



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Betriebs- und Gestaltungskonzept Überlandstrasse, Dübendorf Abschnitt Memphisknoten bis Bahnhof

24. Januar 2020



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AfV

Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Urs Günter

Verfasser

Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung
Rousseaustrasse 10
8037 Zürich

+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

Markus Pfyl
Nina Scherer
Timo Setz

ECKHAUS

200124_1102_BGK Überlandstrasse

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Projekt und Aufgabe | 7 |
| 2 | Planungsgrundlagen | 10 |
| 2.1 | Regionaler Richtplan | 10 |
| 2.2 | Kommunaler Nutzungsplan | 11 |
| 2.3 | Vorgaben Velonetz | 12 |
| 2.4 | Agglomerationsprogramm 3. Generation | 14 |
| 2.5 | Fil Bleu Glatt | 14 |
| 2.6 | Ausnahmetransportroute | 15 |
| 2.7 | Kunstabauten (Unter-, Überführungen) | 15 |
| 2.8 | Naturgefahrenkartierung/Hochwasserschutz/Grundwasser | 15 |
| 2.9 | Nicht tangierte Themen | 15 |
| 2.10 | Normen, Richtlinien, Grundlagen | 16 |
| 3 | Situationsanalyse | 17 |
| 3.1 | Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 17 |
| 3.2 | Öffentlicher Verkehr (ÖV) | 18 |
| 3.3 | Veloverkehr | 20 |
| 3.4 | Fussverkehr | 21 |
| 3.5 | Schulweg | 22 |
| 3.6 | Ausstattung | 22 |
| 3.7 | Grünelemente | 22 |
| 4 | Zielformulierung | 23 |
| 5 | Variantenstudium | 24 |
| 5.1 | Varianten Memphisknoten (M) | 24 |
| 5.2 | Varianten Strecke BGK (S) | 28 |
| 5.3 | Vorläufiger Variantenentscheid | 30 |
| 5.4 | Weiterentwicklung | 31 |
| 6 | Bestvariante | 34 |
| 6.1 | Verkehrskonzepte | 34 |
| 6.2 | Knotenlösungen | 42 |
| 6.3 | Gestaltung | 48 |
| 6.4 | Landerwerb | 53 |
| 6.5 | Kosten | 54 |
| 6.6 | Klärungsbedarf | 55 |
| 6.7 | Planausschnitte 1:500 | 56 |
| 7 | Vernehmlassung | 64 |
| 8 | Externe Kommunikation | 64 |
| 9 | Unterlagen | 65 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Projektperimeter, 1:10'000 | 8 |
| Abbildung 2 | Ausschnitt regionaler Richtplan Glattal | 10 |
| Abbildung 3 | Ausschnitt Nutzungsplan Stadt Dübendorf | 11 |
| Abbildung 4 | Ausschnitt kantonaler Velonetzplan, 1:10'000 | 12 |
| Abbildung 5 | Ausschnitt Velokarte Stadt Dübendorf | 13 |
| Abbildung 6 | Zukunftsbild Agglomerationsprogramm, 1:10'000 | 14 |
| Abbildung 7 | Verkehrsbeziehungen Bestand, 1:5000 | 17 |
| Abbildung 8 | Buslinien Bestand 2018, 1:10'000 | 18 |
| Abbildung 9 | Das Kernprojekt – GlattalbahnPLUS | 19 |
| Abbildung 10 | Veloinfrastruktur Bestand, 1:5000 | 20 |
| Abbildung 11 | Fussgängerinfrastruktur Bestand, 1:5000 | 21 |
| Abbildung 12 | Übersichtsplan Schulraumplanung 2018 (Ausschnitt) | 22 |
| Abbildung 13 | Variante 1 - Mischform, Veloverkehrsflächen in blau | 25 |
| Abbildung 14 | Variante 2 - Trennung Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau | 26 |
| Abbildung 15 | Variante 3 - Kombination Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau | 27 |
| Abbildung 16 | Variante S2 - Trennung Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau | 28 |
| Abbildung 17 | Variante S3 - Kombination Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau | 29 |
| Abbildung 18 | Varianten Memphisknoten, auf Basis Varianten Metron AG | 32 |
| Abbildung 19 | Varianten Anschluss Veloschnellroute | 33 |
| Abbildung 20 | Zielzustand Verkehrsbeziehungen MIV 1:2'500 | 35 |
| Abbildung 21 | Zielzustand Verkehrsbeziehungen Veloverkehr 1:2'500 | 37 |
| Abbildung 22 | Verkehrsbeziehungen Fussverkehr mit BGK 1:2'500 | 39 |
| Abbildung 23 | Buslinien und denkbare Linienverlängerungen VBG 1:5'000 | 41 |
| Abbildung 24 | Ausschnitt Situationsplan: Memphisknoten 1:1'000 | 43 |
| Abbildung 25 | Schnitt A - A 1:200 | 43 |
| Abbildung 26 | Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Grundstrasse 1:1'000 | 45 |
| Abbildung 27 | Schnitt B - B' 1:200 | 45 |
| Abbildung 28 | Schnitt C - C' 1:200 | 46 |
| Abbildung 29 | Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Neuhofstrasse 1:1'000 | 47 |
| Abbildung 30 | Ausschnitt Situationsplan: Bereich Bahnunterführung Nord 1:1'000 | 47 |
| Abbildung 31 | Referenz gleichmässiger Strassenverlauf (Stadt Zürich, Seebahnstrasse) | 48 |
| Abbildung 32 | Referenz Mittelinsel (Stadt Zürich, Seebahnstrasse) | 49 |
| Abbildung 33 | Referenz Wetterwand bei Bushaltestellen | 50 |
| Abbildung 34 | Referenz Velobügel | 51 |
| Abbildung 35 | Referenz Randabschluss hoher Randstein Gehbereich / Fahrbahn | 52 |
| Abbildung 36 | Referenz schräger Randabschluss Gehbereich / Radweg | 52 |
| Abbildung 37 | Ausschnitt Situationsplan: Memphisknoten 1:1'000 | 53 |
| Abbildung 38 | Situationsplan Legende | 56 |
| Abbildung 39 | Übersicht Situationsplan mit Ausschnitten 1, 2 und 3 | 57 |
| Abbildung 40 | Situationsplan Ausschnitt 1 1:500 | 58 |
| Abbildung 41 | Situationsplan Ausschnitt 2 1:500 | 60 |
| Abbildung 42 | Situationsplan Ausschnitt 3 1:500 | 62 |

Zusammenfassung

Die Überlandstrasse in Dübendorf hat eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr, bildet eine wichtige Achse für den Langsamverkehr und liegt in einen intensiv genutzten Teil des Stadtgebietes.

Die Ortsdurchfahrt weist erhebliche Schwächen in Bezug auf eine siedlungsorientierte Aussenraumgestaltung auf. Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten entsprechen dabei nicht der Zentrumsfunktion und die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr ist durch mangelnde objektive und subjektive Sicherheit eingeschränkt. Der bearbeitete Abschnitt der Überlandstrasse ist als Unfallschwerpunkt eingestuft. Im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 3. Generation (November 2016) ist die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes als Massnahme mit der Priorität A vorgesehen.

Dringender Sanierungsbedarf der Fahrbahn sowie vorgängig genannter Handlungsbedarf, waren die Auslöser für die Neugestaltung. Für die sanierungsbedürftige Unterführung für Langsamverkehr am Memphisknoten musste eine neue Lösung gefunden werden, da insbesondere die Barrierefreiheit im heutigen Zustand nicht gegeben ist. Ziel war die Gewährleistung einer optimalen Funktionalität des Strassenraumes für alle Verkehrsteilnehmenden.

Mit der Umsetzung des "Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Überlandstrasse Dübendorf" können im entsprechenden Abschnitt der Überlandstrasse, zwischen Memphisknoten und Bahnhof Dübendorf, zahlreiche Verbesserungen erreicht werden.

Der Anteil der Fahrbahnfläche wird reduziert. Dies ist dank des koordinierten Betriebs der Lichtsignalanlagen entlang der Überlandstrasse ohne Kapazitätseinbussen für den motorisierten Verkehr möglich.

Der öffentliche Verkehr kann von einer Buspriorisierung und von der Anlage gut ausgestatteter Bushaltestellen profitieren.

Für Fuss- und Veloverkehr wurde am Memphisknoten eine oberirdische Lösung gefunden bei der alle Knotenäste querbar sind und somit alle Abbiegebeziehungen ermöglicht werden. Im gesamten Perimeterbereich können Sicherheit und Komfort für FussgängerInnen sowie die Veloinfrastruktur verbessert werden.

Sowohl für das stadtinterne als auch für die Anschlüsse an das regionale Fusswege- und Velonetz können mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes substanzielle Verbesserung erreicht werden ohne die Funktionalität der Überlandstrasse für den motorisierten Verkehr einschränken zu müssen.



1 Projekt und Aufgabe

Auftraggeber

Das Amt für Verkehr in der Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Zürich ist gemäss Auftrag der Regierung für die Ausarbeitung von Verkehrsstudien auf Staatsstrassen, speziell auch für Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK), zuständig.

Auftragnehmer

Das Büro Eckhaus AG Städtebau Raumplanung (Eckhaus) wurde mit der Projektentwicklung und der Projektkoordination des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Überlandstrasse in Dübendorf beauftragt.

Aufgabenstellung

Das Amt für Verkehr hat 2011-2012 das BGK Überlandstrasse im Abschnitt Zwinggartenstrasse bis Wangenstrasse erarbeitet. Dabei wurden wichtige Zielsetzungen formuliert und angestrebt, die im vorliegenden Bericht aktualisiert werden (Siehe Kap. 4).

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

Der Strassenbelag der Kantonsstrasse hat seine Lebenserwartung mit über 40 Jahren bereits überschritten. Angesichts des Zustandes ist in den nächsten Jahren eine Belagssanierung zwingend nötig. Unter dem Aspekt der notwendigen Sanierung einerseits sowie den aus Sicht des Kantons und der Stadt wünschbaren Qualitätsverbesserungen andererseits wurde entschieden, für den vorliegenden Abschnitt der Überlandstrasse das BGK zu überarbeiten, um die dringliche Sanierung angehen zu können.

Mit der Neugestaltung der Überlandstrasse soll ein städtischer Strassenraum entstehen, welcher einen Qualitätsgewinn für die Verkehrsteilnehmenden darstellt und für die Anwohnerschaft die Trennwirkung reduzieren soll. Gleichzeitig ist der Verkehrsablauf durch eine geeignete Verkehrsführung und -steuerung zu optimieren, damit Rückstaus für den motorisierten Verkehr möglichst vermieden werden.

Die gewählte Lösung im BGK soll einerseits die Funktionalität für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Andererseits soll eine effiziente Sanierung/Instandstellung des Strassenabschnittes gewährleistet werden mit Betriebshorizont bis zur geplanten Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn.

Perimeter

Der Projektperimeter umfasst einen Abschnitt der Überlandstrasse in Dübendorf vom Memphis-Knoten bis nordöstlich der Unterführung des SBB-Trassees. Im Perimeterbereich münden die Zwinggarten-, Wallisellen-, Grund-, und Neuhoferstrasse sowie einige private Zufahrten in die Überlandstrasse ein.

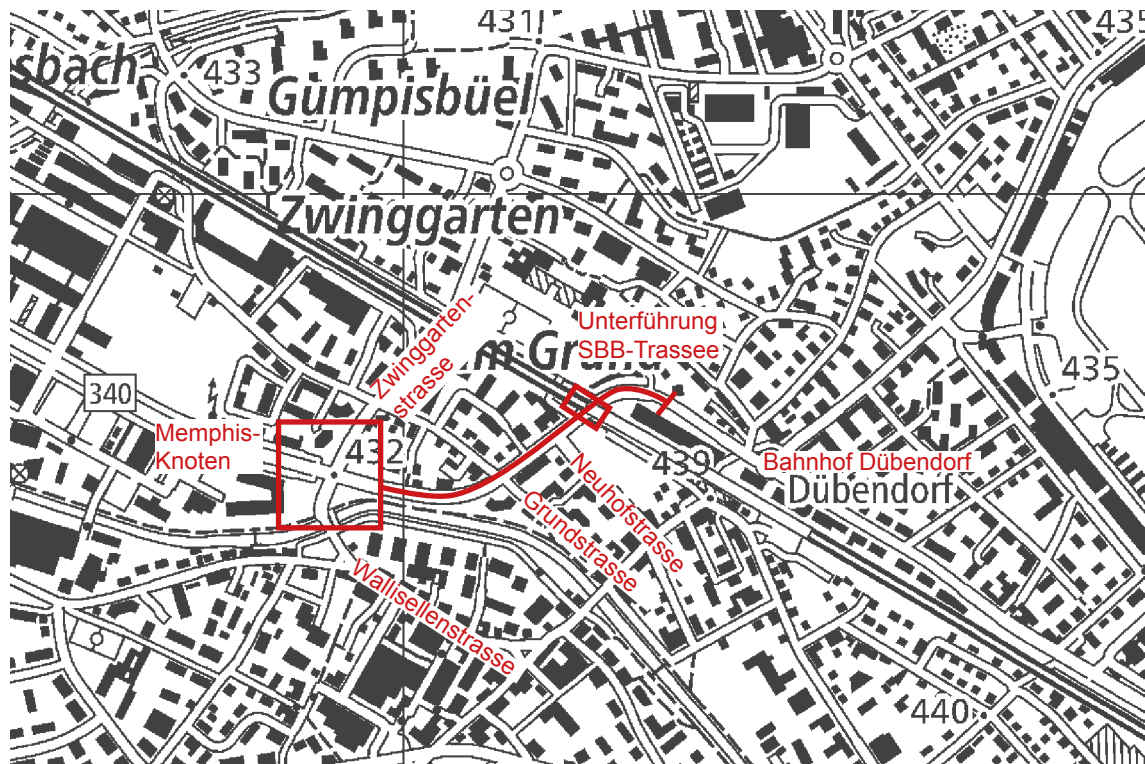


Abbildung 1 Projektperimeter, 1:10'000

Quelle: GIS Browser Kanton Zürich

Projektbeteiligte

Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurden die nachfolgenden Stellen begrüsst und mit einbezogen. Das Ergebnis ist somit breit abgestützt und wird von den Beteiligten mitgetragen.

Tabelle 1 Projektbeteiligte

| | |
|--|--|
| Stadt Dübendorf: | |
| Stadtplanung | Reto Lorenzi |
| Abteilung Sicherheit | Marco Strebel |
| Abteilung Tiefbau | Raymond König |
| Kantonale Stellen: | |
| Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung (Projektleitung) | Urs Günter |
| Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung | Livio Peterer |
| Koordinationsstelle Veloverkehr | Viktoria Herzog |
| Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung | Ulrich Pfister |
| Externe Stellen: | |
| VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG | Thomas Kreyenbühl (per Mail, 29.03.2018) |
| transcon AG | Marc Laube |
| Metron AG | Marco Starkermann |

Mit der Koordinationsstelle Veloverkehr erfolgten am 04. Juli 2018 und am 24. Oktober 2018 Sitzungen zu Veloverkehrslösungen. Auch die Abstimmung mit der laufenden Planung der Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee durch die Metron AG wurde in diesen, sowie weiteren bilateralen Arbeitssitzungen behandelt.

Mit oben stehenden Projektbeteiligten der Stadt Dübendorf sowie der Kantonspolizei wurden am 07. Dezember 2018 der Stand der Arbeiten des BGK und insbesondere die Möglichkeiten für die Ausgestaltung des südlichen Arms des Memphisknotens besprochen.

Der Stand der Arbeiten wurde am 5. Februar 2019 im Verkehrsausschuss der Stadt Dübendorf vorgestellt und auf einer Koordinationssitzung ("Sitzung mit der VD und der BD betreffend gemeinsamer Tiefbauten") mit der Stadt Dübendorf am 20. März 2019 besprochen.

Abstimmung mit Drittprojekten

Im Rahmen der Erarbeitung des BGK erfolgten zum Zweck des Informationstausches bilaterale Abstimmungen mit weiteren Fachplanern zu aktuell laufenden Projekten:

Tabelle 2 Abstimmung Drittprojekte und Informationsaustausch

| Datum | Themen | Teilnehmende |
|--------------|---------------------------------------|---|
| 11.09.2018 | Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf | EBP Schweiz AG: Camille Girod, Benjamin Stadler |
| ab Juli 2018 | Veloschnellroute | Metron AG: Marco Starkermann |

2 Planungsgrundlagen

2.1 Regionaler Richtplan

Für den betroffenen Abschnitt der Überlandstrasse trifft der regionale Richtplan die folgenden relevanten Aussagen: Umgestaltung Strassenraum siedlungsorientiert; Hochleistungsstrasse, kantonal; Radweg, regional (teils bestehend, teils geplant); Schmalspurbahn/Tramlinie, kantonal

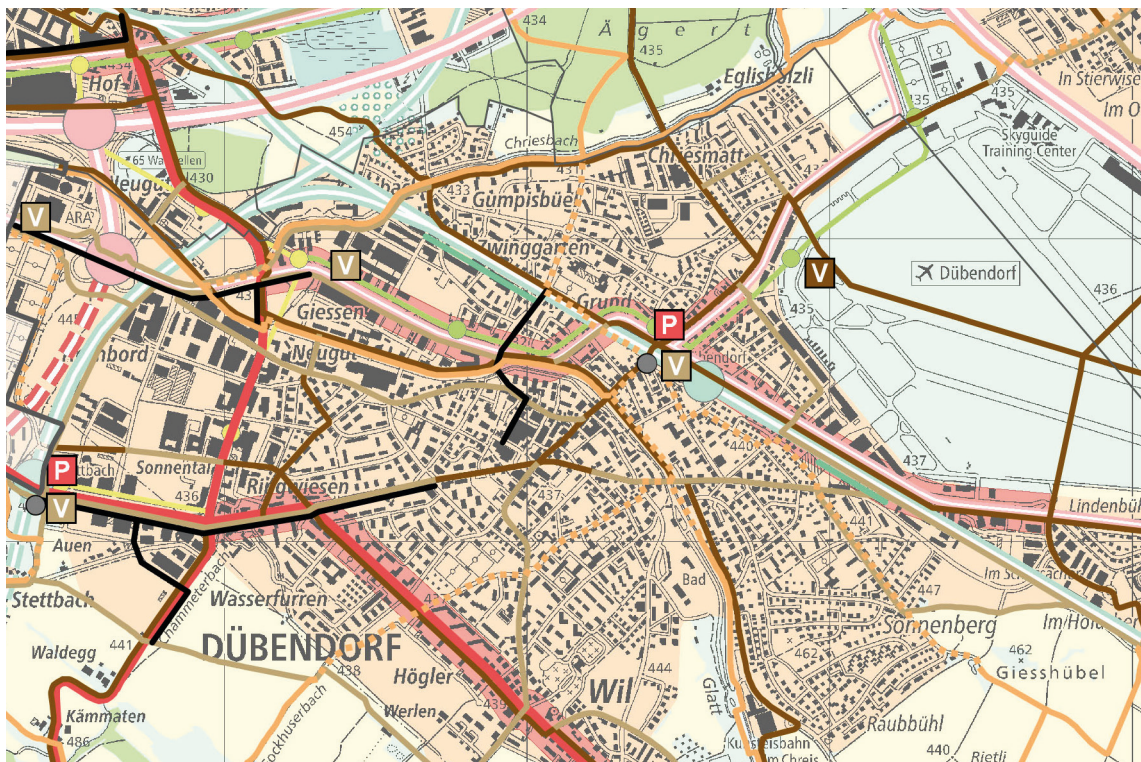


Abbildung 2 Ausschnitt regionaler Richtplan Glattal

Quelle: ZPG, Stand 29. März 2017 zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich

2.2 Kommunaler Nutzungsplan

Das Perimetergebiet liegt grösstenteils in einer Wohnzone W4 mit Gewerbebeerleichterung. Im Süden schliesst der Grünraum der Glatt mit zugehöriger Freihaltezone an.

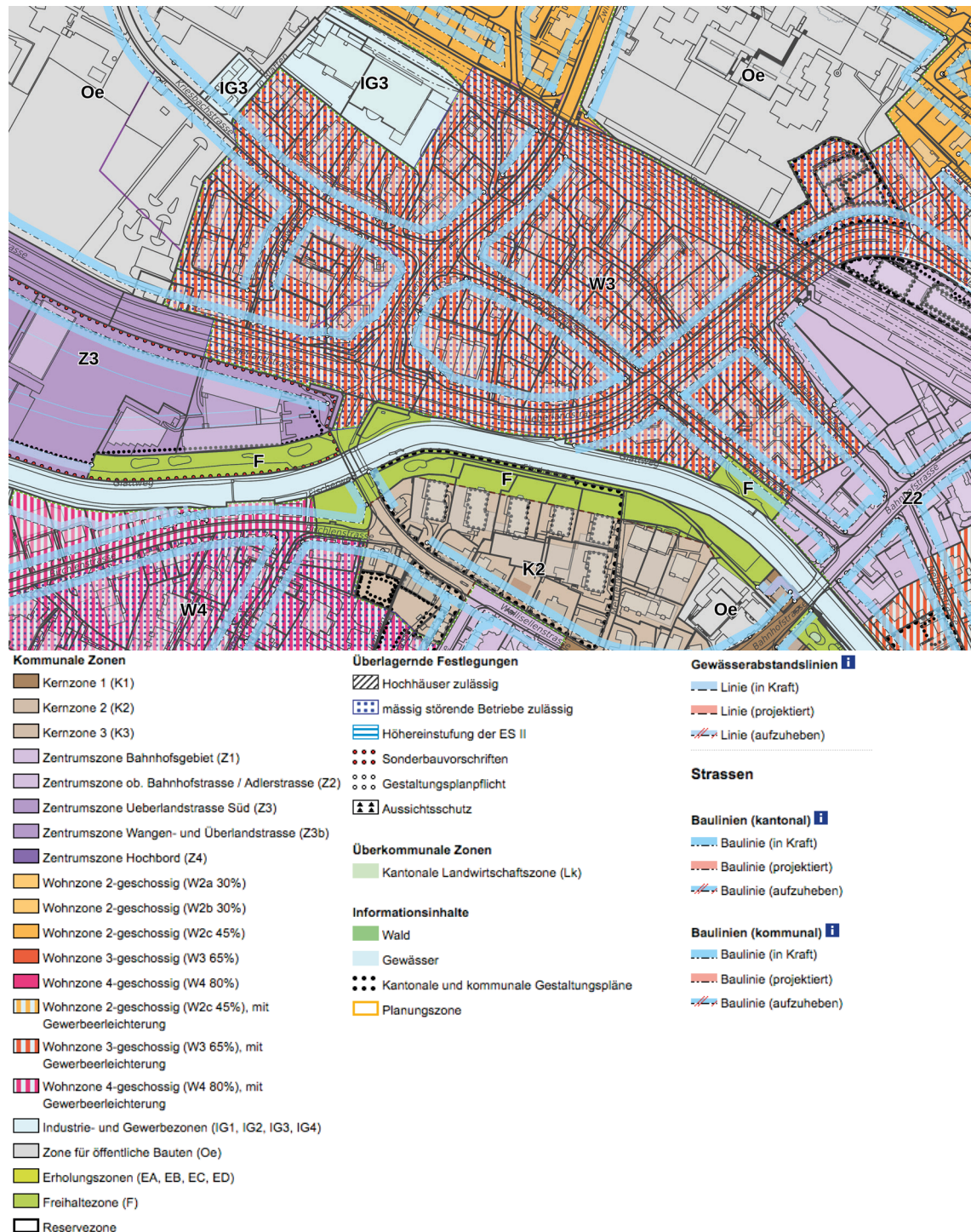


Abbildung 3 Ausschnitt Nutzungsplan Stadt Dübendorf

Quelle: www.maps.zh.ch, Stand Abfrage: 1.3.2018

2.3 Vorgaben Velonetz

Kantonaler Velonetzplan

Im Distanzbereich zwischen 5 km und 15 km ist das Velo eine echte Alternative zum öffentlichen und motorisierten Individualverkehr, sofern die Veloinfrastruktur sicher und durchgängig ist. Mit dem Velonetzplan wird die planerische Grundlage für ein auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtetes Radwegnetz geschaffen.

