlt der Bevölkerung heute das Bewusstsein für die gesamtstädtischen Freiräume.

Entwicklungskonzept

Das abgebildete Konzeptschema zeigt die Kernelemente des Entwicklungskonzeptes.

Für die gewünschte Entwicklung einer Zentralität ist eine angemessene Verdichtung mit einer optimalen Durchwegung und starken Nächsterholungsräumen essentiell. Unter Wahrung der Identität gilt es somit, eine optimale Anbindung des Zentrums, eine Vernetzung der wichtigsten Nächsterholungsräume sowie ein möglichst ausgeglichenes Stadtklima zu gewährleisten.



Konzeptschema

Lebendiges Zentrum

Das neue Zentrum weist eine dichte Durchwegung auf, um den Fussgängern ein möglichst freies Bewegen zu ermöglichen. Mit der Ansiedlung von neuen Nutzungen im Zentrum steigt der Angebotsmix. Zusammen mit der Konzentration der publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen entlang der Bahnhofstrasse und in der Marktgasse wird ein attraktives Konsumangebot im Stadtzentrum geschaffen. Durch die Umgestaltung mehrerer Plätze und die Aufwertung des Glattrausms mit verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten wird das Nächsterholungsangebot gesteigert. So wird das Zentrum auch als Erholungsraum attraktiver.

Das Zusammenspiel von Einkaufsangebot, Orte für Begegnung und Erholung sowie kurze und direkte Verbindungen ergibt ein funktionierendes und attraktives neues Stadtzentrum.

Umgang mit dem Bestand

Bei der Erneuerung und Verdichtung des Stadtzentrums werden die für den angestrebten Charakter von Dübendorf notwendigen Bauten erhalten und geschützt. Ersatzneubauten werden optimal eingegliedert und verhelfen zur verstärkten Wahrnehmung der charakteristischen Strukturen. Die Bahnhofstrasse bleibt in ihrer Funktion als direkte Achse vom Stadtzentrum zum Bahnhof bestehen. Mit einer neuen Strassenraumgestaltung passt sie sich an heutige Bedürfnisse an.

Die Glatt als wichtiges Identifikationselement spielt eine zentrale Rolle im Entwicklungskonzept. Jedoch genügt die aktuelle Gestaltung nicht den heutigen Anforderungen. Deshalb wird mit der Neukonzeption des gesamten Glattrausms und der grundlegenden Umgestaltung ein neuer urbaner Freiraum geschaffen.

Identität

Mit einer punktuellen Verdichtung und der Schaffung von urbanen Plätzen wird ein Wandel zur modernen Stadt ermöglicht. Das Ensemble Unterdorf, das Gasthaus zum Hecht und der Kehlhof sind identitätsstiftende Bauten, mit welchen der dörflichen Charakter zum Teil erhalten bleibt.

Als identitätsbildendes Element des Stadtzentrums von Dübendorf zeichnet sich künftig die umgestaltete Bahnhofstrasse aus. Entlang dieser finden sich eine Abfolge mehrerer Plätze sowie der aufgewertete Glattraum. Diese übernehmen jeweils andere Freiraumfunktionen und tragen so zur Steigerung der Nächsterholungsqualität des Zentrums bei. Die Mischung von Einkaufs-, Gastronomie-, Büro- und Wohnnutzung sowie die Vielfalt an Freiräumen sind prägend für das Zentrum.

Im Zentrum dienen das City Center und die Markt-gasse als Magnetnutzungen, welche einen wichtigen Beitrag zur Belebung leisten und deshalb eine entsprechende Gestaltung des umgebenden Freiraums erhalten. Insbesondere der mit einem Pavillon als Aufenthaltsort ausgestattete Adlerplatz übernimmt eine wichtige Funktion im öffentlichen Raum.