Die Alltagsverbindungen werden aufgrund der ermittelten Nachfrage des Veloverkehrs und des Potenzials einerseits in die Verbindungstypen Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und Veloschnellrouten (Abschnitte für Pilotprojekte) eingeteilt.

Im Strassenraum der Überlandstrasse ist im Perimeterbereich einerseits die Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee (Pilot), als auch als die Velohauptverbindung 02_136 Zürich-Dübendorf (Giessen) zu beachten. Im Bereich des Memphisknotens schliessen Nebenverbindungen aus Westen entlang der Überlandstrasse und gegen Osten entlang der Glatt an.

Sowohl der Bereich zwischen Bahnunterführung und Bahnhof als auch die Veloverbindung entlang der Glatt sind als "Schwachstellen" klassifiziert. Hier entspricht die Veloinfrastruktur, beziehungsweise deren Breite und Ausgestaltung, nicht dem vorgesehenen Verbindungstyp.

Im Rahmen der Planung zum Fil Bleu entlang der Glatt sowie in einer Studie zur Veloschnellroute werden ebenfalls Fragen zur Veloinfrastruktur behandelt.



Abbildung 4 Ausschnitt kantonalen Velonetzplan, 1:10'000

Quelle: www.maps.zh.ch, Stand Abfrage: 20.6.2019

Velokarte Stadt Dübendorf

Zusätzlich zu regionalen Routen und Veloverbindungen ist in der Velokarte der Stadt Dübendorf eine Nord-Süd ausgerichtete Veloverbindung über die Zwinggarten und Wallisellenstrasse verzeichnet. Diese Verbindung spielt eine Rolle als Schulweg und ist im Bereich Memphis-knoten relevant. Die kommunale Route Oerlikon-Bahnhof-Volketswil verläuft entlang der Überlandstrasse.



Abbildung 5 Ausschnitt Velokarte Stadt Dübendorf

Quelle: ZPG, Stand 29. März 2017 zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich

2.4 Agglomerationsprogramm 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation, Teil "Stadt Zürich und Glattal" des Kanton Zürich sieht im Perimeterbereich eine Aufwertung des Siedlungskorridors der Überlandstrasse (Fil Rouge) vor. Ausserdem wird der Raum der Glatt im Bereich Memphisknoten tangiert (Fil Bleu Glatt).

Die Aufwertung der Überlandstrasse in Dübendorf ist als Massnahme "G_GV6c Dübendorf – Überlandstrasse" mit der Priorität A im Zuständigkeitsbereich des Kanton Zürich aufgeführt.

2.5 Fil Bleu Glatt

Der «Fil Bleu Glatt» ist ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon im Kanton Zürich. Zentraler Bestandteil ist der Glattuferweg. Der Weg soll bis 2027 zu einer regionalen Verbindungsachse für FussgängerInnen und VelofahrerInnen ausgebaut werden. Die angestrebte Breite sind 4 m. Der Glattuferweg liegt teilweise im Perimeterbereich des BGK.

Die Gesamtprojektleitung für die Realisierung des «Fil Bleu Glatt» liegt beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich. Frühestens Ende 2019 soll das Projekt öffentlich aufgelegt werden, einzelne Aufwertungsmassnahmen werden in den beteiligten Gemeinden bereits laufend umgesetzt.

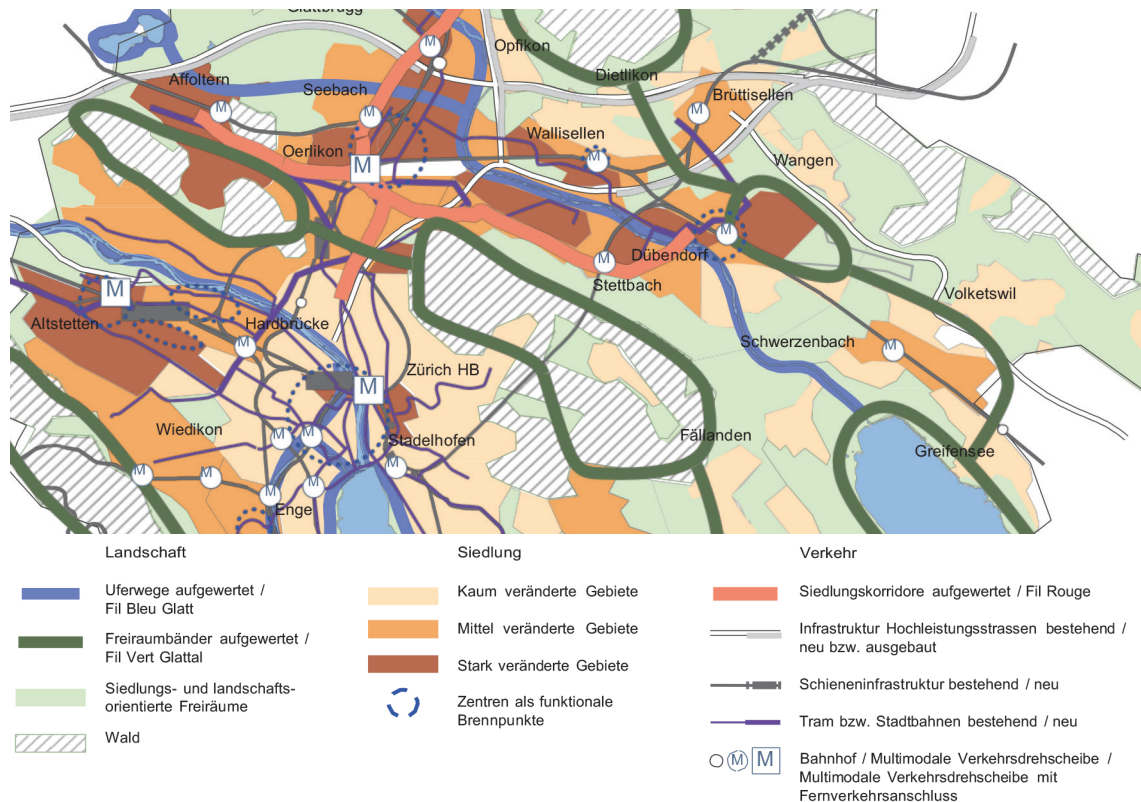


Abbildung 6 Zukunftsbild Agglomerationsprogramm, 1:10'000

Quelle: www.maps.zh.ch, Stand Abfrage: 1.3.2018

2.6 Ausnahmetransportroute

Die Überlandstrasse ist eine bestehende Ausnahmetransportroute (Typ 2, Versorgungsroute). Es ist entsprechend der Vorgaben für diese Routen zu planen. (Verfügung Kt. ZH vom 30.09.2015)

2.7 Kunstbauten (Unter-, Überführungen)

Im Perimeterbereich befindet sich eine Unterführung unter der Bahn hindurch, mit Stützen im Mittelbereich der Strasse. Auf der östlichen Strassenseite befindet sich ein direkter Zugang vom Trottoir mittels einer Treppe auf Perrons des Bahnhofs Dübendorf. Südlich ist auf Höhe der Gleise eine Fussgängerüberführung über die Überlandstrasse angebracht. Diese ist über Treppenanlagen erreichbar. Im Rahmen des BGK sind keine Anpassungen an dieser Kunstbaute vorgesehen.

Die unterirdische Fussgängerunterführung unter dem Memphisknotens soll im Rahmen der Sanierung der Überlandstrasse rückgebaut werden. Im BGK wird von einer oberirdischen Führung des Fuss- und Veloverkehrs im Knotenbereich ausgegangen.

2.8 Naturgefahrenkartierung/Hochwasserschutz/Grundwasser

Das Projekt liegt gemäss Synoptischer Gefahrenkarte (Naturgefahren) im Bereich mit Restgefährdung bezüglich Hochwasser.

Das Projekt liegt im Gewässerschutzbereich Au. Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete.

Es werden keine Oberflächengewässer tangiert. Das Projekt liegt in der Nähe der Glatt (Öffentliches Oberflächengewässer. Fliessgewässertyp: Normalgewässer; Gewässerausprägung: Klasse 1 - offen mit eigener Parzelle).

Das Grundwasser wird nicht tangiert.

2.9 Nicht tangierte Themen

Belastete Standorte

Es werden keine belasteten Standorte tangiert.

Flora, Fauna, Lebensräume

Folgende Räume und Objekte werden nicht tangiert:

- Bundesinventar der Landschaften nationaler Bedeutung (BLN)
- Überkommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnung
- Überkommunale Naturschutzobjekte und schützenswerte Gebiete
- Wildtierkorridore

Archäologie, Denkmalschutz, Ortsbildschutz

Archäologische Zonen, Denkmal- oder Ortsbildschutzobjekte werden nicht tangiert.

2.10 Normen, Richtlinien, Grundlagen

Folgende Normen und Richtlinien wurden bei der Erarbeitung des BGK Überlandstrasse berücksichtigt:

VD, AfV: Ausbaustandard für Staatsstrassen, Leitfaden für die Projektierung (Rev. 2010)

VD, AfV: Velonetzplan Kanton Zürich, RRB 16/591 (Juni 2016)

BD, TBA, P+R: Checkliste Umwelt TBA P+R-Details

TBA/Kapo/AfV: Anlagen für den leichten Zweiradverkehr (Rev. 2012)

TBA/Kapo/AfV: Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen, Grundsätze für die Projektierung (2014)

ASTRA: Vollzugshilfe: Planung von Velorouten (2008)

ATRA: Vollzugshilfe Fusswegnetzplanung (2015)

ASTRA: Richtlinie: Velowegweisung in der Schweiz Richtlinie (2010)

VSS-Normen:

- 640 042: Projektierung, Grundlagen: Strassentyp Hauptverkehrsstrassen (1994)
- 640 880: Bushaltestellen (1993)
- 640 202: Geometrisches Normalprofil: Erarbeitung (2003)

3 Situationsanalyse

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Grundsätzlich verkehrt der motorisierte Individualverkehr auf der Überlandstrasse heute auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit durchgehendem Mittelstreifen als bauliche Richtungstrennung. Ab der Bahnunterführung reduziert sich aufgrund der Platzverhältnisse und der städtischen Situation am Bahnhof Dübendorf der Strassenquerschnitt auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

Am Memphisknoten sind von allen Richtungen her kommend alle Abbiegebeziehungen möglich. Auf die Grundstrasse West wird ab der Überlandstrasse rechts aus- und rechts eingefahren. Die Grundstrasse Ost ist durch Rechtsabbiegen von der Überlandstrasse erreichbar. Von der Grundstrasse Ost in die Überlandstrasse darf nicht eingebogen werden. Beim Knoten Überland-/Neuhofstrasse ist das Rechtsabbiegen von der Überland- in die Neuhofstrasse unterbunden. Die übrigen Beziehungen sind möglich.

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

Entlang der Überlandstrasse bestehen keine öffentlichen Parkplätze im Strassenraum.

Zusammenfassung Bestandssituation:

- 2 Fahrstreifen je Richtung, zuzüglich Aufstellstreifen
- Memphisknoten: alle Abbiegebeziehungen möglich
- Keine Busbevorzugung möglich

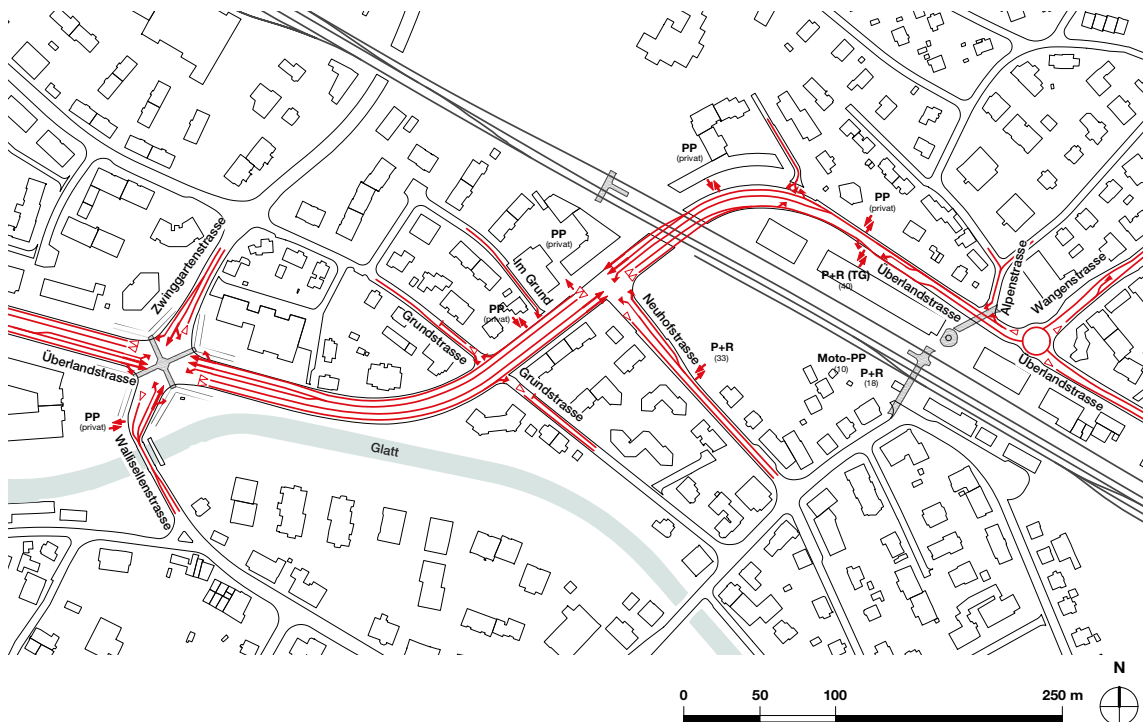


Abbildung 7 Verkehrbeziehungen Bestand, 1:5000

Quelle: Eckhaus

3.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Heute verkehren im Perimeterbereich die Buslinien 748 (Dübendorf, Bahnhof - Dietlikon, Hofwiesen), 759 (Zürich Flughafen, Bahnhof - Wangen, Dorfplatz) sowie die Linie 760 (Zürich, Bahnhof Stettbach - Dübendorf, Gfenn). Die Zufahrt via Grundstrasse und die Wegfahrt via Neuhoferstrasse muss, gemäss Angabe der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, für Busse immer befahrbar sein.

Eine Haltestelle der Linie 748 befindet sich im Knotenbereich des Memphisknotens. Die Buslinie 760 verkehrt als sogenannter Glattalbahn-Busvorlauf auf Teilen der geplanten Strecke der Glattalbahn PLUS. Die Haltestellen Memphis der Linie 760 befinden sich in provisorischer Ausführung direkt auf/an der Überlandstrasse beim Memphisknoten. Sie sind momentan aufgrund der Rampen der bestehenden Unterführung für den Fussverkehr nicht optimal erreichbar und nutzbar. Die Linie 759 besitzt im Perimeterbereich keine Haltestellen, sondern verkehrt von der Bahnhofsüdseite via Neuhofer- und Überlandstrasse auf die Nordseite und von da an Richtung Flugplatz Dübendorf.

Neue Haltestellen sind nicht vorgesehen, jedoch werden die Lage und Ausbildung der Bushaltestellen im Bereich Memphisknoten im Rahmen des BGK angepasst.

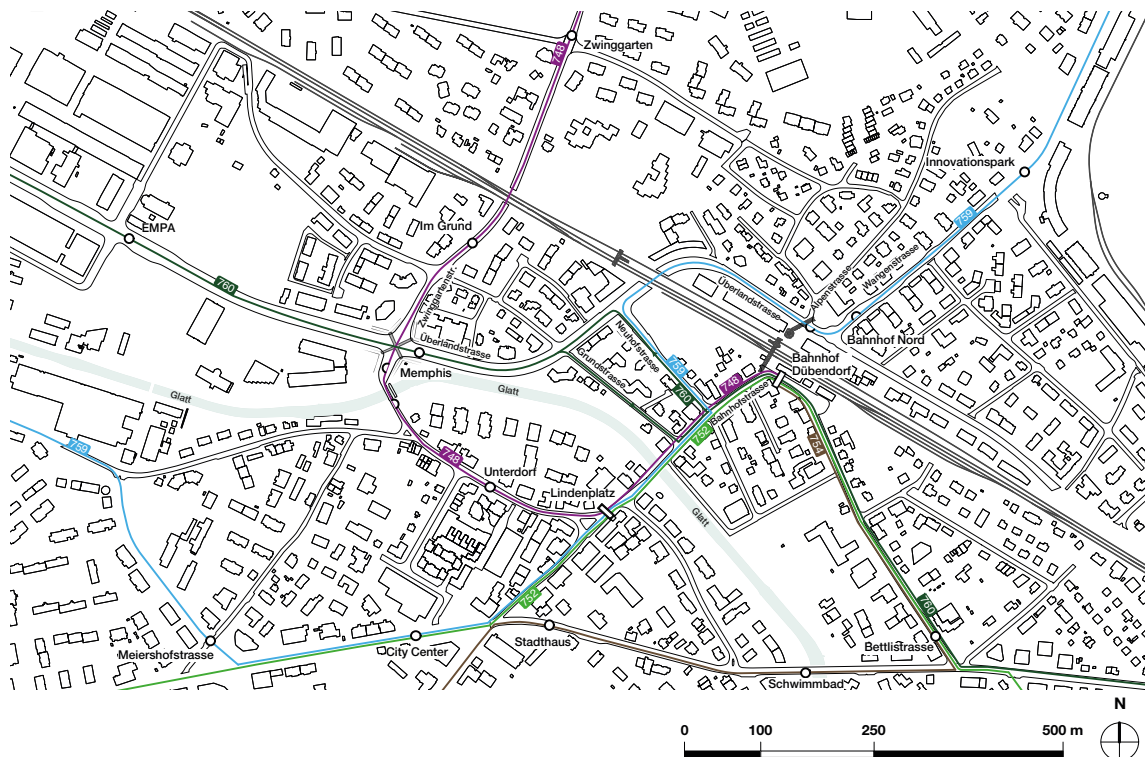


Abbildung 8 Buslinien Bestand 2018, 1:10'000

Quelle: Eckhaus

GlattalbahnPLUS

Das Netz der Glattalbahn wurde in drei Etappen gebaut. Im Dezember 2006 wurde das erste Teilstück von Messe/Hallenstadion nach Auzelg eingeweiht. Die Bauarbeiten an der zweiten Etappe vom Glattpark bis Flughafen, Fracht wurden Ende 2008 und die Bauarbeiten an der dritten Etappe von Auzelg zum Bahnhof Stettbach Ende 2010 abgeschlossen.

Im Richtplan des Kantons Zürich sind Fortsetzungstrassees der Glattalbahn bereits festgesetzt: einerseits ab Flughafen Fracht in Richtung Kloten Zentrum und Bassersdorf, andererseits aus dem Raum Giessen (Dübendorf) in Richtung Flugplatzareal Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Dietlikon.

Im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 3. Generation ist die mögliche Erweiterungen der Glattalbahn von Dübendorf Giessen via Bahnhof Dübendorf zum Flugplatz Dübendorf (Innovationspark) in der Liste der B-Massnahmen (Umsetzungsbeginn nach 2022) enthalten.

Der zukünftigen Ausbau der Überlandstrasse für eine Verlängerung der Glattalbahn wird in vorliegendem BGK noch nicht berücksichtigt.



Abbildung 9 Das Kernprojekt und etappierte Weiterentwicklungen im Norden und im Süden – GlattalbahnPLUS

Quelle: VBG, glattalbahn.ch

3.3 Veloverkehr

Auf der südlichen Strassenseite der Überlandstrasse wird der Veloverkehr gemeinsam mit dem Fussverkehr auf Rad-/Gehwegen im Gegenverkehr geführt. Auf der nördlichen Strassenseite wechselt die Veloinfrastruktur zwischen Rad-/Gehweg und Radstreifen. Diese Systemwechsel sind aus Sicht der Velofahrenden nicht verständlich und führen zu einem inkonsequenten System. Beim Memphisknoten sind zwei Velofurten angeordnet, welche jedoch beide nur in eine Richtung befahren werden dürfen. Somit wird der Veloverkehr beim Memphisknoten primär durch die Unterführung geführt. Beim Knoten Überland-/Grundstrasse wird der motorisierte Verkehr vortrittsberechtigt über den Rad-/Gehweg geführt, was zu Konflikten führen kann. Beim Knoten Überland-/Neuhofstrasse bestehen zwei LSA-gesicherte Velofurten als Querungsmöglichkeiten. Die Verknüpfung der zukünftigen Veloschnellroute mit dem Alltagsnetz ist zwar gewährleistet, jedoch führt die fehlende Querungsmöglichkeit über die Überlandstrasse auf Höhe der Bahnunterführung zu weiten Umwegen oder unerlaubten Querungen der Strasse.

Beim Knoten Überland-/Grundstrasse bestehen 25 öffentliche gedeckte Veloabstellplätze. Im Bahnhofsumfeld befinden sich weitere 115 gedeckte und 100 gedeckte kostenpflichtige Veloabstellplätze. Darüber hinaus sind auf der Bahnhofsnordseite weitere 130 öffentliche gedeckte Veloabstellplätze vorhanden. Damit stehen 370 Abstellplätze zur Verfügung.

Mit der Verabschiedung des kantonalen Velonetzplans durch den Regierungsrat des Kantons Zürich (2016) ergeben sich neue Anforderungen an die Veloinfrastruktur.

Die Veloinfrastruktur wird im Rahmen des BGK überarbeitet.



Abbildung 10 Veloinfrastruktur Bestand, 1:5000

Quelle: Eckhaus

3.4 Fussverkehr

Der Fussverkehr wird heute grösstenteils gemeinsam mit dem Veloverkehr auf kombinierten Rad-/Gehwegen geführt, welche nicht überall ausreichend dimensioniert sind. Zwischen Memphisknoten und Knoten Überland-/Neuhofstrasse wird der Fussverkehr auf einem Trottoir geführt welches an einer Engstelle nur 1.30 m breit ist.

Beim Memphisknoten wird der Fussverkehr durch die dunkle und unsicher wirkende Unterführung geführt. Durch die Kombination mit dem Veloverkehr ergeben sich in der engen Unterführung zahlreiche Konflikte. Durch die langen Rampen, die überdies nicht behindertengerecht sind, resultieren teils grosse Umwege. Beim Knoten Überland-/Neuhofstrasse sorgen zwei LSA-gesicherte Fussquerungen für Querungsmöglichkeiten. Bei der Bahnunterführung gibt es einerseits eine oberirdische Verbindung über die Bahnbrücke sowie eine direkte Verbindung zum Perron 3/4.

Die Infrastruktur für den Fussverkehr wird im Rahmen des BGK überarbeitet.



Abbildung 11 Fussgängerinfrastruktur Bestand, 1:5000

Quelle: Eckhaus

3.5 Schulweg

Kinder aus dem Quartier zwischen Bahntrasse und Überlandstrasse müssen die Schulhäuser Birchlen (Kindergarten und Primarschule) und eventuell Dorf / Strehlgasse (Kindergarten und Primarschule) erreichen können.

Die Nord-Süd-Querung über den Memphisknoten ist also eine wichtige Schulwegverbindung und muss auch bei Wegfall der Fussgängerunterführung entsprechend gesichert werden.

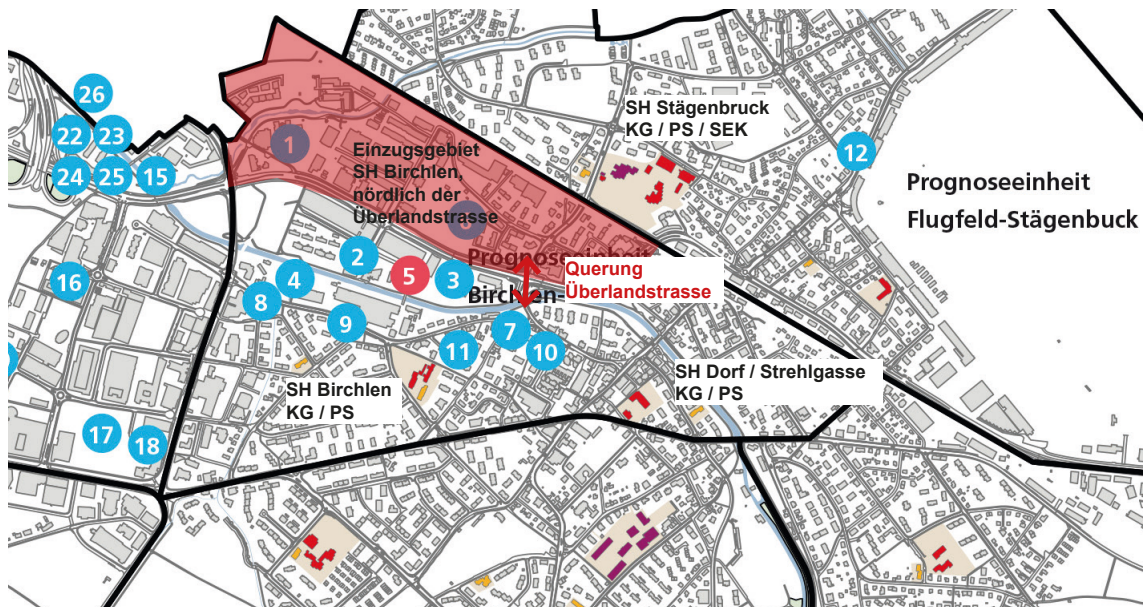


Abbildung 12 Übersichtsplan Schulraumplanung 2018 (Ausschnitt)

Quelle: Eckhaus

3.6 Ausstattung

Die Beleuchtung der Fahrbahnen wird heute durch hohe T-Kandelaber mit zweiseitigen Leuchten, platziert im Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen, sichergestellt.

An den Bushaltestellen im Bereich Memphisknoten ist kein Wetterschutz für Wartende vorhanden.

3.7 Grünelemente

Der Mittelstreifen zwischen Memphisknoten und Grundstrasse ist heute teilweise als Rasenstreifen ausgeführt. In unregelmässigen Abständen sind darin Pappeln gepflanzt, die teilweise in Säulenform geschnitten sind. Als weitere Grünelemente sind Rasenstücke auf Restflächen sowie Grün in privaten Gärten oder Pflanzflächen in privaten Vorzonen zu finden. In einem Abschnitt verläuft die Überlandstrasse parallel zum Flussraum der Glatt, die von grünen Uferbereichen mit Bäumen gesäumt ist.

Es besteht kein durchgängiges Grünkonzept in diesem Abschnitt der Überlandstrasse.

4 Zielformulierung

Mit der Neugestaltung der Überlandstrasse soll ein städtischer Strassenraum entstehen, welcher einen Qualitätsgewinn für alle Verkehrsteilnehmenden darstellt. Für die Anwohnerschaft soll die Trennwirkung reduziert werden. Gleichzeitig ist der Verkehrsablauf durch eine geeignete Verkehrsführung und -steuerung zu optimieren, um den Rückstau des motorisierten Verkehrs möglichst zu vermeiden. Die gewählte Lösung soll eine gute Funktionalität gewährleisten und auf die relevanten Planungen und Projekte im Hoch- und Tiefbau abgestimmt sein.

Stadtraum

- Schaffung einer städtebaulichen Innerortssituation mit entsprechender Reaktion in der Verkehrsführung und im Strassenquerschnitt
- Sanierung des Strassenbelags und Bereinigung der Strassenraumgestaltung
- Aufwertung Situation Memphisknoten im Rahmen der Neugestaltung des Knotens und der Aufhebung der Langsamverkehrs-Unterführung
- Aufwertung des öffentlichen Raumes zwischen Überlandstrasse und Glatt

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit von Tempo 60 auf generell Tempo 50 mit Begegnungsfall LW/LW
- Prüfung der Fahrstreifenreduktion in beide Fahrtrichtungen, ermöglicht durch Einführung einer koordinierten Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA)

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Minimierung der Verlustzeiten für den Busbetrieb in Folge von Rückstaus an den Knoten, durch Bevorzugung an lichtsignalgesteuerten Knoten und durch separate Busfahrstreifen.

Langsamverkehr

- Langsamverkehr als gleichberechtigter Partner zu den anderen Verkehrsträgern
- Beitrag zu einem zusammenhängenden, direkten, attraktiven und sicheren Netz
- Verbesserung der Verkehrsführung für den Langsamverkehr durch den Wegfall der unterirdischen Verbindung beim Memphisknoten
- Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr bei Längs- und Querbeziehungen
- Behebung der Mängel im Velowegnetz auf dem Abschnitt der Überlandstrasse, insbesondere für die Velohauptverbindung 02_136 Zürich-Dübendorf (Giessen) und beim Anschluss an die geplante Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee

5 Variantenstudium

5.1 Varianten Memphisknoten (M)

Grundlagen aller Varianten

Basis der Spuraufteilung und Fahrstreifenanordnung für den MIV bilden die Empfehlungen aus der verkehrstechnischen Beurteilung des Knoten Memphis sowie Untersuchungen zur Leistungsabschätzung durch die transcon AG. Im Vergleich zur heutigen Spuraufteilung wird das Linksabbiegen von der Überlandstrasse Ost unterbunden, sowie die Zufahrt aus der Zwinggartenstrasse auf drei Fahrstreifen ausgebaut. Die MIV-Fahrstreifen sind in allen nachfolgenden Varianten grundsätzlich 3.2 m breit (VSS-Norm: 640 202: Geometrisches Normalprofil: Erarbeitung (2003)). Die prognostizierten MIV-Rückstaulängen sind bei allen Varianten gleich lang.

Für den öffentlichen Verkehr wird auf der Überlandstrasse West stadteinwärts eine Busbevorzugung an der LSA, kombiniert mit den Rechtsabbiegern, eingerichtet, welche auf der Überlandstrasse Ost in eine separate Busspur mündet. Somit wird der öffentliche Verkehr (heute: Linie 760) in Richtung Bahnhof Dübendorf bevorzugt. Auf der Überlandstrasse werden zwei neue Bushaltestellen eingerichtet; stadteinwärts als Fahrbahnhaltestelle auf der Busspur und stadtauswärts als Busbucht.

Für die FussgängerInnen werden am Memphisknoten auf allen vier Ästen Fussgängerquerungen mit Mittelinseln (2.5 m breit) realisiert.

Bei allen Varianten wird an die bestehenden Veloverkehrsführungen in der Umgebung angeschlossen. Dies sind kombinierte Rad-/Gehwege auf der Überlandstrasse stadtauswärts, Radstreifen auf der Zwinggartenstrasse und keine ausgewiesene Veloverkehrsführung in Richtung Wallisellenstrasse. Alle Varianten bieten noch keine befriedigende Anschlusslösung für die beengten Platzverhältnisse bei der Glattbrücke. Der Veloverkehr wird hier weiterhin unmarkiert mit dem MIV über die Brücke geführt.

Unterschiede in den nachfolgenden Varianten ergeben sich aus der Führung des Veloverkehrs. Dabei wurden einerseits eine gemischte Verkehrsführung (Variante 1), eine vom MIV getrennte Verkehrsführung (Variante 2) sowie eine mit dem MIV kombinierte Veloverkehrsführung untersucht.

Variante M1 - Mischform

Die Variante basiert auf der empfohlenen Variante aus der verkehrstechnischen Beurteilung des Knoten Memphis (24. Januar 2007 / Version 2.3). Angepasst wurden nur die Breite der Fussgängermitteinseln auf 2.5 m.

Hauptvorteil der Variante ist die platzsparende Anordnung der Fahrstreifen. Abgesehen von der westlichen Seite der Zwinggartenstrasse muss zudem kein Land erworben werden.

Hauptnachteil der Variante ist die inkonsequente und unverständliche Führung des Veloverkehrs. Die Velos werden teils auf kombinierten Rad-/Gehwegen in Gegenverkehr und teils auf Radstreifen geführt. Im Bereich des Memphisknotens kommen Velofurten neben den Fussgängerstreifen, teils aber auch separate Radabbiegespuren vor. Die Mischung der verschiedenen Arten der Veloführung führt zu einer unverständlichen Situation am Memphisknoten.

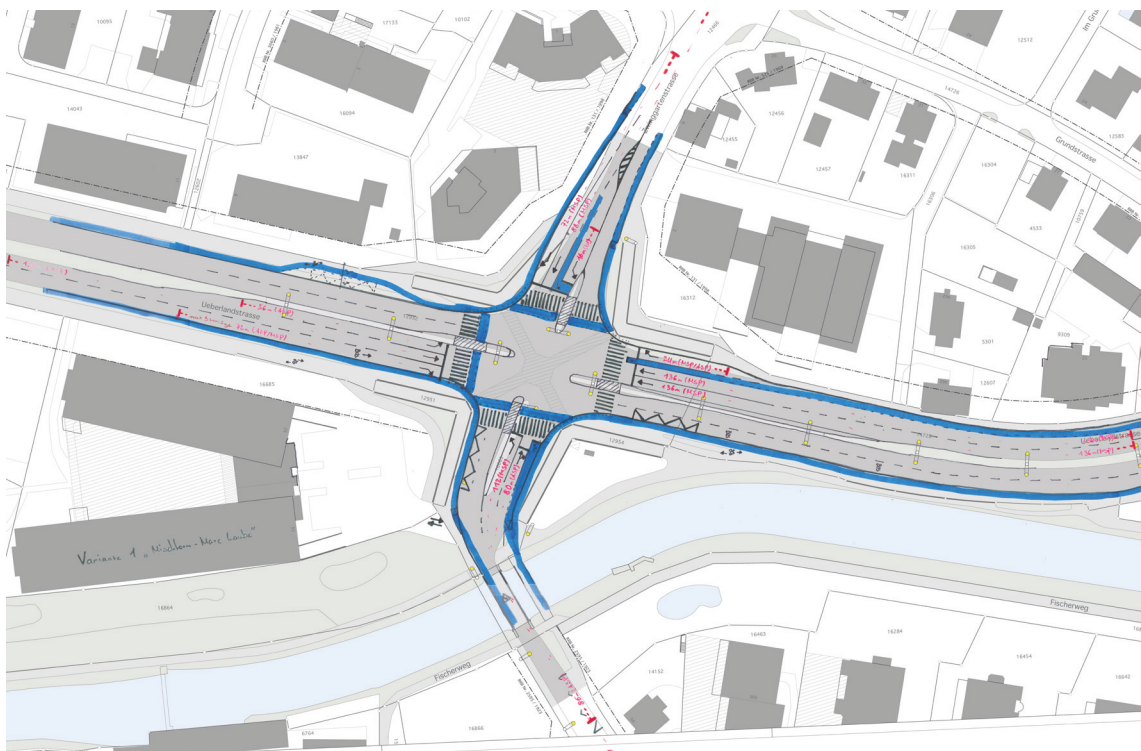


Abbildung 13 Variante 1 - Mischform, Veloverkehrsflächen in blau

Quelle: Eckhaus

Variante M2 - Trennung Velo und MIV

Bei dieser Variante wurde das Prinzip der Trennung von Veloverkehr und MIV konsequent geprüft. Dabei werden auf allen vier Knotenästen die Fussgängerstreifen durch zusätzliche Velofurten begleitet. Weiter wird auf der nördlichen Seite der Überlandstrasse Ost der heutige Radstreifen in einen kombinierten Rad-/Gehweg im Gegenverkehr umgewandelt. Die Führung des Veloverkehrs wird somit mit der Führung des Fussverkehrs kombiniert und konsequent von der MIV-Führung getrennt.

Hauptvorteile sind erstens die Konsequenz in der Veloverkehrsführung und zweitens die sehr platzsparende Anordnung der Fahrstreifen, welche abgesehen von der westlichen Seite der Zwinggartenstrasse, eine Entwicklung ohne Landerwerb zulässt. Zudem wird durch den Ausbau des nördlichen Trottoir zum kombinierten Rad-/Gehweg die Engstelle (roter Kreis in abbildung unten) aufgehoben. Die Konsequenz der Veloverkehrsführung führt zu einer einfach verständlichen Situation, welche konfliktarm ist. Zudem werden durch die beidseitig verlaufenden kombinierten Rad-/Gehwege im Gegenverkehr neue Veloverkehrsbeziehungen möglich.

Kombinierte Rad-/Gehwege werden normalerweise eher ausserorts verwendet, wohingegen innerorts wenn möglich Radstreifen oder separate Radwege angelegt werden. Daher ist ein Nachteil der Variante die fehlende innerörtliche Ausstrahlung, die angestrebt wird und sie ist nicht ganz kompatibel mit dem Ziel eines siedlungsverträglichen Strassenraumes. Durch die Kombination des Fuss- und Veloverkehrs sind vermehrt Konflikte möglich und die Anforderungen an eine Velohauptverbindung können nicht eingehalten werden.

Die Ergänzung einer Velofurt am östlichen Knotenast ist aus sicherheitstechnischen Erwägungen ohne weitere Massnahmen nicht bewilligungsfähig.

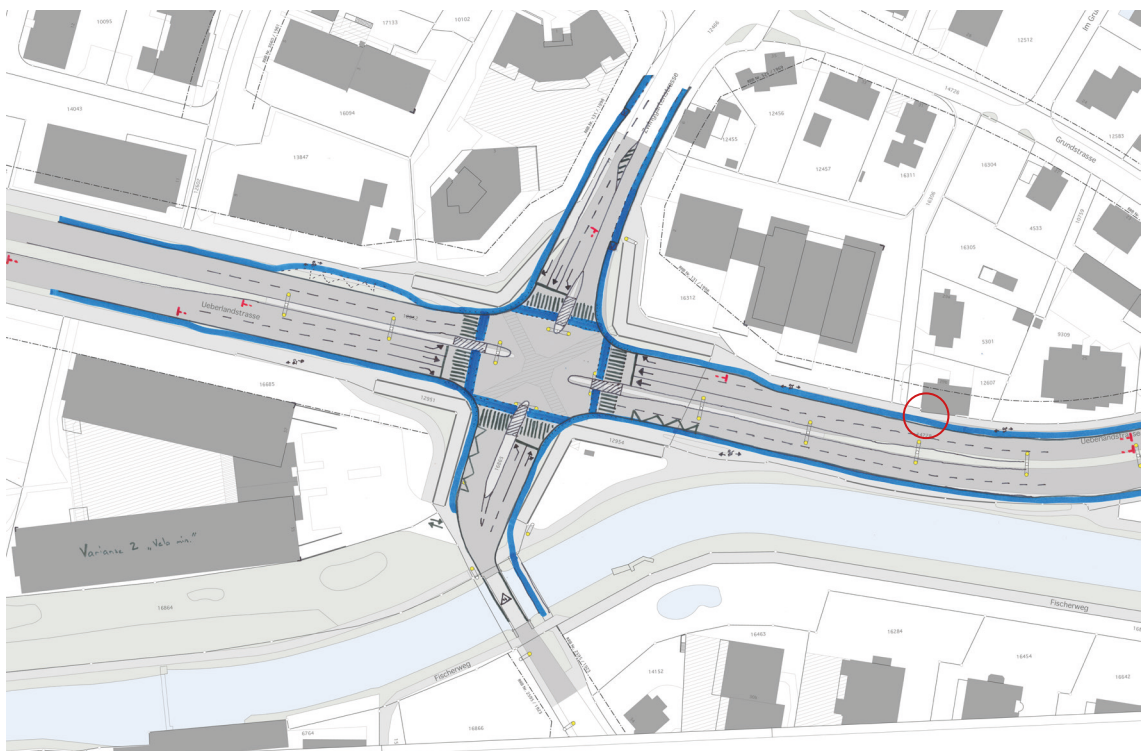


Abbildung 14 Variante 2 - Trennung Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau

Quelle: Eckhaus

Variante M3 - Kombination Velo und MIV

Als Gegensatz zur Variante 2 wurde die Führung des Veloverkehrs mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geprüft. Dabei werden auf allen vier Knotenästen separate Radabbiegespuren parallel zu den Abbiegespuren des MIV eingerichtet. Die Führung des Veloverkehrs wird somit konsequent mit der Führung des MIV kombiniert. Im Bereich der Überlandstrasse West wird der Veloverkehr wieder auf die kombinierten Rad-/Gehwege geführt. Somit findet am Memphisknoten der Systemwechsel von Rad-/Gehwegen zu Radstreifen statt.

Hauptvorteile der Variante sind die städtische Ausstrahlung der Veloverkehrsführung mit Radstreifen sowie die konsequente Veloverkehrsführung. Weiter werden durch die Radabbiegestreifen sichere Abbiegemöglichkeiten für alle Veloverkehrsbeziehungen angeboten.

Hauptnachteile sind die aus den Veloabbiegespuren resultierenden Vorlaufstrecken, welche einerseits nicht ganz einfach zu befahren sind (Sicherheit) und Platz beanspruchen. Dadurch wäre sowohl auf der westlichen Seite der Zwinggartenstrasse, als auch auf der südlichen Seite der Überlandstrasse West Landerwerb nötig und die Fahrbahnfläche würde erheblich vergrößert.

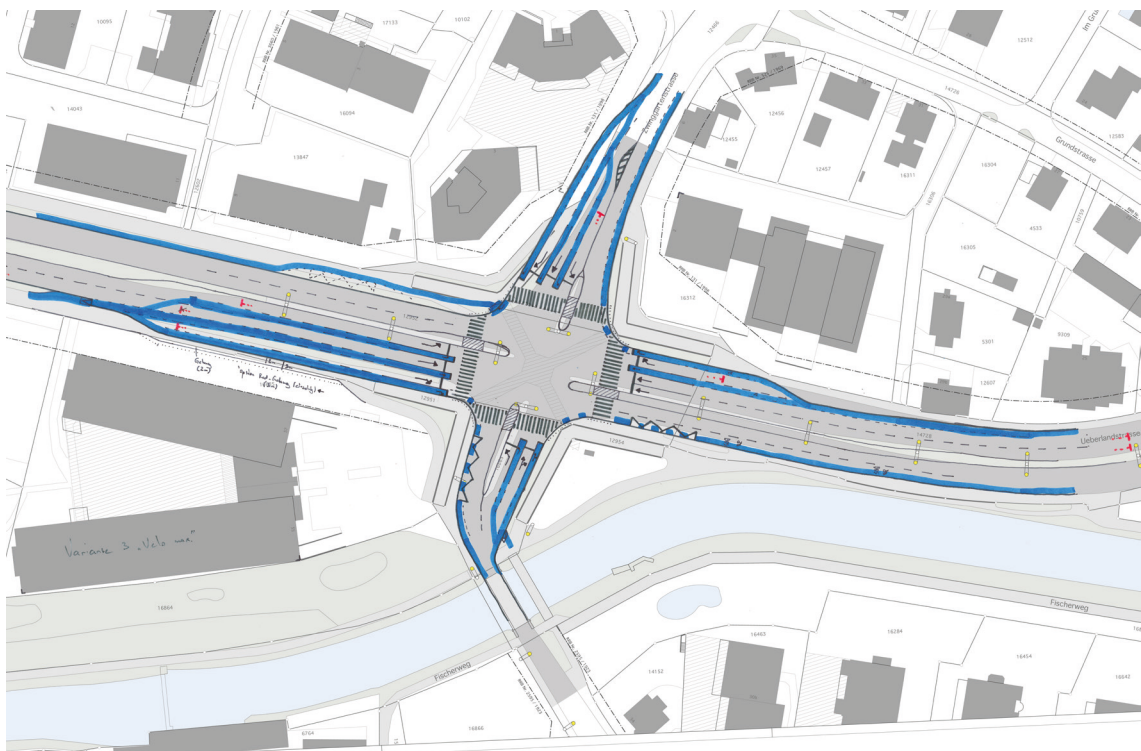


Abbildung 15 Variante 3 - Kombination Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau

Quelle: Eckhaus

5.2 Varianten Strecke BGK (S)

Aus dem Variantenstudium des Memphisknotens heraus wurde entschieden, die Variante M1 - Mischform nicht mehr weiterzuverfolgen, da sie keine nennenswerten Vorteile hat. Dementsprechend werden auch für die restliche Strecke des BGK nur zwei Varianten geprüft um eine kongruente gut verständliche Lösung finden zu können.