Leistungsfähigkeit

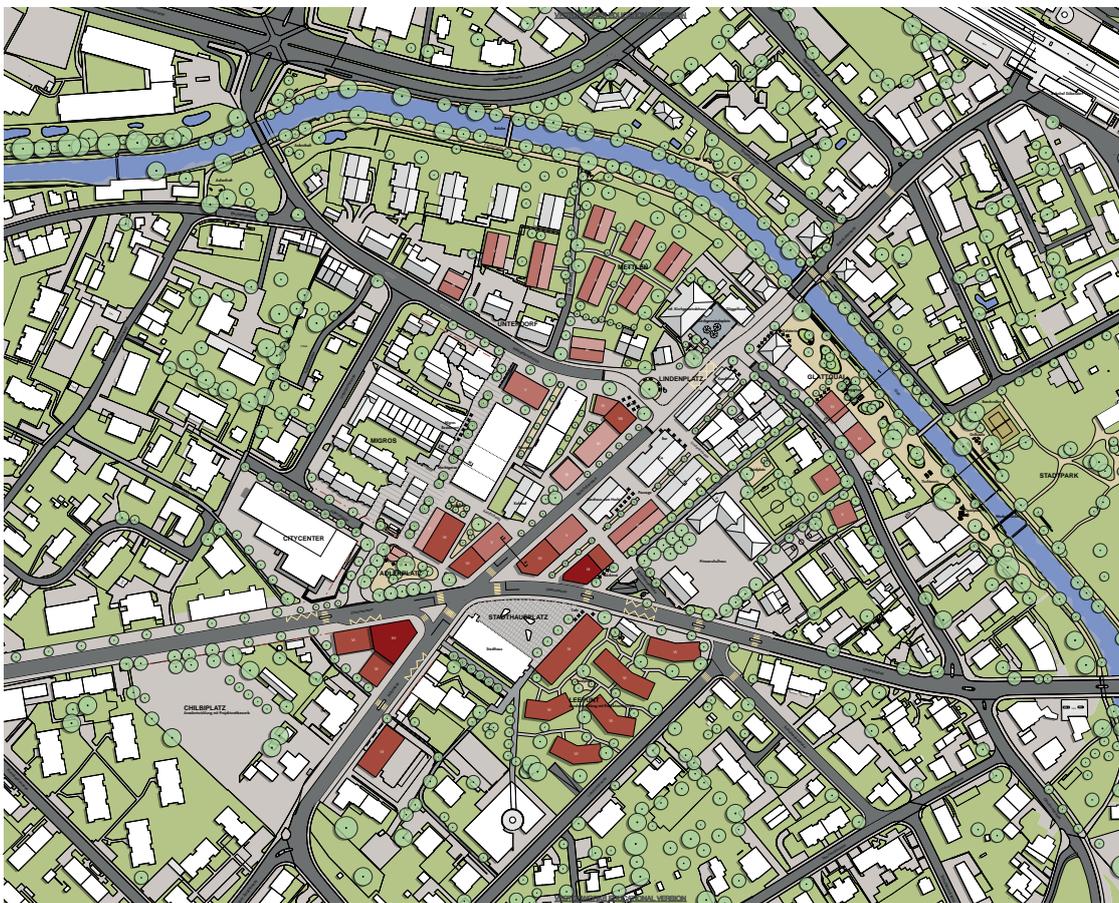
Über das Zentrum gesehen besteht ein Verhältnis von 60% Wohnnutzung zu 40% Arbeitsnutzung. Dies entspricht 1'800 Bewohnern und 1'300 Beschäftigten. Im Kern des Zentrums (Bahnhofstrasse West und Ost, Hochhaus) herrscht ein relativ ausgewogener Mix zwischen Bewohnern und Beschäftigten. Rund um den Adler- und Stadthausplatz findet sich eine Konzentration an Arbeitsnutzung. In den an die Glatt

angrenzenden Gebieten liegt der Schwerpunkt auf der Wohnnutzung

Handlungsempfehlungen

Für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes sind in einem nächsten Schritt unter anderem diese Instrumente anzugehen:

- Anpassung der Bau- und Zonenordnung
- Anpassung des kommunalen Richtplans
- Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Bahnhofstrasse
- Ausarbeitung eines Freiraumkonzepts



Gesamtplan
Zentrum



links:
Modellfoto
Verdichtungs-
schwerpunkt

rechts:
Modellfoto
Bahnhofstrasse

RAUMPLANUNG

Arealentwicklung Theodor-Real-Kaserne

Brunner Dominique

Bühlmann Corinna

Burch Ivan

Forster Manuel

Hasani Drita

Meile Pascal

Mühlberger Nora

Mühlebach Lisa

Rieder Fabian

Umnutzung Industriegebiet Gfenn

Ackermann Elena

Brun Josch

Fehr Roman

Köchli Lukas

Lehmann Martin

Nörr Dominic

VERKEHR

Betriebs- und Gestaltungskonzept Verlängerung Glattalbahn

Birrer Florian

Gleichmar Claudio

Lais Adrian

Niggli Eliane

Raymann Kevin

Schmid Michel

Senn Cornelia

Solenthaler Jonas

Treichler Kilian

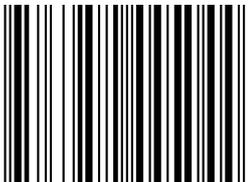
IMPRESSUM

Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Dübendorf
Koordination	Martin Schlatter, Pascal Honegger
Redaktion	Projektverfasserinnen und Projektverfasser der Studienarbeiten, Martin Schlatter
Layout	Mirjam Landwehr
Druck	Spälti Druck AG, 8750 Glarus
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und ProjektverfasserInnen Titelbild: Von der Stadt Dübendorf zur Verfügung gestellt ISBN 978-3-9524450-4-4 2016

STUDIENGANG RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil
Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hsr.ch ■ www.hsr.ch

ISBN 978-3-9524450-4-4



9 783952 445044 >