Grundlagen beider Streckenvarianten

In Ergänzung zum Variantenstudium für den Memphisknoten (Kap. 5.1), werden bei beiden nachfolgenden Varianten für die restliche Strecke wo möglich Fahrstreifen reduziert. So kann Platz geschaffen werden für verbesserte Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr und für eine siedlungsverträglichere Strassengestaltung.

Für beide Varianten wurde beim Knoten Überland- / Neuhofstrasse auf der nordöstlichen Seite die Einrichtung eines neuen Fussgängerstreifens mit Mittelinsel und Velofurt geprüft. Ziel war es direktere und kürzere Verkehrsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr zu ermöglichen. Aus Kapazitätsgründen beim Verkehrsfluss des MIV ist das Anbieten dieser zusätzlichen Querung am Knoten Überland- / Neuhofstrasse allerdings nicht möglich (vgl. transcon AG, "Dübendorf Überlandstrasse Leistungsabschätzung", 15. Mai 2018.).

Variante S2 - Trennung Velo und MIV

Bei dieser Variante wurde das Prinzip der Trennung von Veloverkehr und MIV konsequent geprüft. Beidseits der Strasse wird der Veloverkehr gemeinsam mit dem Fussverkehr auf

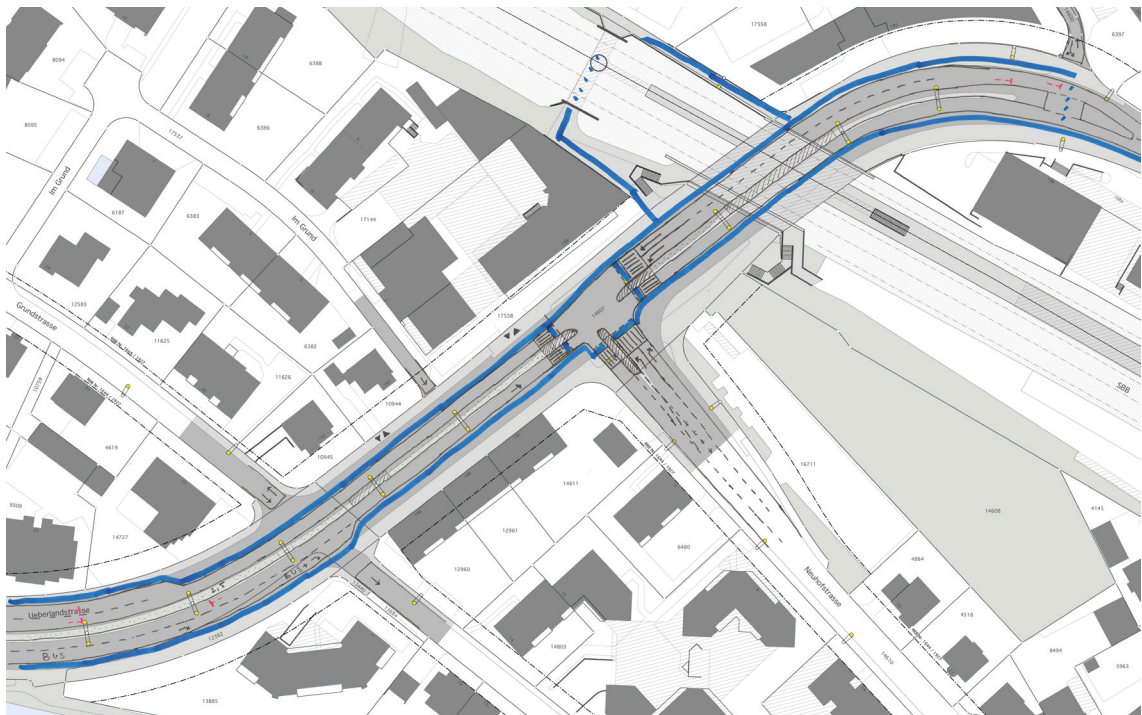


Abbildung 16 Variante S2 - Trennung Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau

Quelle: Eckhaus

kombinierten Rad-/Gehwegen im Gegenverkehr geführt.

Hauptvorteil ist die gute Kompatibilität der Variante mit den bestehenden angrenzenden Veloverkehrsführungen, die meist auch auf Rad-/Gehwegen geführt sind. Auch der Anschluss an die zukünftige Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee erfolgt über den kombinierten Rad-/Gehweg.

Variante S3 - Kombination Velo und MIV

In dieser Variante wurde die Kombination des Veloverkehr mit dem MIV geprüft. Dafür wird auf der Überlandstrasse zum Linksabbiegen in die Neuhofstrasse eine Fahrradabbiegespur eingerichtet. Ab der Neuhofstrasse in Richtung Bahnhof wird jedoch der Veloverkehr wie heute von der Strasse weg auf einen kombinierten Rad-/Gehweg geführt.

Insgesamt werden sichere und vor allem direkte Abbiegemöglichkeiten für die meisten Veloverkehrsbeziehungen geboten. Die Ausstrahlung der Verkehrsraumgestaltung mit Radstreifen ist im Vergleich zu kombinierten Rad-/Gehwegen klar städtischer.

Nachteile zeigen sich jedoch überall, wo verschiedene Arten der Veloverkehrsführung aufeinander treffen und für unübersichtliche Situationen sorgen. Dies zum Beispiel beim Knoten Überland- / Neuhofstrasse, wo die Führung auf der Strasse zur Führung auf Rad-/Gehwegen wechselt. Weiter ist der Anschluss an die Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee erschwert, da auch dort ein Systemwechsel erfolgt. Weiter verbraucht die Anordnung von separaten Radabbiegespuren Platz und verbreitert zusätzlich den Fahrbahnbereich.

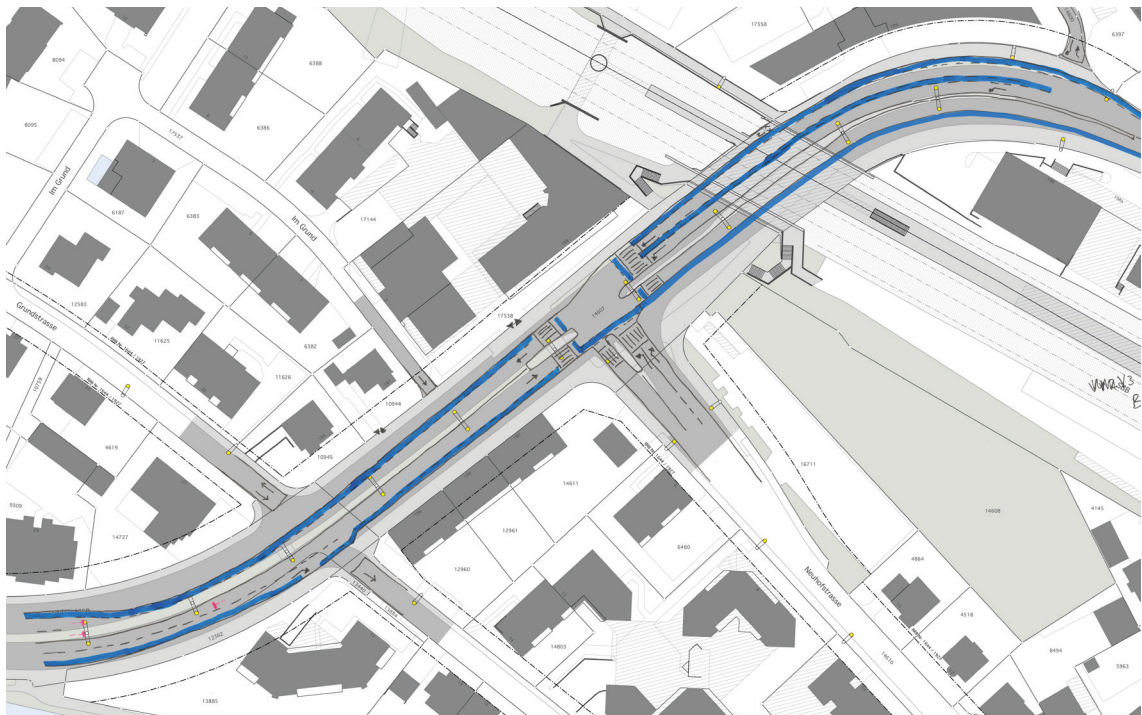


Abbildung 17 Variante S3 - Kombination Velo und MIV, Veloverkehrsflächen in blau

Quelle: Eckhaus

5.3 Vorläufiger Variantenentscheid

Aus dem Variantenstudium des Memphisknoten heraus wurde entschieden, die Variante M1 - Mischform nicht mehr weiterzuverfolgen, da sie keine nennenswerten Vorteile hat. Im Vergleich zu den anderen Varianten führt die Mischung von verschiedenen Arten der Veloführung zu inkonsequenten und unverständlichen Situationen.

Unter Abwägung der spezifischen Vor- und Nachteile der beiden Varianten für die Strecke wurde an der Projektteamsitzung vom 12. April 2018 aus folgenden Gründen die Variante S2 - Trennung Velo und MIV als vorläufige Bestvariante gewählt:

- Im Vergleich zu anderen Varianten lässt sich das Prinzip der kombinierten Rad-/Gehwege gut mit bestehenden Veloverkehrsführungen der anschliessenden Strassen kombinieren. Die Variante zeigt sich klar als die kompatibelste Lösung. Diese Kompatibilität ist eines der Hauptargumente für die Variante.
- Durch die kombinierten Rad-/Gehwege werden grosszügige Vorzonen bei angrenzenden Gebäuden geschaffen und einzelne Engstellen ausgemerzt. Landerwerb ist kaum nötig, was auch für die Variante spricht.
- Durch die Trennung des Veloverkehrs vom MIV, entstehen kaum mehr Konfliktsituationen mit dem MIV. Die Konfliktsituationen verschieben sich auf den Konfliktfall RadfahrInnen - FussgängerInnen. Durch die grosszügige Ausgestaltung der kombinierten Rad-/Gehwege werden diese Konfliktfälle jedoch minimiert.
- Durch den Verzicht auf Radabbiegespuren wird in den Knotenbereichen Platz für Fuss- und Veloverkehrsflächen (Radwege, Gehwege, Platzgestaltungen) geschaffen.
- Durch beidseitige Rad-/Gehwege im Gegenverkehr kombiniert mit Velofurten in den Knotenbereichen werden vielfältige und neue Veloverkehrsbeziehungen geschaffen.
- Der Anschluss an die Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee erfolgt ohne Systemwechsel vom kombinierten Rad-/Gehweg aus.
- Jedoch widerspricht die gewählte Veloverkehrsführung und die Trennung von Velo und MIV, dem Ziel der städtischen Ausstrahlung der Verkehrsraumgestaltung.

Unter Berücksichtigung all dieser Argumente, gilt die Variante S2 - Trennung Velo und MIV als die kompatibelste, die am einfachsten zu realisierende und sicherste Variante.

5.4 Weiterentwicklung

Bei Abstimmung der Variante S2 - Trennung Velo und MIV mit der Koordinationsstelle Veloverkehr zeigte sich, dass kombinierte Rad-/Gehwege den Anforderungen an eine kantonale Velohauptverbindung nicht genügen. Aus diesem Grund wurde an der Südseite der Überlandstrasse die Lösung mit einem separaten Radweg im 2-Richtungsverkehr gewählt.

Beim Memphisknoten wurden weitere Varianten untersucht. Ziele dabei waren :

- Sichere und regelkonforme Querung des östlichen Knotenastes auch für den Veloverkehr
- Finden einer Lösung zur Trennung von Velo- und Fussverkehr im Knotenbereich
- Gewährleistung der Anschlüsse an die bestehende Veloinfrastruktur

Diese Ziele konnten durch klar ausgewiesene Veloverkehrsflächen im Knotenbereich sowie durch eine separate Rechtsabbiegespur von Süden her erreicht werden. In die Überlandstrasse von Süden her einbiegende Motorfahrzeuge können nun durch die Lichtsignalanlage so gesteuert werden, dass sich keine Konflikte mit querenden Velos oder Fussgängern ergeben. Der erhöhte Platzbedarf und die nicht ganz einfache Geometrie für eine separate Spur für die Rechtsabbieger von der Wallisellenstrasse in die Überlandstrasse wird für das Erreichen einer optimalen und sicheren Lösung für den Fuss- und Veloverkehr in Kauf genommen. Der Verkehrsausschuss der Stadt Dübendorf wurde im Laufe des Projektes informiert und unterstützt in der Stellungnahme vom 26. April 2019 die Lösung für den Memphisknoten.

Die Weiterentwicklung wurde begleitet von Marco Starkermann (Metron AG) als Experte für Veloverkehr und von Marc Laube (transcon AG) für Kapazitätsberechnungen und Einschätzung der Auswirkungen auf das MIV-Verkehrssystem der Umgebung.

Weiterentwicklung Memphisknoten

Um eine sichere Querung des östlichen Knotenasts gewährleisten zu können wurden die folgenden drei Varianten untersucht:

- A) Veloführung von Süden her auf Fahrbahn
> kein kongruentes System, ungenügende Sicherheit für Schulweg
- B) Unterbindung Rechtsabbieger MIV von Süden
> schwerwiegende Auswirkungen auf MIV-Verkehrssystem Innenstadt
- C) separat geschaltete Rechtsabbieger MIV von Süden
> sicherste Lösung, trotz erheblichem Raumbedarf

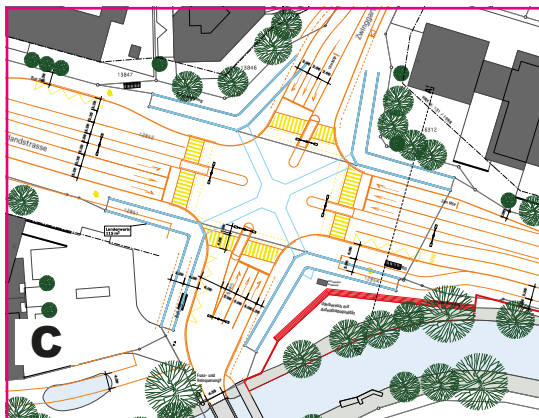
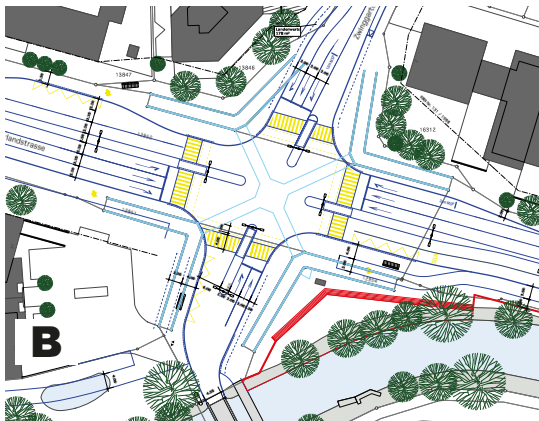
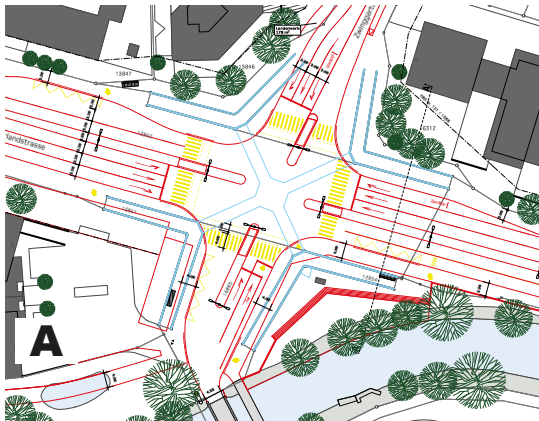
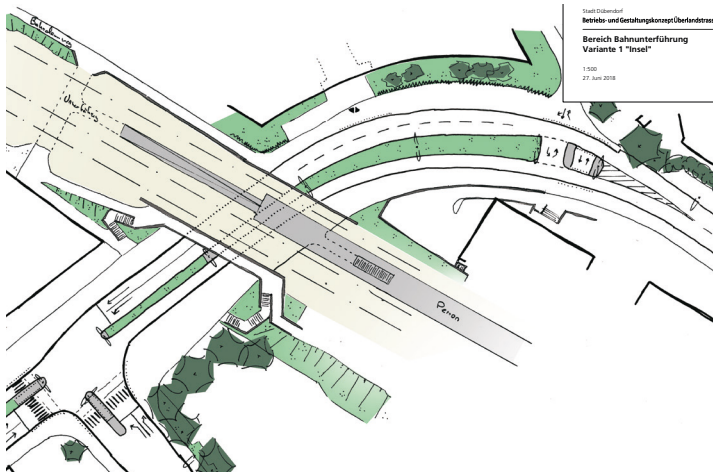


Abbildung 18 Varianten Memphisknoten, auf Basis Varianten Metron AG

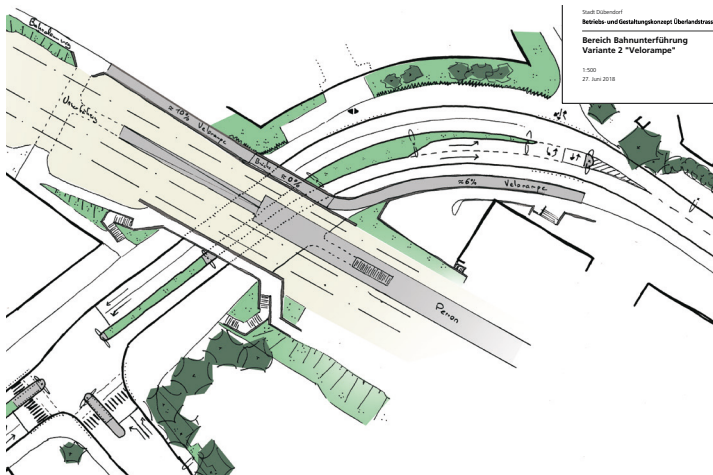
Quelle: Eckhaus

Weiterentwicklung Anschluss Veloschnellroute

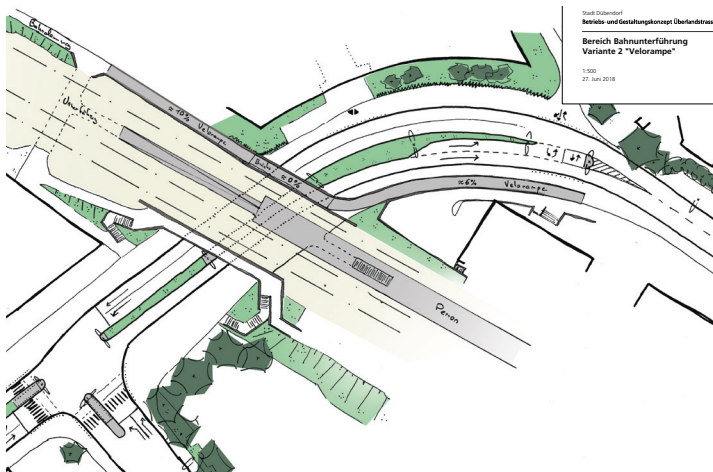
Für die Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee werden momentan verschiedene Linienführungen und Varianten auf die Machbarkeit hin untersucht. Im Rahmen der Erarbeitung des BGK wurden Anschlussmöglichkeiten im Bereich nördlich der Bahunterführung geprüft. Bis zu einem Entscheid in der Planung der Veloschnellroute kann keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden. Für das BGK wurde vorläufig die Variante Insel ohne baulichen Schutz gewählt.



Variante Insel



Variante Velorampe



Variante Mehrzweckstreifen

Abbildung 19 Varianten Anschluss Veloschnellroute

Quelle: Eckhaus

6 Bestvariante

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurden klare Ziele für den Kantonsstrassenraum in verkehrsbetrieblicher und gestalterischer Hinsicht formuliert (Kap. 4). Die aus dem Variantenstudium und aus der Abstimmung mit verschiedenen Stellen resultierenden Erkenntnisse wurden umgesetzt. Die Bestvariante wird im Folgenden beschrieben.

6.1 Verkehrskonzepte

Das Betriebskonzept stützt sich auf die Ergebnisse verkehrstechnischer Untersuchungen der transcon AG.

Verkehrsführung MIV

Zusammenfassung

- Temporeduktion auf 50km/h, Fahrstreifenreduktion wo möglich, Kapazität bleibt erhalten
- Rückbau Mittelstreifen
- 1 Fahrstreifen je Richtung, zuzüglich Aufstellstreifen. Ab Memphiknoten in Richtung Westen weiterhin 2 Fahrstreifen je Richtung
- Busbevorzugung an LSA, Busspur in Richtung Bahnhof, Bustrajekt als Vorläufer für Glattalbahn
- Memphisknoten: Abbiegebeziehung von der Überlandstrasse von Osten her in die Wallisellenstrasse unterbunden

Signalisation Tempo 50 und Fahrstreifenreduktion

Mit der Neugestaltung der Überlandstrasse soll das Temporegime von bisher 60 km/h auf generell 50 km/h neu signalisiert werden. Dies führt zu einer Verstetigung des motorisierten Verkehrs und hat auf die Leistungsfähigkeit keine negativen Auswirkungen. Die Änderung ist durch die Kantonspolizei in der Weiterprojektierung formell zu vollziehen.

Auf dem gesamten Abschnitt zwischen dem Knoten Memphis und dem Knoten Überland-/Wangenstrasse wird der Verkehr in beide Fahrtrichtungen neu auf je einem Fahrstreifen geführt. An den Knoten mit LSA sorgen separate Abbiegefahrstreifen für einen genügenden Verkehrsfluss. Ein neuer Busfahrstreifen in Richtung Bahnhof Dübendorf vom Memphisknoten bis zum Knoten Neuhaus-/Überlandstrasse ermöglicht auf diesem Abschnitt eine Priorisierung des ÖV.

Grundstückszufahrten und Parkierung

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

Zum heutigen Zeitpunkt besteht aufgrund fehlender publikumsorientierter Erdgeschosse entlang der Überlandstrasse kein Bedarf nach öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum. Sollte sich dies künftig ändern, wäre im Abschnitt zwischen Grund- und Neuhausstrasse auf beiden Strassenseiten Längsparkierung möglich.

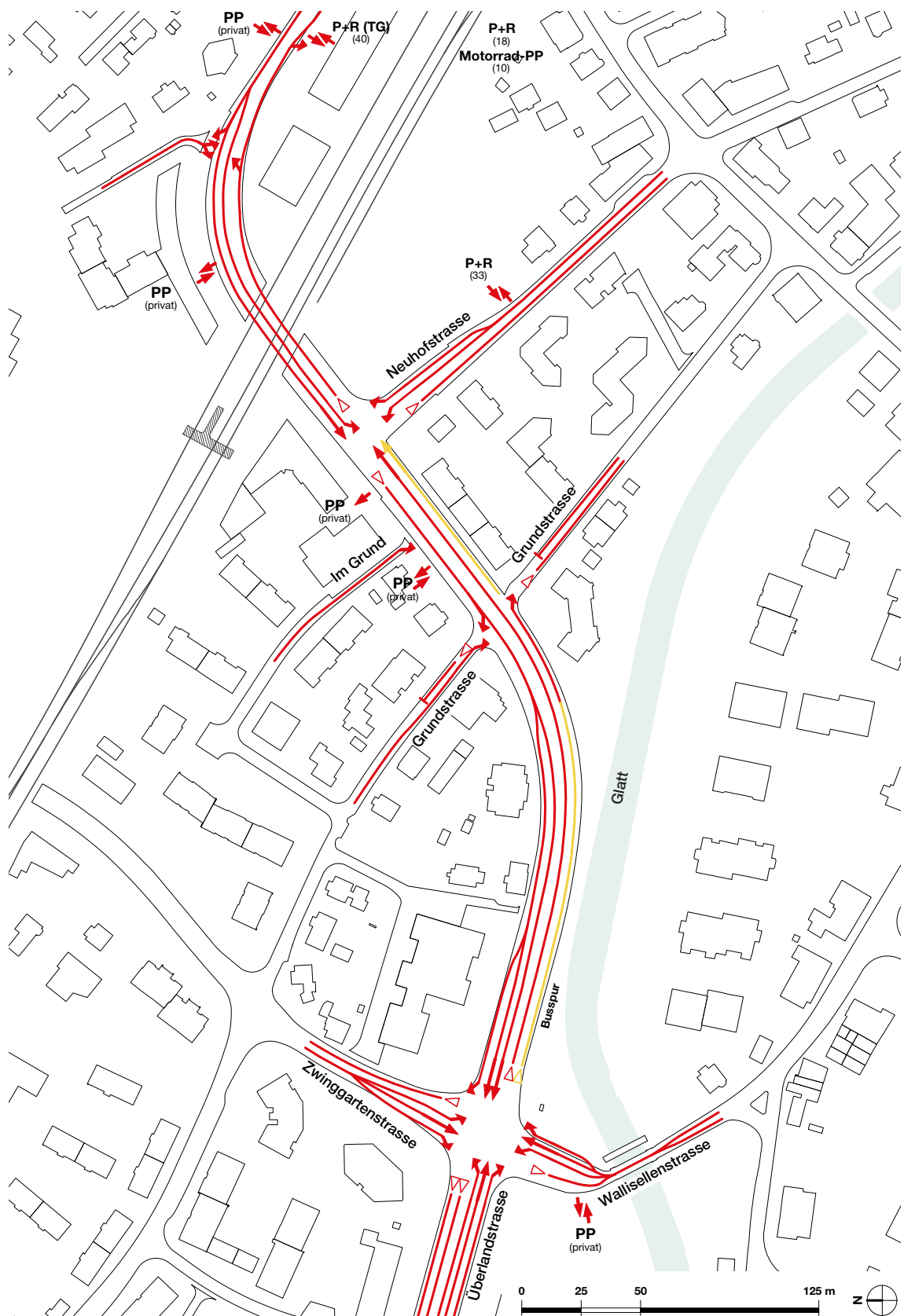


Abbildung 20 Zielzustand Verkehrsbeziehungen MIV 1:2'500

MIV rot, Bussppur gelb. Quelle: Eckhaus

Veloverkehr

Zusammenfassung

- Memphisknoten: alle Knotenarme oberirdisch und sicher querbar für Veloverkehr
- Trennung von Fuss- und Veloverkehr auf der Velohauptverbindung und am Memphisknoten
- Velohauptverbindung an Südseite der Überlandstrasse als separater Radweg (3,50m) in 2-Richtungsverkehr
- Anschluss an Glattuferweg westlich vom Memphisknoten (Weiterführung Velohauptverbindung)

Hauptverbindung

Neu wird der Veloverkehr an der Südseite der Überlandstrasse auf einem separaten Radweg im Gegenverkehr (3.50 m Breite) geführt, was den Ansprüchen einer Velohauptverbindung entspricht. Diese Veloführung ohne Verschränkung mit dem motorisierten Verkehr und getrennt vom für den Fussverkehr reservierten Trottoir bietet eine hohe Sicherheit und Attraktivität. Dies auch aufgrund der wenigen untergeordneten Einmündungen auf denen der Veloverkehr zudem gegenüber dem MIV vortrittsberechtigt ist. An den beiden Knoten Memphis und Überlandstrasse/-Neuhofstrasse führen LSA gesteuerte Querungen sicher über die Strasse. Um eine genügende Verknüpfung mit der zukünftigen Veloschnellroute zu gewährleisten und um die fehlende Veloverkehrsführung auf der nördlichen Strassenseite der Überlandstrasse gegenüber der Überbauung Insiderpark zu kompensieren, wird östlich der Bahnunterführung für den Veloverkehr eine informelle Querungsmöglichkeit angeboten.

Die Anschlüsse an die bestehenden Veloverkehrsführungen, wie beispielsweise Radstreifen auf der Zwinggartenstrasse, bleiben erhalten und gewähren eine gute Verknüpfung mit der angrenzenden Veloinfrastruktur.

Veloabstellplätze (Velo-AP)

Ausserhalb des Perimeters im Bahnhofsbereich stehen den Velofahrenden heute ca. 370 Abstellplätze zur Verfügung: im Knotenbereich Überland-/Grundstrasse 25 öffentliche gedeckte Veloabstellplätze; im Bahnhofsumfeld 115 öffentliche gedeckte und 100 kostenpflichtige gedeckte Veloabstellplätze; auf der Bahnhofsnordseite 130 öffentliche gedeckte Veloabstellplätze. Mit dem geplanten Bushof ist eine Verbesserung der Lage und Anzahl der Veloabstellplätze vorgesehen. Geplant sind 590 öffentliche Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs (Quelle: Bebauungs- und Verkehrskonzept Dübendorf Bahnhof Süd, Januar 2018)

Im Rahmen des BGK können in der Nähe zu den beiden Bushaltestellen der Linie 760 am Memphisknoten bis zu 60 öffentliche Veloabstellplätze untergebracht werden.

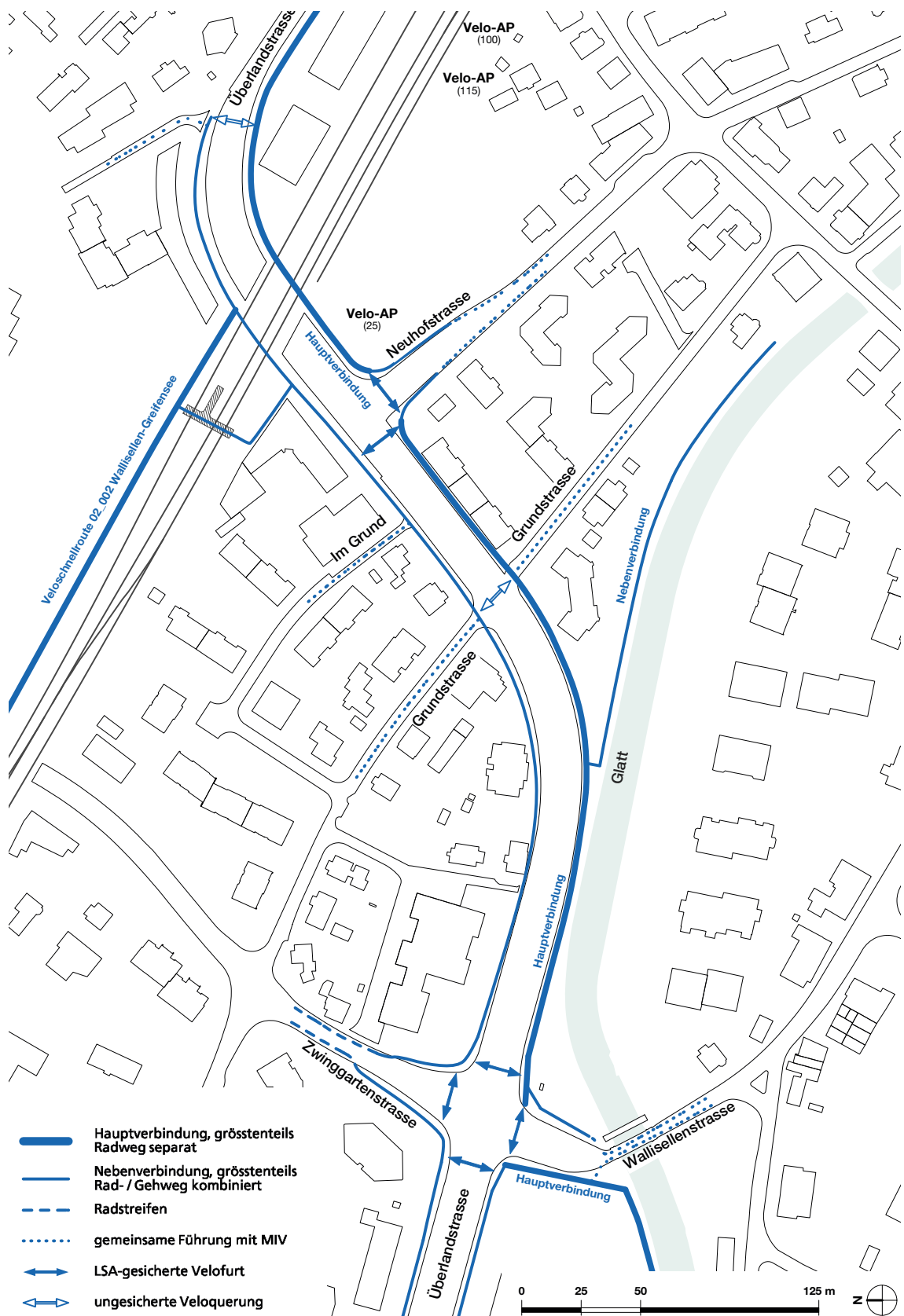


Abbildung 21 Zielzustand Verkehrsbeziehungen Veloverkehr 1:2'500

Quelle: Eckhaus

Fussverkehr

Zusammenfassung

- Memphisknoten: alle Knotenarme oberirdisch und sicher querbar für Langsamverkehr
- Trennung von Fuss- und Veloverkehr entlang der Velo-Hauptverbindung und am Memphis-knoten
- Anschluss an Glattuferweg westlich vom Memphisknoten

Verbesserungen

Entlang der Überlandstrasse wird der Fussverkehr weiterhin beidseits der Strasse geführt. Heute bestehende Engstellen in der Trottoirbreite können beseitigt werden. Auf der Südseite der Strasse werden Fuss- und Radweg getrennt, auf der nördlichen Seite sind Velos auf dem Trottoir zugelassen.

An den beiden Knoten Memphis und Überlandstrasse/-Neuhofstrasse wird der Fussverkehr oberirdisch durch Lichtsignal-gesteuerte Querungen mit Mittelinseln sicher über die Strasse geführt.

Fil Bleu / Glattuferweg

Der Anschluss an den aufzuwertenden Glattuferweg am nördlichen Ufer der Glatt ist über den Fussgängerübergang über die Wallisellenstrasse sicher möglich. Ob eine weitere Querung direkt bei der Glattbrücke sinnvoll und realisierbar ist, ist noch offen. Wegen eingeschränkter Sichten und engen Platzverhältnissen muss unter Umständen darauf verzichtet werden.

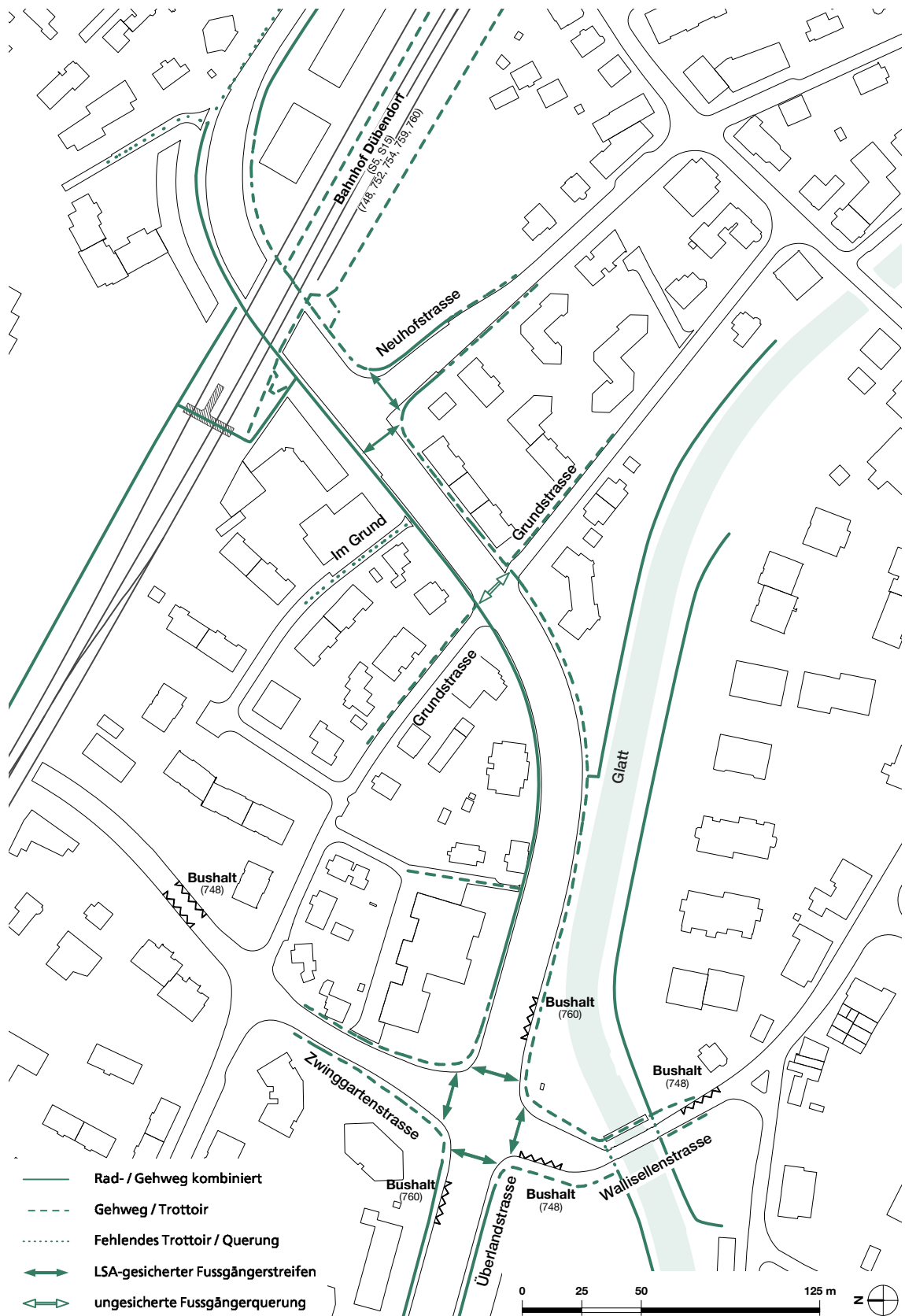


Abbildung 22 Verkehrsbeziehungen Fussverkehr mit BGK 1:2'500

Quelle: Eckhaus

Öffentlicher Verkehr

Buslinien

Im Perimeterbereich verkehren heute auf der Überlandstrasse die Buslinien 760 und 759. Buslinie 760 in Richtung Bahnhof verlässt die Überlandstrasse rechts in die Grundstrasse und biegt beim Kurs in die Gegenrichtung aus der Neuhofstrasse wieder auf die Überlandstrasse ein. Der Anschluss der Buslinie 759 zur Überlandstrasse erfolgt in beide Richtungen über die Neuhofstrasse.

Auf dem Abschnitt zwischen Grundstrasse und Neuhofstrasse verkehren in nördlicher Richtung heute also keine Busse. Trotzdem ist im BGK für diesem Abschnitt eine Busspur vorgesehen um bei einer Fortführung der Linie 760 bis zum Innovationspark (Vorlauf der GlattalbahnPlus) eine Busbevorzugung zu ermöglichen.

Gemäss Angaben der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG sind bezüglich Linienführungen nämlich folgende Planungen denkbar (E-Mail Thomas Kreyenbühl vom 29.03.2018). Die Linie 760 könnte in einer späteren Phase via Bahnhof Nord zum Innovationspark verlängert werden (dunkelgrüne Punktlinie). Die Linie 748 könnte vom Bahnhof Dübendorf anstelle der Linie 760 nach Gfenn verlängert werden (violette Punktlinie).

Bei Realisierung eines zentralen Bushofs südlich des Bahnhofs Dübendorf könnten sich weitere Linienführung ändern. Da die Abbiegemöglichkeiten kaum verändert werden, und somit alle Verkehrsbeziehungen weiter angeboten werden können, bleiben auch geänderte Linienführungen mit dem geplanten Ausbau des BGK Dübendorf kompatibel. Zudem ist der Strassenquerschnitt für den Begegnungsfall LW-LW vorgesehen.

Haltestellen

Beim Memphisknoten bleiben die Fahrbahnhaltestellen der Linie 748 bestehen. Die zwei Haltestellen «Dübendorf, Memphis» der Linie 760 werden neu platziert. Die heute provisorische Haltestelle stadteinwärts wird auf der separaten Busspur als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Die Haltestelle der Linie 760 stadtauswärts wird als flache Busbucht westlich des Memphisknotens ausgebildet. Somit sind alle bestehenden und neuen Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe des Knotenbereichs und durch die oberirdischen Fussgängerstreifen direkt und sicher zu erreichen.

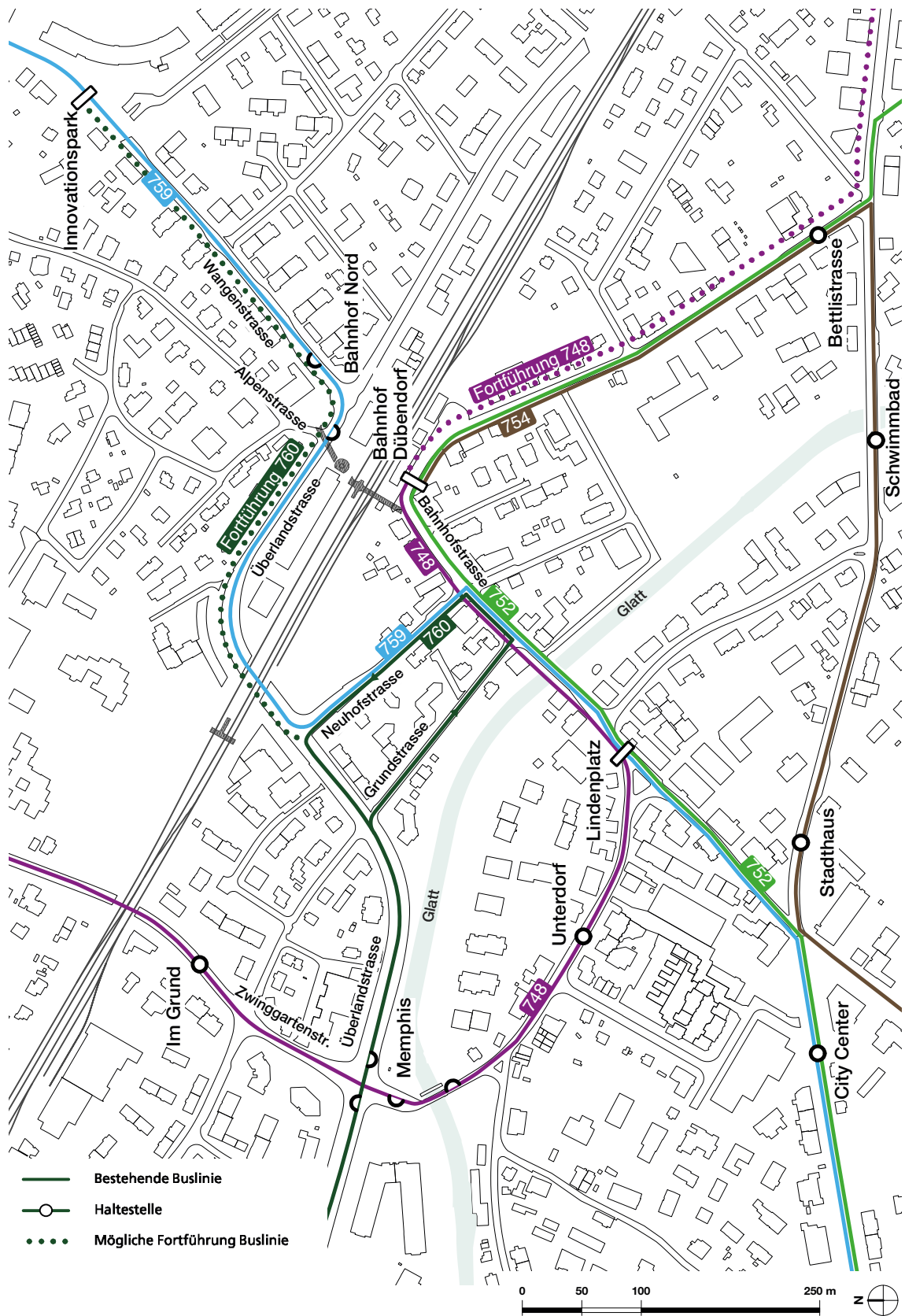


Abbildung 23 Buslinien und denkbare Linienverlängerungen gemäss VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG (Punktlinien), 1:5'000

Quelle: Eckhaus

6.2 Knotenlösungen

Memphisknoten

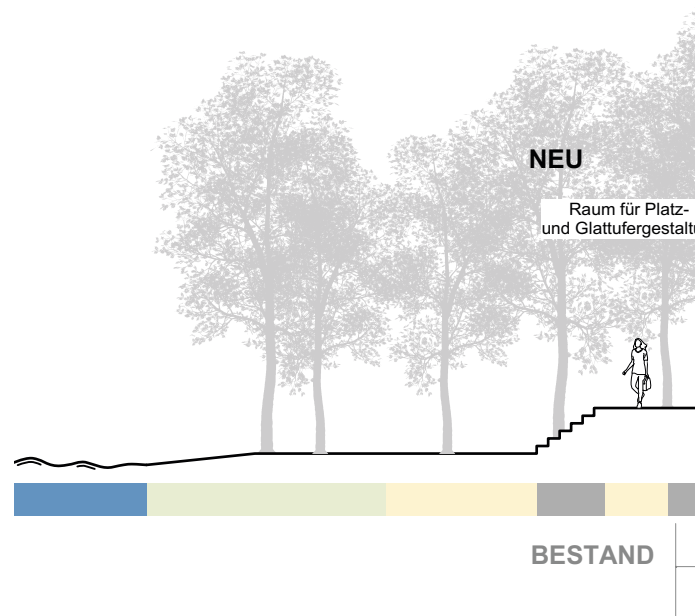
Auf allen Ästen der Kreuzung sind, ausgenommen vom unterbundenen Linksabbieger von der Überlandstrasse stadtauswärts in die Wallisellenstrasse, weiterhin alle Verkehrsbeziehungen in möglich. Im Knotenbereich wird die Zwinggartenstrasse mit einem separaten Linksabbiegestreifen auf drei Abbiegestreifen ausgeweitet. Durch eine neue Fahrstreifenaufteilung sowie der Fahrstreifenreduktion auf der Überlandstrasse kann die Leistung der LSA gesteigert werden.

Für den Busbetrieb auf der Überlandstrasse werden Haltestellen mit Wetterschutzwänden, als Fahrbahnhaltestellen auf separaten Fahrstreifen für den Bus, in beiden Fahrrichtungen jeweils nach dem Knoten eingerichtet. Die Lage der Bushaltestelle «Dübendorf, Memphis» auf der Wallisellenstrasse in Fahrtrichtung Dübendorf Zentrum für die Linie 748 bleibt bestehen. Ab dem Memphisknoten wird stadteinwärts bis zur Neuhofstrasse ein separater Busfahrstreifen auf der Überlandstrasse eingerichtet.

Mit dem Wegfall der Langsamverkehrs-Unterführungen beim Memphisknoten werden sowohl Fuss- als auch Veloverkehr oberirdisch über den Knoten geführt. An allen vier Knotenästen werden gesicherte Lichtsignal-gesteuerte Querungsmöglichkeiten mit Mittelinsel eingerichtet.

Schnitt A-A'

Der Schnitt stellt eine der breitesten Stellen des Strassenraums dar. Durch den Abbruch der Unterführung steht genügend Platz für fünf Fahr- und Aufstellspuren für den motorisierten Verkehr, für Gehwege und Radweg, Aufenthaltsflächen, Bushaltestellen und private Vorzonen zur Verfügung steht. Die Gestaltung des Grünraums zwischen dem Knoten und der Glatt ist als Vorschlag zu verstehen und muss in einem separaten Projekt in Abstimmung mit der Projektierung des Fil Bleu Glatt / Glattuferweg erfolgen.



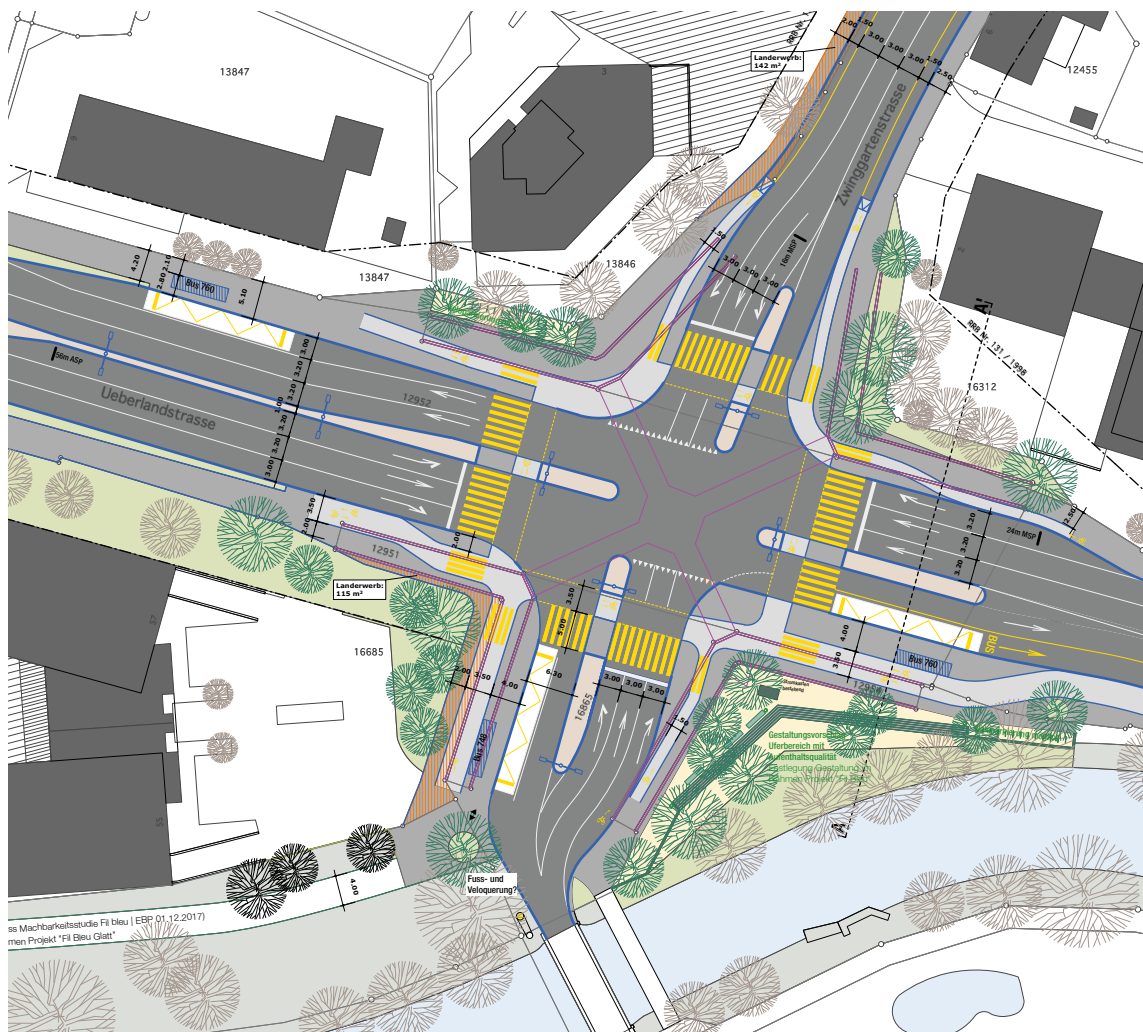


Abbildung 24 Ausschnitt Situationsplan: Memphisknoten 1:1'000

Quelle: Eckhaus

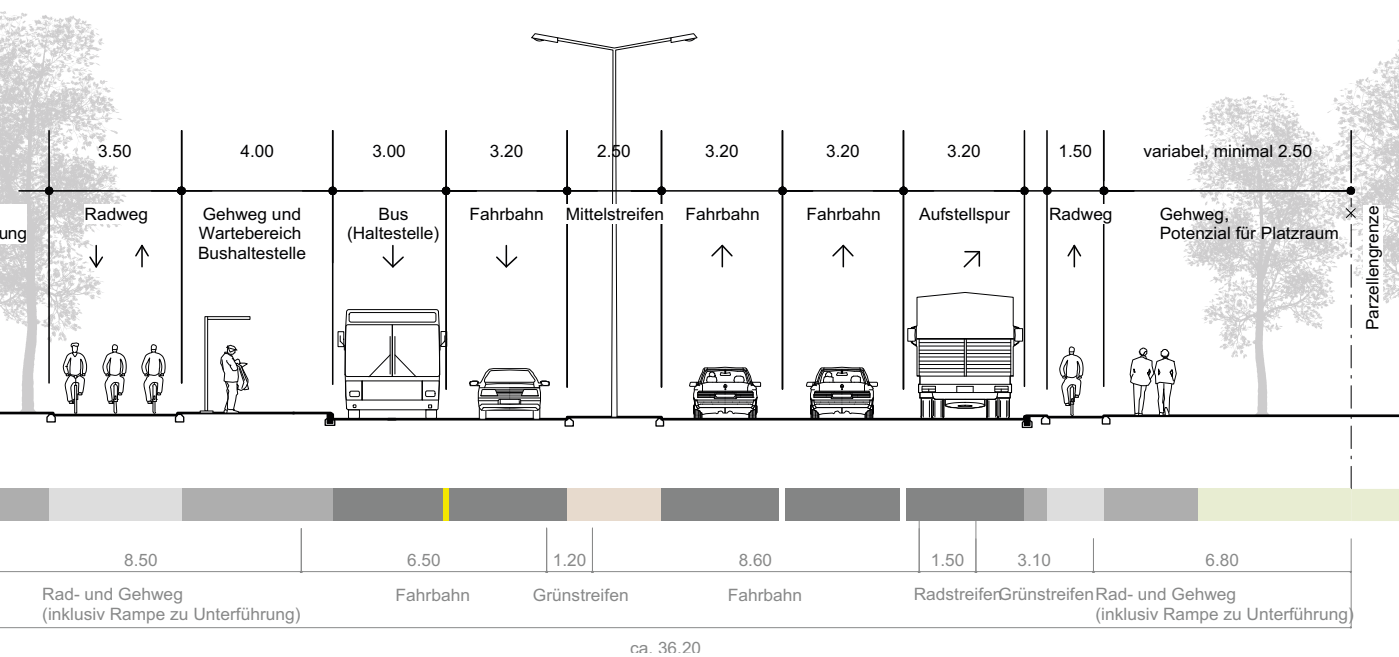


Abbildung 25 Schnitt A - A 1:200

Quelle: Eckhaus

Knoten Überland-/Grundstrasse

Der Querschnitt auf der nördlichen Strassenseite reduziert sich zwischen Neuhofstrasse und Grundstrasse von zwei auf einen Fahrstreifen (Schnitt C). Westlich des Knotens Überland-/Grundstrasse wird die nördliche Strassenseite, aufgrund der langen Rückstaulängen vom Memhisknoten her, wieder auf zwei Spuren ausgeweitet (Schnitt B).

Auf der südlichen Strassenseite wird der separate Busfahrstreifen kombiniert mit dem Rechtsabbiegestreifen für die Einfahrt in die Grundstrasse. Beim Abbiegen in die Grundstrasse werden das vortrittsberechtigige Trottoir und der Radweg gequert. Die Einfahrt in die Überlandstrasse aus der Grundstrasse bleibt weiterhin unterbunden.

Zur Grundstrasse West führt die Ein-/Ausfahrt als Trottoirüberfahrt über das vortrittsberechtigige Trottoir. Bei diesen Verkehrsbeziehungen ist jeweils nur Rechtsabbiegen erlaubt.

Die Buslinie 760 verläuft zukünftig entlang der Überlandstrasse bis zur Nordseite des Bahnhofs. Stadtauswärts wird die Linie 760 gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt.

Beim Knoten Überland-/Grundstrasse bleibt die Grundstrasse durch eine informelle Fuss- und Radquerungsmöglichkeit für den Langsamverkehr durchgängig begeh-/befahrbar.

Schnitt B-B'

Im Schnitt wird ersichtlich, dass durch die Neugestaltung des Strassenraumes die Engstelle des Trottoirs (1.3 m heute) auf der nördlichen Seite der Überlandstrasse auf 2.3 m verbreitert werden kann. Auf der südlichen Seite werden ein 3.5 m breiter separater Radweg sowie ein mindestens 2.0 m breiter Gehweg realisiert.

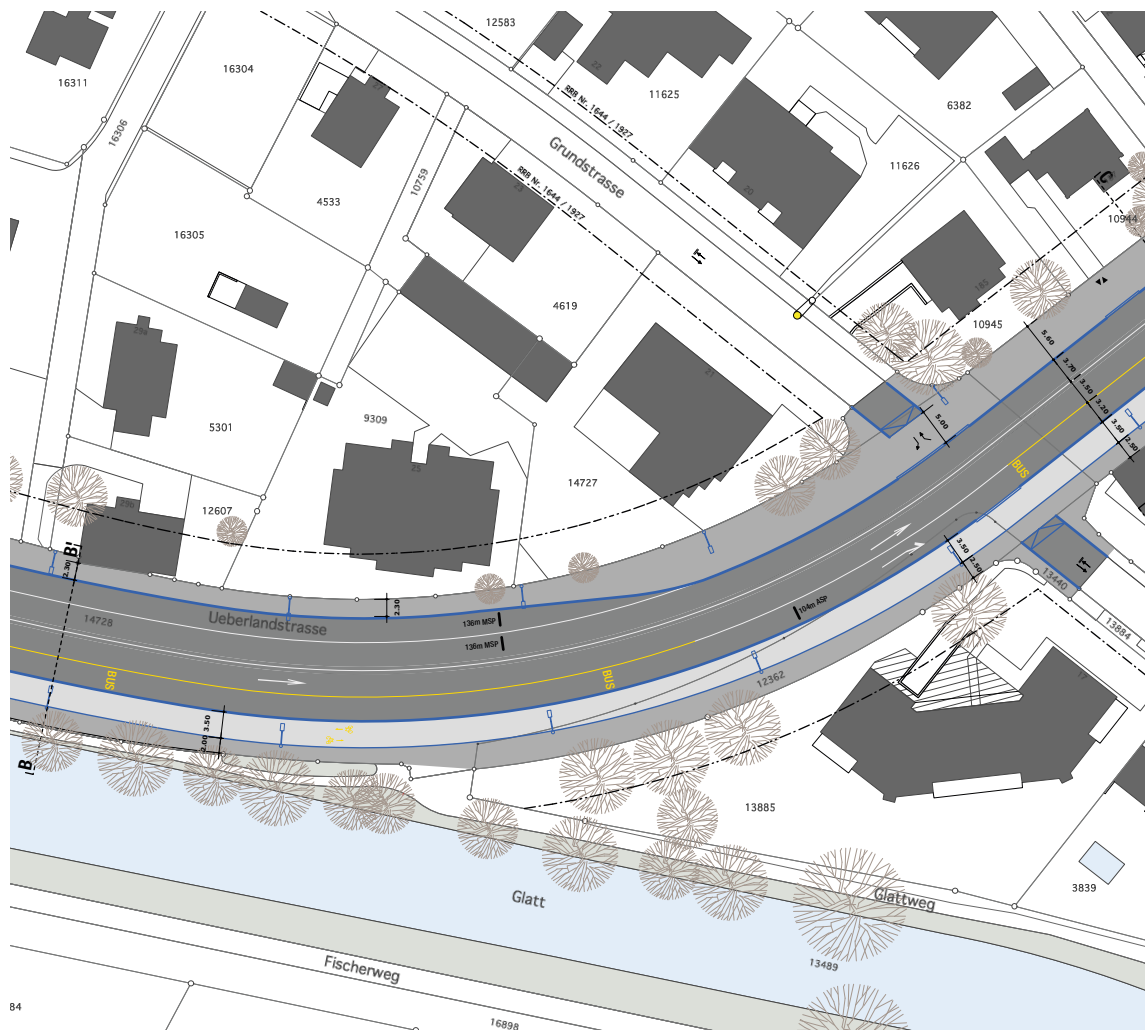


Abbildung 26 Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Grundstrasse 1:1'000

Quelle: Eckhaus

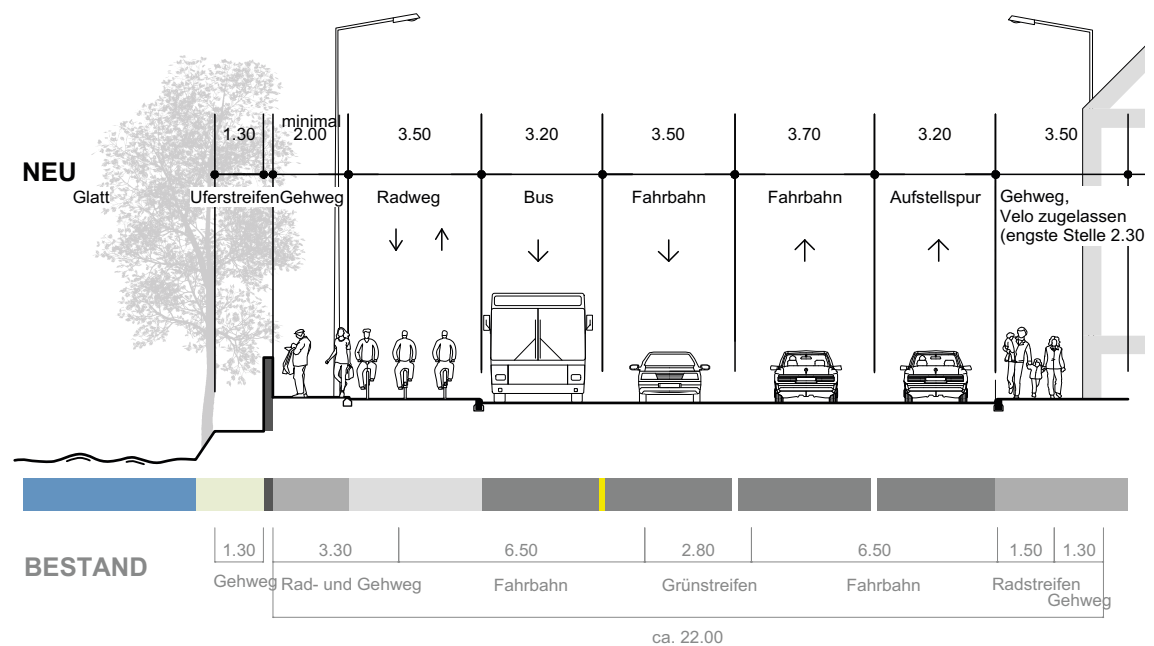


Abbildung 27 Schnitt B - B' 1:200

Quelle: Eckhaus

Knoten Überland-/Neuhofstrasse

Die Abbiegebeziehungen bei der Einmündung der Neuhofstrasse bleiben unverändert. Für den Langsamverkehr bleiben auf der Überlandstrasse sowie auf der Neuhofstrasse je eine gesicherte Quermöglichkeit mit Mittelinsel und Velofurt erhalten.

Die Busspur vom Memphisknoten her endet am Knoten Überland-/Neuhofstrasse, wo der Bus am Lichtsignal priorisiert werden kann.

Bereich Bahnunterführung Nord

Für den motorisierten Verkehr ändert sich ausgenommen von der Spurreduktion in Richtung Bahnhof nicht viel. Die Abbiegebeziehungen von der nördlichen Erschliessungstrasse her bleiben unverändert in alle Richtungen möglich, werden aber durch die verlängerte und verbreiterte Mittelinsel mit Abbiege- und Aufstellmöglichkeit geklärt.

Um den Anschluss an die zukünftige Veloschnellroute 02_002 Wallisellen-Greifensee nördlich des Gleistrassees vom

Die Velohauptverbindung vom Bahnhof her verläuft heute südlich der Strasse auf einem kombinierten Rad-/Gehweg und wird ab dem Bereich der Bahnunterführung Nord mit einem separaten Radweg weitergeführt. Um eine genügende Verknüpfung mit der zukünftigen Veloschnellroute entlang des Bahntrassees zu gewährleisten und um die fehlende Veloinfrastruktur auf der nördlichen Strassenseite der Überlandstrasse zu kompensieren, wird östlich der Bahnunterführung für den Veloverkehr eine informelle Quermöglichkeit angeboten.

Für die Querung der Veloschnellroute über die Überlandstrasse werden im Rahmen einer Studie zur Veloschnellroute derzeit noch verschiedene Möglichkeiten geprüft.

Schnitt C-C'

Im Schnitt C wird der gewonnene Platz durch die Fahrstreifenreduktion sichtbar, welcher für grosszügige Geh- und Radwege genutzt werden kann.

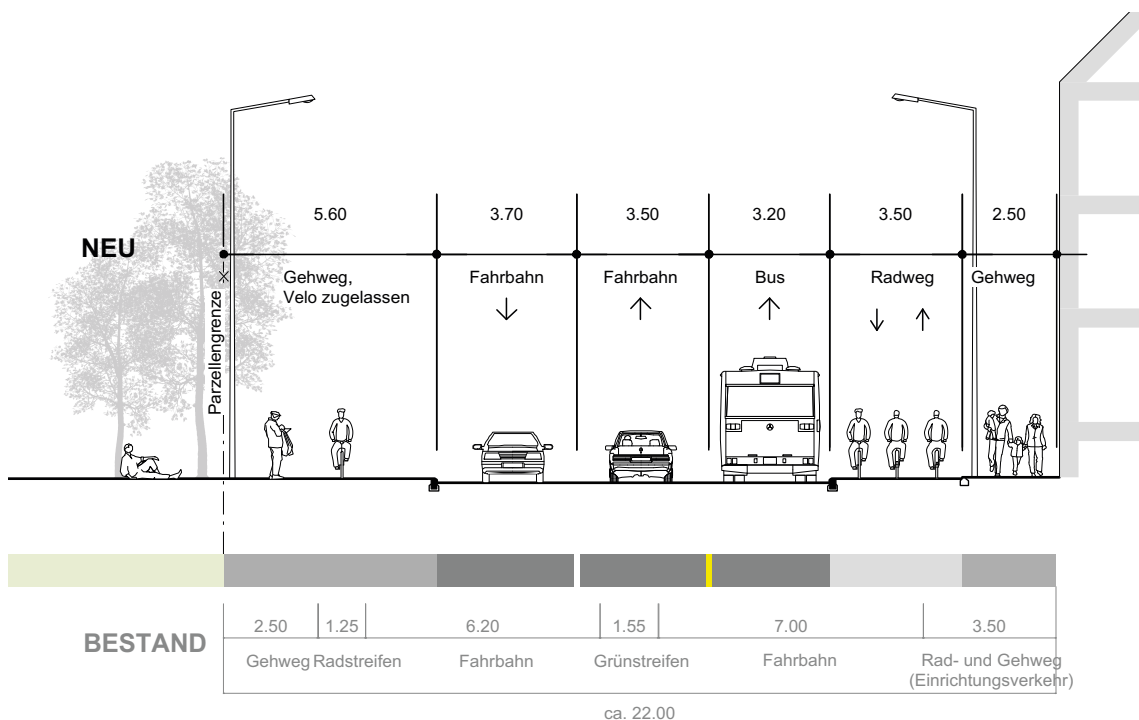


Abbildung 28 Schnitt C - C' 1:200

Quelle: Eckhaus

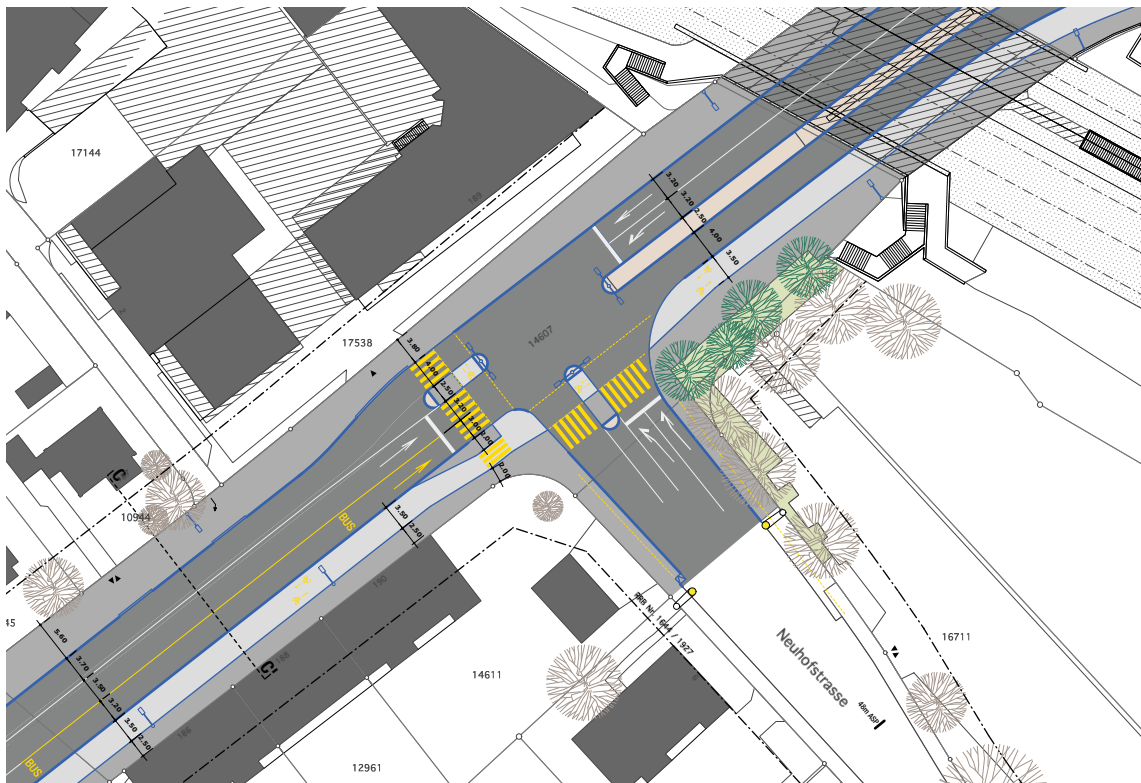


Abbildung 29 Ausschnitt Situationsplan: Knoten Überland-/Neuhofstrasse 1:1'000

Quelle: Eckhaus

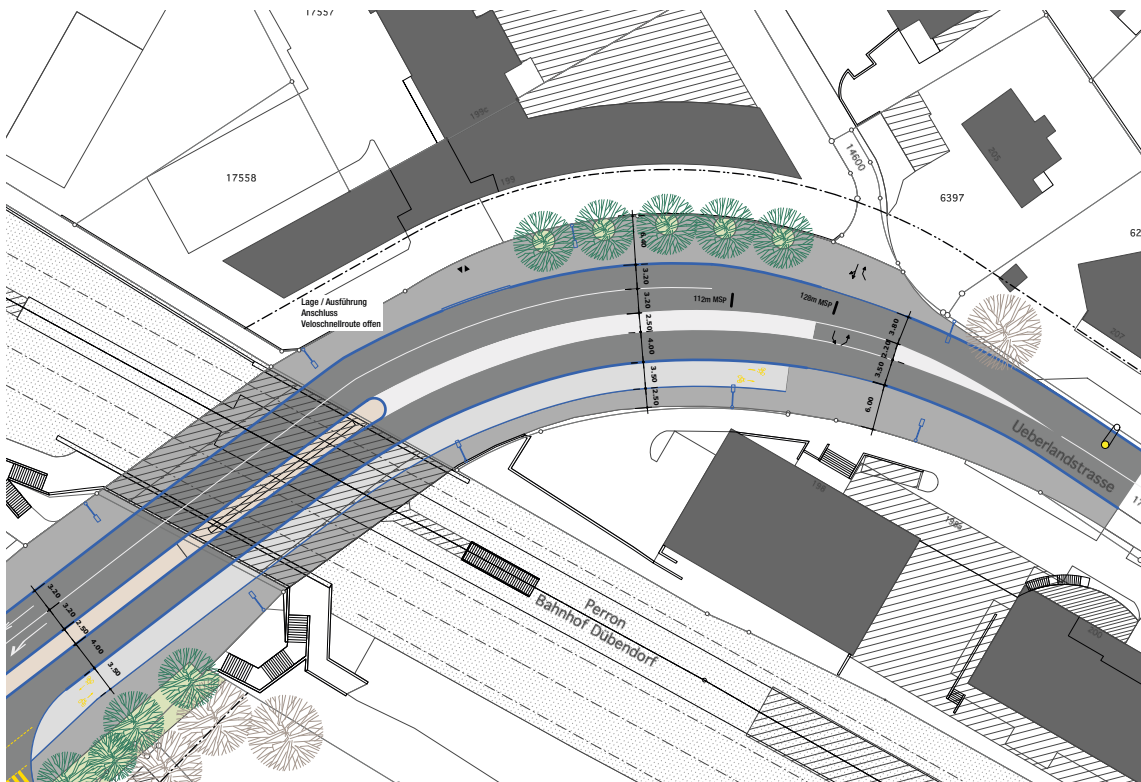


Abbildung 30 Ausschnitt Situationsplan: Bereich Bahnunterführung Nord 1:1'000

Quelle: Eckhaus

6.3 Gestaltung

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

Strassengeometrie

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

Durch die Reduktion der Fahrstreifen besteht genügend Raum für grosszügige Gehbereiche. Somit werden auf den gemeinsam genutzten Flächen Konflikte, durch unterschiedliche Geschwindigkeiten von FussgängerInnen und VelofahrerInnen, weitgehend vermieden. Die Geh- und Radwege sind gegenüber der Fahrbahn in der Höhe abgesetzt und bilden so einen sicheren Bereich. Bei einmündenden Gemeindestrassen und Grundstückszufahrten werden Trottoirüberfahrten erstellt. Dies führt zu einer veränderten Vortrittsregelung, in der nun der Langsamverkehr vortrittsberechtigt ist.



Abbildung 31 Referenz gleichmässiger Strassenverlauf (Stadt Zürich, Seebahnstrasse)

Quelle: Eckhaus

Strassenraum

Mit Fahrstreifenreduktionen, oberirdischen Querungen für Langsamverkehr, angepassten Abbiegelösungen und der damit zusammenhängenden Ausweitung der Zwinggarten- und der Wallisellenstrasse auf drei Abbiegespuren, wird der gesamte Strassenraum inklusive der Knotenbereiche neu gestaltet. Dabei wurde auf eine Neugestaltung innerhalb der heutigen Strassenparzellen abgezielt. Nur im Bereich des Memphisknotens wird durch die Ausweitung des Knotens und für die Anpassung der Bushaltestellen Land von privaten Parzellen für die neuen Gestaltung beansprucht.

Mittelstreifen/-inseln

Unter der SBB-Unterführung trennt ein bestehender, nicht überfahrebarer Mittelstreifen die Fahrrichtungen baulich voneinander und bietet Raum für die Abstützung der Brücke. Nördlich der SBB Unterführung geht der Mittelstreifen in eine Oberflächenmarkierung über um Queren und Abbiegen zu ermöglichen.

Die breiten Mittelinseln bei Fussgängerstreifen und Velofurten bieten mit einer Breite von 2.5 m sichere Aufstellflächen bei der Querung der Überlandstrasse.

Strassenbäume

Es werden keine Strassenbäume im Sinne einer klassischen Baumreihe eingesetzt. Wo möglich, werden an den Strassenrändern Baumgruppen gepflanzt, die in den Strassenraum hineinwirken.



Abbildung 32 Referenz Mittelinsel (Stadt Zürich, Seebahnstrasse)

Quelle: Eckhaus

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen entlang der Überlandstrasse, sowie die Haltestelle «Dübendorf, Memphis» in Richtung Bahnhof, werden mit einem Wetterschutz ausgestattet. Vorgesehen ist der Grundtyp 1, Wetterwand (Abb. 33), ein Standard-Typ der VBG für Wartehallen.

Auf Grund der Platzverhältnisse können die Unterstände teilweise ein gutes Stück von der Haltekante entfernt aufgestellt werden, womit eine angenehmere Aufenthaltsqualität bei Wartezeiten und genügend Raum zum Aus- und Einsteigen gewährleistet werden kann.

Strassenleuchten

Die Kandelaber entlang der Überlandstrasse müssen wegen der neuen Strassengeometrie und dem Rückbau des Mittelstreifens ersetzt werden. Mit der Neugestaltung werden Kandelaber zu beiden Seiten der Strasse angeordnet. Neue zeitgemässe Leuchten, leuchten die Fahrbahn sowie die Geh- und Radwege beidseitig aus. Die Lichtpunkthöhe von 10 m wird beibehalten.



Abbildung 33 Referenz Wetterwand bei Bushaltestellen

Quelle: Eckhaus

Signalisationen und Markierung

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

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

Der Veloverkehr soll darüberhinaus durch Markierungen und Materialwechsel im dem Bodenbelag geleitet werden. Richtungswechsel im Velonetz sind immer durch das Fahrrad-symbol mit den entsprechenden Richtungspfeilen zu markieren.

Veloparkierung

Als Parkierhilfe für Velos können in der Nähe der Bushaltestellen an der Überlandstrasse Velobügel in schlichtem Design aufgestellt werden (Abb. 34).



Abbildung 34 Referenz Velobügel

Quelle: grijsen

Oberflächen

Die Oberfläche der Fahrbahn sowie der Geh- und Radwege werden in feinkörnigem Asphalt ausgeführt. Ränder und Randflächen von Mittelinseln werden mit einer Pflasterung aus Kleinsteinpflaster (8/10 cm) ausgeführt.

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

In Randbereichen sind Teilflächen mit chaussierter Oberfläche, mit einer Abstreuerung aus Rundkieseln, vorgesehen.

Randabschlüsse

Die Fahrbahnkanten werden mit breiten Randsteinen aus Naturstein (20 cm breit) ausgeführt und Fahrbahnseitig ergänzt mit einer Wassersteinreihe (10 cm breit). Die Anschlagshöhen variieren:

- Hoher Randstein - 8cm Absatz; Fahrbahnrand zu Trottoir
- Abgesenkter Randstein - 1cm Absatz; bei Fussgängerübergängen und Velofurten
- Abgeschrägter Randstein; bei Trottoirüberfahrten und Grundstückszufahrten

Die Abgrenzung zwischen Trottoir und Radweg wird als schräger Randabschluss ausgeführt mit einer flachen und einer schräggestellten Natursteinreihe (je 10 cm breit, Absatz 4 cm)



Abbildung 35 Referenz Randabschluss hoher Randstein Gehbereich / Fahrbahn

Quelle: Eckhaus



Abbildung 36 Referenz schräger Randabschluss Gehbereich / Radweg

Quelle: Eckhaus

6.4 Landerwerb

Durch die Ausweitung der Zwinggartenstrasse auf drei Abbiegespuren und einen Gehweg an der Westseite von 2 m Breite werden ca. 142 m² Land von der Parzelle Kat. Nr. 13846 beansprucht. Dieses Land liegt im nicht überbaubaren Abstandsbereich der Baulinie (RRB Nr. 131 / 1998).

Durch die Trennung von Rad- und Fussverkehr und die Umgestaltung der Bushaltestelle ergibt sich an der Wallisellenstrasse Raumbedarf von 115 m² auf der Parzelle Kat. Nr.16685. Bereits heute verläuft der Gehbereich dort auf der privaten Parzelle.

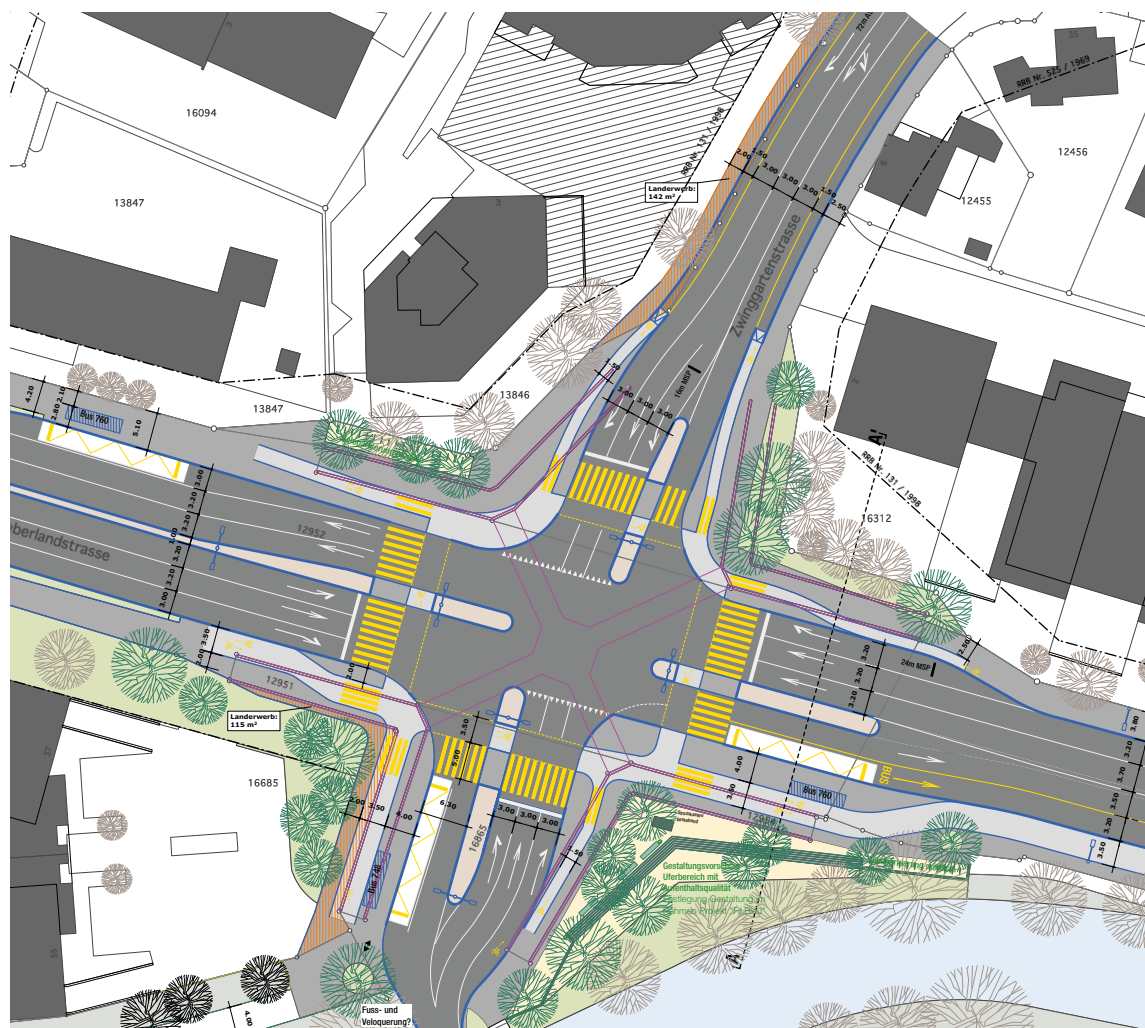


Abbildung 37 Ausschnitt Situationsplan: Memphisknoten 1:1'000
(Landerwerb orange markiert)

Quelle: Eckhaus

6.5 Kosten

Kostenschätzung

Eine Grobkostenschätzung der Gossweiler Ingenieure AG (07.10.2019) liegt dem Dossier bei.

Die Kosten für die Sanierung und Umgestaltung der Überlandstrasse im Perimeter des BGK sind mit einer Genauigkeit von +/- 30% ausgewiesen. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf CHF 10'300'000 (inklusive MwSt) wobei der Grossteil zu Lasten des Kanton Zürich und ein weiterer Teil zu Lasten der Stadt Dübendorf geht.

Kostenteiler

Ein Plan zur Abgrenzung der Kosten liegt dem Dossier bei.

Zu Lasten der Stadt Dübendorf gehen die Kosten für die Anpassungen der an die Überlandstrasse anschliessenden Strassen sowie für die Gestaltung:

- Anschluss Neuhoftstrass (Grundstück Stadt Dübendorf)
- Anschluss Grundstrasse (Grundstück Stadt Dübendorf)
- Gehweg und Strassenanpassung Zwinggartenstrasse, inkl. Landerwerb
- Bäume, Velobügel, Wetterwände Bushaltestellen

Die restlichen Kosten gehen zu Lasten Kanton. Dabei wird unterschieden zwischen Ersatz und Neubau. Bei den Neubaukosten sind folgende Positionen eingerechnet:

- Landerwerb südlich Memphisknoten
- Radweg auf Länge der Überlandstrasse im Perimeter
- Betonbelag Bushaltestellen
- Lichtsignalanlage (inkl. Bauarbeiten) und Markierungen Memphisknoten
- Anteile für Nebenkosten und technische Kosten für die zuvor aufgelisteten Positionen

6.6 Klärungsbedarf

Phase Vorprojekt

- Koordiniertes Leitsystem Velo mit Wegweisern. Abstimmungsbedarf mit Gesamtverkehrskonzept Stadt Dübendorf und Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich.
- Präzisierung und Abstimmung mit Standards Kanton Zürich und Stadt Dübendorf zu Signalisation, Bodenmarkierungen, Ausstattungselementen, Bushaltestellen und Randabschlüssen.
- Bilaterale Kontakte und Verhandlungen mit Grundeigentümer bezüglich Landerwerb
- Fuss- und Veloquerung am nördlichen Brückenkopf der Glattbrücke. Abstimmung mit laufender Planung Stadt Dübendorf.

Ergänzende Planungen

- Gestaltung Uferbereich Glatt. Abstimmung mit Projektierung Glattuferweg und Festlegung Gewässerraum.

6.7 Planausschnitte 1:500

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept enthält die neue betriebliche Verkehrslösung sowie begleitende gestalterische Massnahmen. Der Situationsplan 1:500, welcher auf den folgenden Seiten in Ausschnitten abgebildet ist, stellt den Entwurf für die Neugestaltung der Überlandstrasse dar.

Legende

































| | | | |
|---|--|---|----------------------------|
|  | Gebäude bestehend |  | Gestaltungsvorschläge |
|  | unterirdische Baute / Brücke bestehend |  | Chaussierung |
|  | Parzellengrenze |  | Mauer / Treppe |
|  | Baulinien |  | Sitzbank |
|  | Grünfläche bestehend / neu |  | Velobügel |
|  | Gewässer bestehend |  | Leuchte Aufenthaltsbereich |
|  | Mauer bestehend |  | Baum neu |
|  | Strassenleuchte bestehend | | |
|  | Baum bestehend (ungefähre Lage gemäss Luftbild) | | |
|  | Abbruch Personenunterführung | | |
|  | Fahrbahn, Asphalt | | |
|  | Bushalteplatte, Beton | | |
|  | Gehweg, Asphalt | | |
|  | Radweg, Asphalt | | |
|  | Mittelstreifen mit Pflasterung, erhöht | | |
|  | Fahrbahnrand, Hoher Randstein | | |
|  | Abgesenkter Randstein (Fussgängerstreifen, Velofurt) | | |
|  | Schräger Randstein (Einfahrt) | | |
|  | Markierung weiss | | |
|  | Markierung gelb | | |
|  | Maximale Rückstaulänge (Morgenspitze / Abendspitze) | | |
|  | Zufahrt Quartierstrasse / Grundstücke | | |
|  | Strassenleuchte zweiseitig / einseitig | | |
|  | Unterstand Bushaltestelle | | |
|  | Landbedarf auf Privatgrund | | |

Abbildung 38 Situationsplan Legende

Quelle: Eckhaus

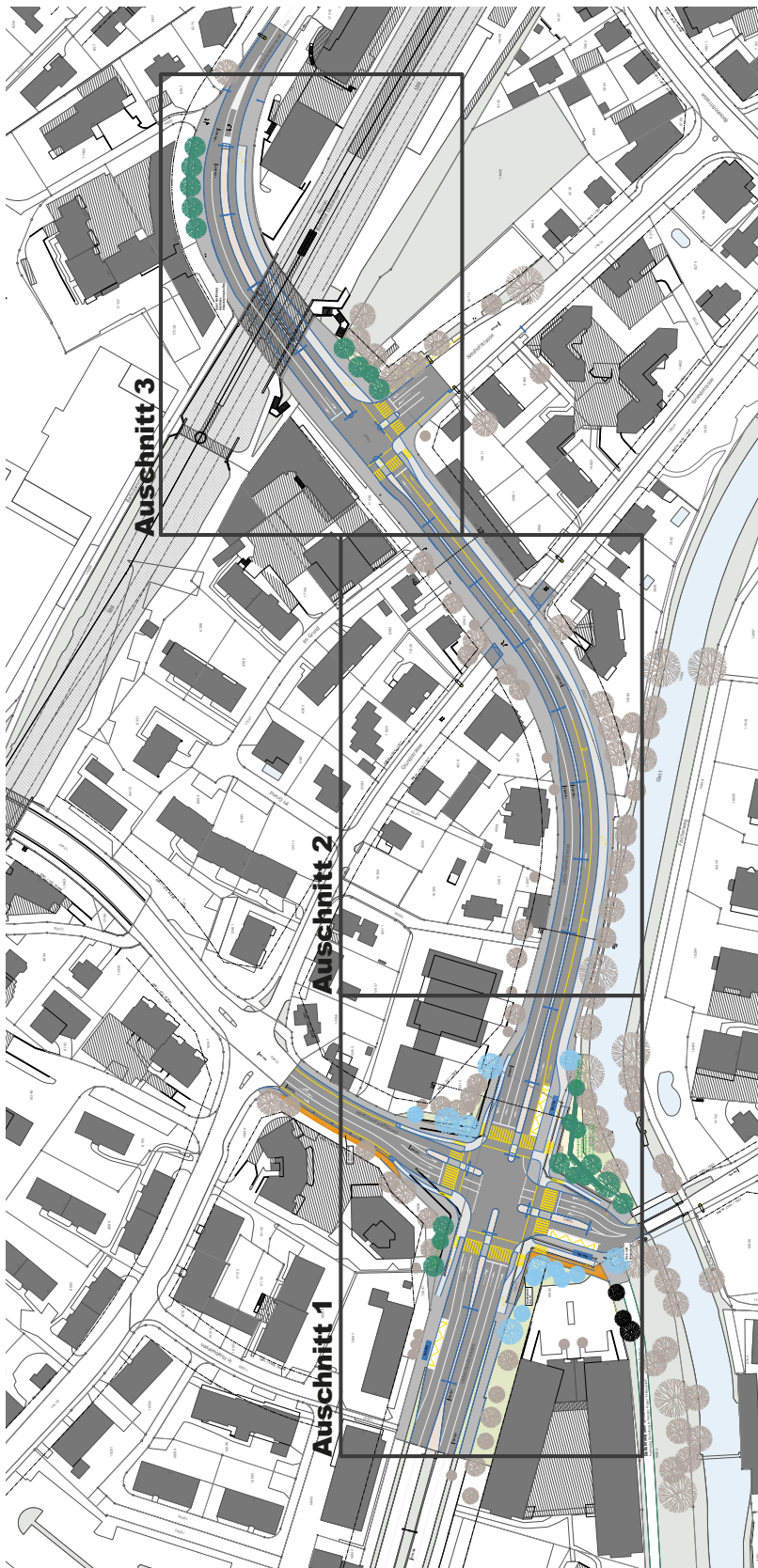
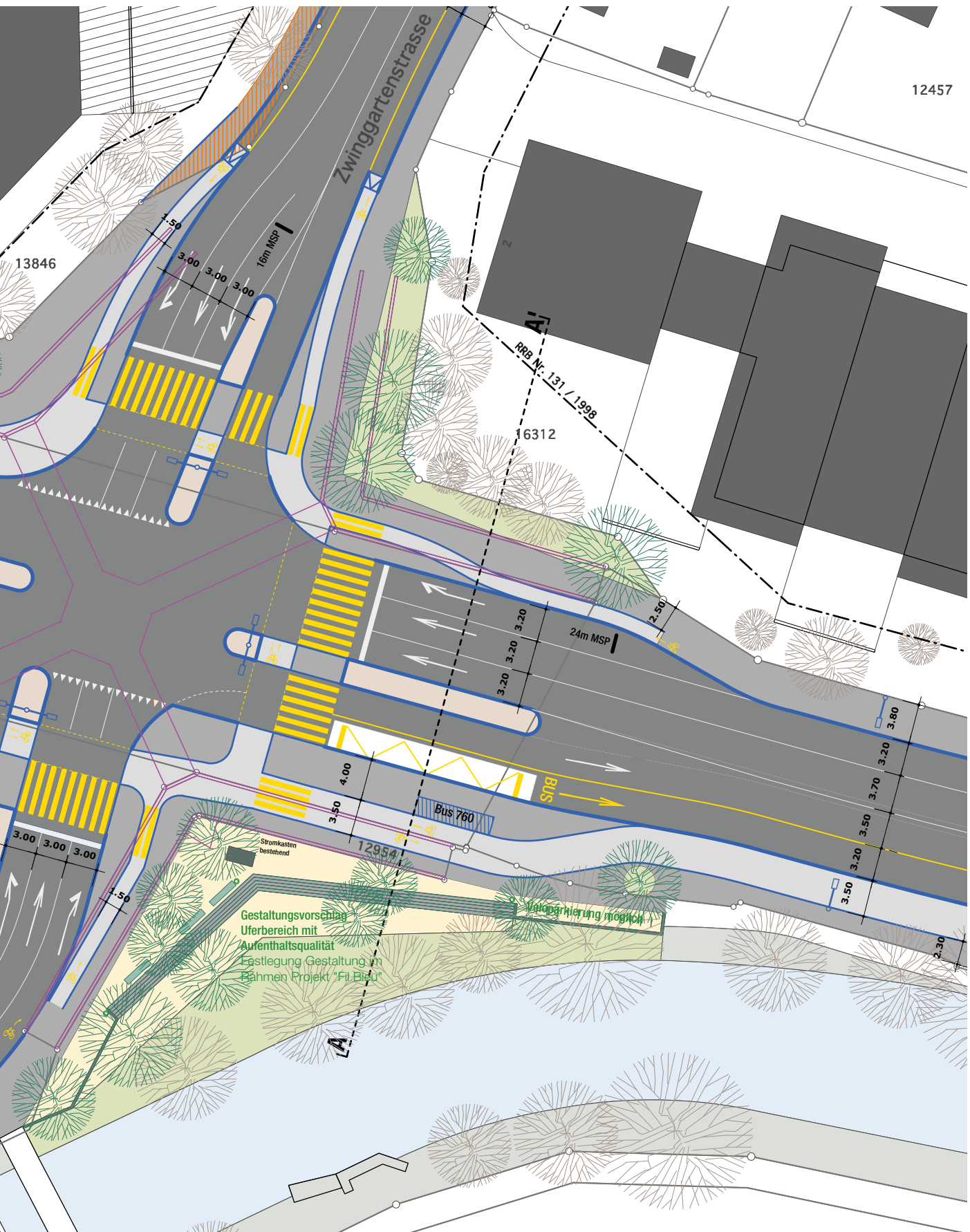


Abbildung 39 Übersicht Situationsplan mit Ausschnitten 1, 2 und 3

Quelle: Eckhaus



Quelle: Eckhaus



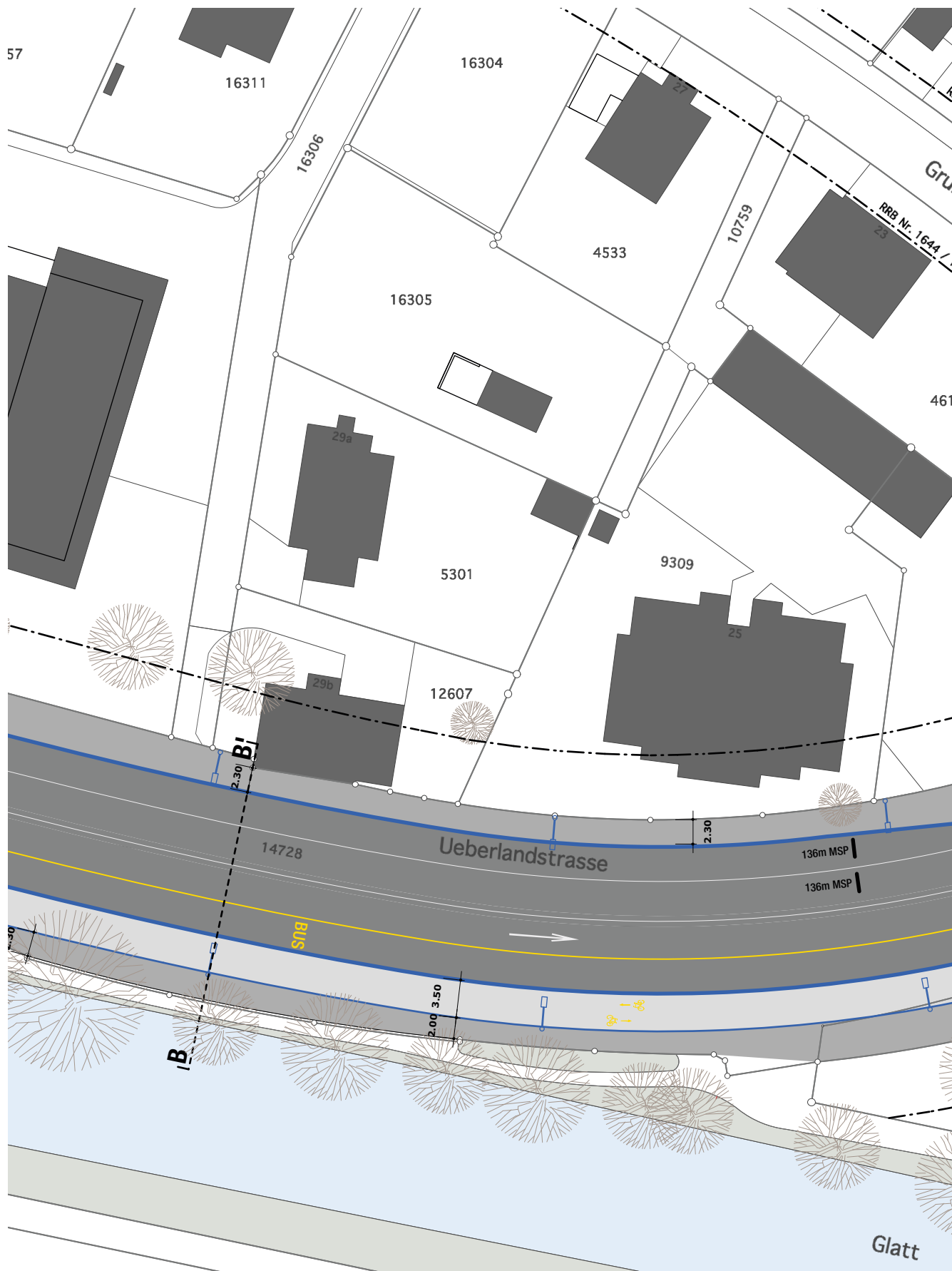
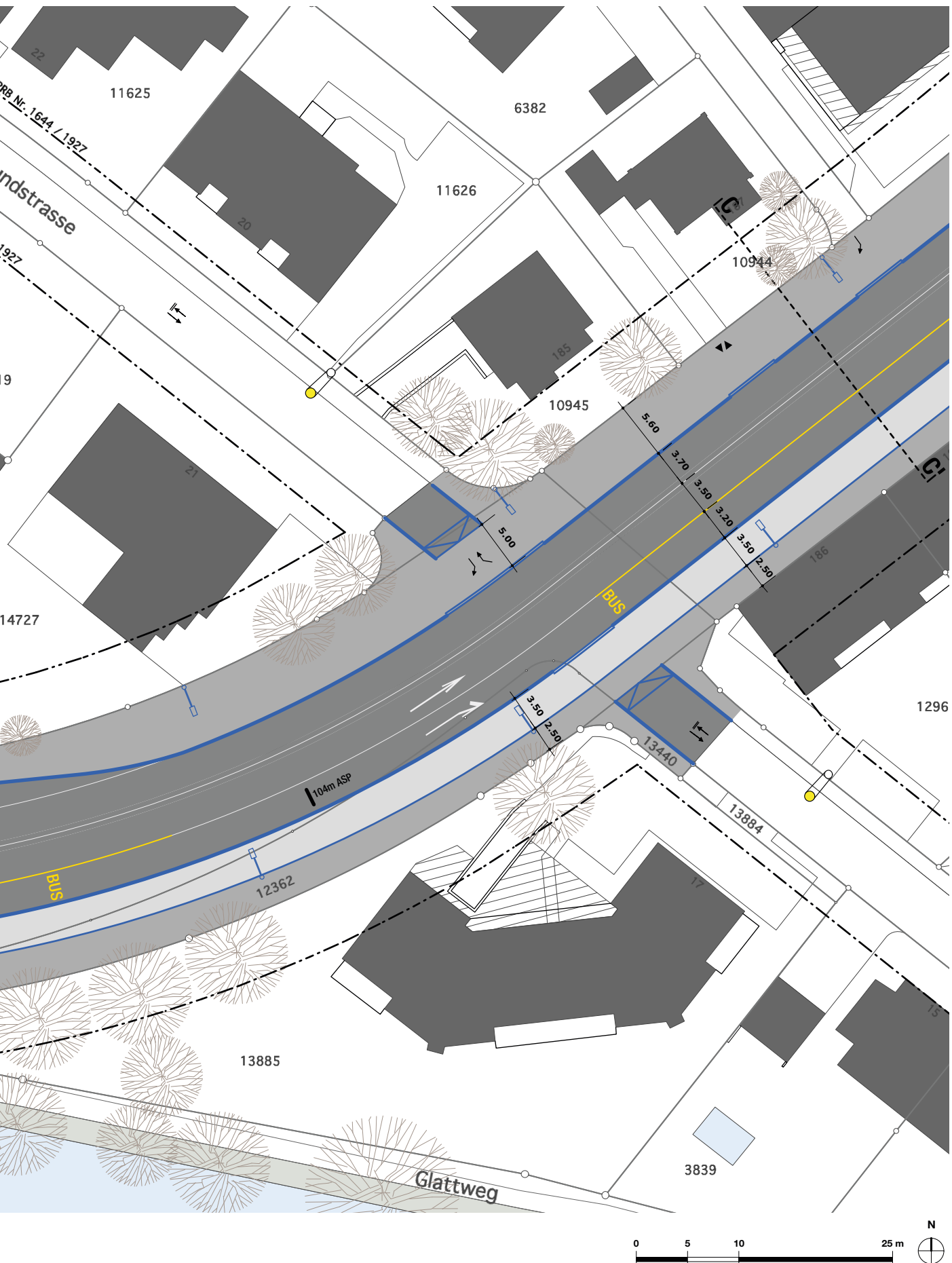


Abbildung 41 Situationsplan Ausschnitt 2 1:500

Quelle: Eckhaus



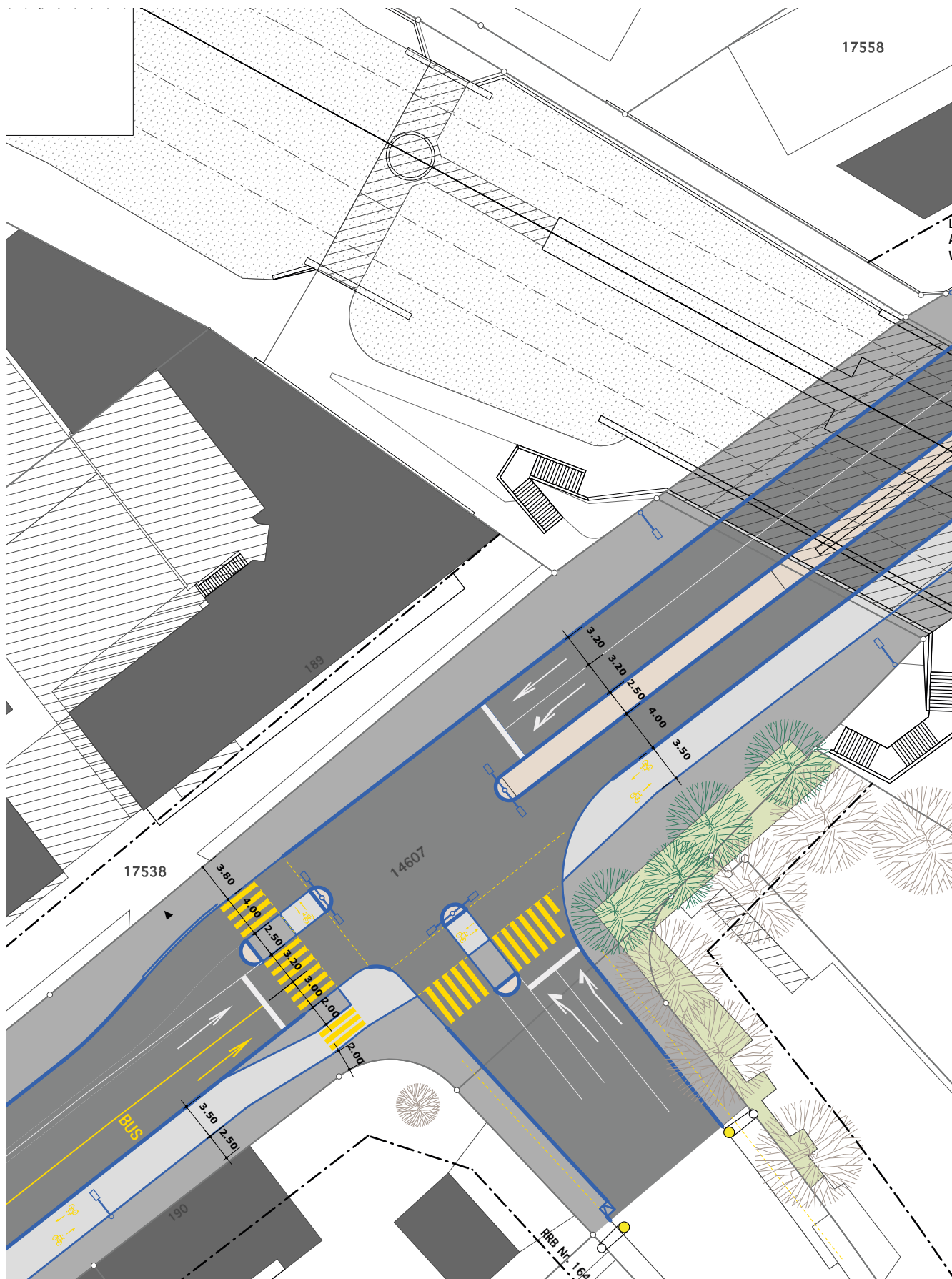
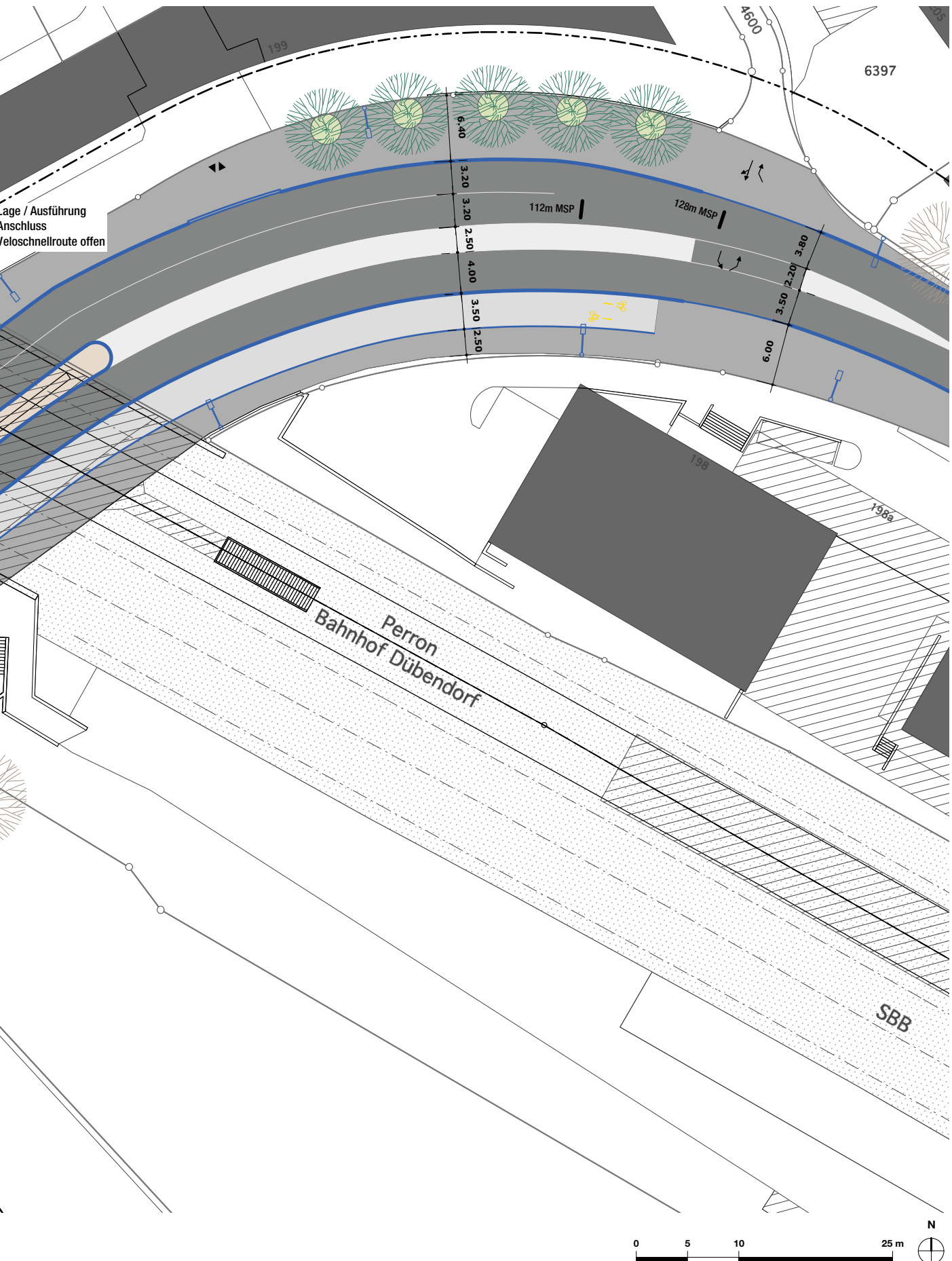


Abbildung 42 Situationsplan Ausschnitt 3 1:500

Quelle: Eckhaus



7 Vernehmlassung

Folgenden Stellen ist die Bestvariante zur Stellungnahme zuzustellen:

- Stadt Dübendorf: Abteilungen Stadtplanung, Tiefbau und Sicherheit
- Tiefbauamt, Kanton Zürich
- Kantonspolizei, Kanton Zürich
- Fachstelle Lärmschutz, Kanton Zürich
- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG

8 Externe Kommunikation

Sämtliche externe Kommunikation erfolgt in Absprache mit dem Kommunikationsverantwortlichen des Amts für Verkehr.

9 Unterlagen

Grundlagen

soweit nicht behandelt im Kapitel 2 Plangrundlagen.

- Gestaltungs- und Betriebskonzept Überlandstrasse, Abschnitt Zwinggartenstrasse - Wangenstrasse, JZP AG, 19.10.2012
- Diverse Unterlagen zu Verkehrsfragen und Planungen, Stadt Dübendorf, 2010-2017
- FilBleu Überregionales Freiraumkonzept Glattraum, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur/ OePlan/SKW AG/integral ruedi baur zürich, 05.02.2015.
- Integration Glattalbahn Plus. Vorstudie - Abschnitt Giessen bis Innovationspark, Stadt Dübendorf, ewp AG Effretikon, 22.12.2015
- Fil Bleu Glatt - Machbarkeitsstudie Ausscheidung Gewässerraum und Glattuferweg, Plan 3, Vorabzug, EBP Schweiz AG, 01.12.2017
- ** Verkehrstechnische Beurteilung Memphisknoten Dübendorf, transcon AG, 24.01.2017
- Leistungsabschätzung Überlandstrasse Dübendorf, transcon AG, 17.06.2017

Im Prozess entstandene Unterlagen

- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, E-Mail Thomas Kreyenbühl, 23.05.2018
- Leistungsabschätzung Überlandstrasse Dübendorf (Zusätzliche FG-Querung am Knoten Neuhofstrasse), transcon AG 13.04.2018
- Verkehrstechnische Beurteilung BGK Überlandstrasse Dübendorf, transcon AG 13.04.2018
- ** Leistungsabschätzung Überlandstrasse Dübendorf, transcon AG 15.05.2018
- Velolösung Memphisknoten. Varianten 0 bis 3, Metron AG, 26.09.2018 und 19.10.2018
- Leistungsabschätzung Knoten Memphis Dübendorf - Varianten Metron, transcon AG 19.10.2018
- Präsentation Lösungen Memphisknoten, Metron AG/Eckhaus AG, 24.10.2018
- Präsentation BGK Überlandstrasse und Memphisknoten, Metron AG/Eckhaus AG, 07.12.2018
- Velolösung Memphisknoten. Varianten 1 bis 2, Metron AG, 19.01.2019
- Fachtechnische Beurteilung Knoten Memphis Dübendorf - Unterbinden der Abbiegebeziehungen, transcon AG 22.01.2019
- ** Stellungnahme (zu Planungsstand BGK vom 05.02.2019), Verkehrsausschuss Stadt Dübendorf, 26.04.2019
- ** Verkehrstechnische Beurteilung Stadt Dübendorf: BGK Überlandstrasse, transcon AG, 10.04.2019
- ** Grobkostenschätzung, Gossweiler Ingenieure AG, xx.08.2019

** Unterlagen liegen dem Projektdossier bei.

Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung
Rousseastrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch