



Stadt  
Dübendorf

Kanton Zürich

Ortsplanungsrevision Dübendorf

## **RICHTPLANTEXT**

Schlussvereinigung

Vom Gemeinderat festgesetzt mit GRB Nr. .... am .....

Präsident:

Sekretärin:

.....  
Roger Gallati

.....  
Friederike Häfeli

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Dübendorf  
Usterstrasse 2  
8600 Dübendorf

### Planungskommission

Dominic Müller  
Martin Bäumle  
André Ingold  
Reto Lorenzi  
Andrea Pulch Glauser  
Roland Stadler  
Doris Meyer  
Raymond Köngi  
Marco Forster  
Andrea Weber

Hochbauvorstand  
Finanzvorstand  
Stadtpräsident  
Sekretär / Leiter Stadtplanung  
Leiterin Hochbau (bis März 2022)  
Leiter Hochbau (ab April 2022)  
Leiterin Finanzen und Liegenschaften  
Leiter Tiefbau  
Projektleiter Stadtplanung (bis Dezember 2023)  
Projektleiterin Stadtplanung (ab Januar 2024)

### Ansprechpartner

Andrea Weber, Marco Forster

Projektleitung Stadtplanung

### Bearbeitung bis Ende 2023

ewp AG Effretikon, Kontextplan AG, CONT-S, SKK Landschaftsarchitekten,  
Courti Concept, gfs

### Finalisierung

**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

**Planer und Architekten AG**  
Olaf Wolter, Jennifer Zürcher

### Version

Stand für Gemeinderat

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SIEDLUNG</b>	<b>5</b>
2.1	Zentrumsgebiete, Fil Jaune und wichtige Achsen	5
2.1.2	Fil Jaune	7
2.1.3	Stadtraumprägende Strassenachsen	8
2.2	Kommunale Entwicklungsstrategie (Umstrukturieren, Weiterentwickeln, Bewahren)	10
2.2.1	Umstrukturieren / Transformationsgebiete	10
2.2.2	Weiterentwickeln / Verdichtung	11
2.2.3	Bewahren	12
2.3	Gebiete mit Nutzungsvorgaben	12
2.3.1	Mischgebiet	12
2.3.2	Arbeitsgebiete	13
2.3.3	Gebiete für öffentliche Bauten und Einrichtungen	14
2.4	Räumlich-funktionale Vernetzung	15
<b>3</b>	<b>LANDSCHAFT UND KLIMA</b>	<b>16</b>
3.1	Freiraumentwicklung	16
3.1.1	Freihalte- und Erholungsgebiete	16
3.1.2	Dezentrale Freiraumversorgung	17
3.2	Landschaftsverbindung	18
3.3	Aussichtspunkte	18
3.4	Gewässerrevitalisierung/Gewässerumlegung	18
3.5	Siedlungsgewässer	19
3.6	Klima	20
3.6.1	Kaltluftschneisen	20
<b>4</b>	<b>VERKEHR</b>	<b>22</b>
4.1	Strassenverkehr (Netz) / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	22
4.1.1	Übergeordnete Festlegungen	22
4.1.2	Kommunale Festlegungen	23
4.2	Fuss- und Wanderwege	24
4.2.1	Übergeordnete Festlegungen	24
4.2.2	Kommunale Festlegungen	24
4.3	Veloverkehr	26
4.3.1	Übergeordnete Festlegungen	26
4.3.2	Kommunale Festlegungen	26
4.4	Öffentlicher Verkehr	27
4.4.1	Übergeordnete Festlegungen	27
4.4.2	Kommunale Festlegungen	28
4.5	Ruhender Verkehr	29
4.5.1	Motorisierter Verkehr	29
4.5.1.1	Übergeordnete Festlegungen	29
4.5.1.2	Kommunale Festlegungen	30
4.5.2	Veloparkieranlagen	30
4.5.2.1	Übergeordnete Festlegungen	30
4.5.2.2	Kommunale Festlegungen	31
<b>5</b>	<b>ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN</b>	<b>32</b>
5.1	Kommunale Festlegungen	32
5.1.1	Bildung und Forschung	32
5.1.2	Gesundheit	32
5.1.3	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	33
5.1.4	Weitere öffentliche Dienstleistungen	33

# 1 EINLEITUNG

Im vorliegenden Dokument sind die Richtplanfestlegungen zusammengestellt. Sie sind differenziert zwischen den **Karteneinträgen**, die in Tabellen dargestellt werden und die objektbezogenen und räumlichen Anordnungen entsprechen. Ferner werden die **Massnahmen** beschrieben, welche Handlungsanweisungen an die öffentliche Hand darstellen.

Die Ausgangslage und Ziele werden im separaten Dokument, dem Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV zusammengestellt. Dies gilt auch für die Mitwirkung.

## 2 SIEDLUNG

### 2.1 Zentrumsgebiete, Fil Jaune und wichtige Achsen

Die Zentrumsgebiete, der Fil Jaune und die wichtigen stadtraumprägenden Strassenachsen sind die für die künftige Entwicklung von Dübendorf wichtigsten Gebiete. Je nach Lage und Charakter sind unterschiedliche Zielsetzungen zu bestimmen und Massnahmen zu ergreifen.

#### Massnahmen

- Die Stadt setzt Impulse durch Entwicklungsprojekte der Stadt Dübendorf und eine aktive städtische Boden- und Immobilienpolitik: Die Stadt nimmt eine Vorreiterrolle ein und setzt als Grundeigentümerin durch eigene Projekte Impulse. Dies gilt auch für die klimatischen Auswirkungen von Projekten, z.B. durch Durchlüftung, Beschattung, Schaffung und Vernetzung ökologischer Freiräume, Habitats, Lichtemissionen, Versickerung, Retention.
- Die Stadt unterstützt Planungsprozesse mit mehreren Grundeigentümern durch die Begleitung des Verfahrens als aktiver Gesprächspartner, sowie durch den Einsitz in die Beurteilungsgremien von Konkurrenzverfahren wie etwa Wettbewerben, oder der Definition einer Ansprechperson für das Gebietsmanagement in den Quartieren.
- Die Stadt führt den Dialog mit Interessenvertretenden der Zentren und Nebenzentren.
- In städtebaulichen Verträgen und Zielvorgaben mit Investoren und Entwicklern werden zweckgebundene Mittel z.B. für eine integrale Freiraumentwicklung und Kulturförderung im Fil Jaune eingesetzt, oder für die Aufwertung anderer öffentlicher Räume.
- Die Stadt erarbeitet einen Leitfaden zur Beurteilung der Siedlungsqualität künftiger Entwicklungen. Ein städtebauliches Regelwerk bildet die Grundlage für den Leitfaden.
- Die Gemeinde setzt sich für die Umsetzung der Weiterführung der Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon ein und den Anschluss des Innovationsparks.
- In der BZO wird die Einführung von Gebieten mit Gestaltungsplanpflicht geprüft, wie z.B. im Fil Jaune. Ferner wird die Förderung von Dienstleistungs-/Gewerbebetrieben mit Vorgaben zur Erdgeschossnutzung, Erdgeschosshöhen oder minimalen Dienstleistungsanteilen geprüft und die Förderung einer sozial- und umweltverträglichen Verdichtung durch Erhöhung der baulichen Dichte und Nutzerdichte geprüft.

#### Koordination mit

- dem Massnahmenplan Klima
- den Projekten Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon und Innovationspark
- dem Kap. Verdichtung 2.2.2

### 2.1.1 Zentrumsgebiete

In den Zentrumsgebieten sollen dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität erhalten bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben. Ferner sind die baulichen Dichten, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten für Zentrumsgebiete deutlich über den in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnützungen festzulegen.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
Z 1	Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Zentrums als attraktiver, öffentlicher Lebensraum.</li> <li>• Raumsicherung für die öffentlichen Lebensräume und deren Ansiedlung.</li> <li>• Stärkung der vorhandenen historischen Strukturen und Bauten der Kernzone entlang der Glatt, ohne moderne Interpretationen von Kernzonenbauten zu verhindern.</li> <li>• Glatt als Begegnungsraum und Langsamverkehrsachse stärken und für Quartiere zugänglicher gestalten.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gewässerrevitalisierung gemäss Kap. 3.4</li> </ul> </li> </ul>
Z 2	Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Bahnhofs zu einem attraktiven Ankunftsort und zur Stärkung des angrenzenden Zentrums, mit der Ausbildung des Bushofs als städtischer Platz.</li> <li>• Umsetzung/Weiterführung vorhandener Fachplanungen wie des Gesamtverkehrskonzepts zur Stärkung des Zentrums.</li> <li>• Öffentliche Räume über Strassen und Bahnlinie hinweg besser nutzbar und erreichbar machen (Verkehrsberuhigung, Umgestaltung des Strassenraums, etc.).</li> <li>• Umnutzung bzw. Auslagerung der ehemaligen Tennisplätze Bettlistrasse prüfen.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Planung des neuen Bushofs (Kap. 4.4.1)</li> <li>– Gewässerrevitalisierung gemäss Kap. 3.4</li> </ul> </li> </ul>
Z 3	Nebenzentrum Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Hochbords zu einem prägenden, urbanen und stark mit dem Zentrum verbundenen Nebenzentrum.</li> <li>• Weiterentwicklung des Gebiets für stark verkehrserzeugende Nutzungen.</li> <li>• Entwicklung und Umsetzung eines übergreifenden Freiraumkonzepts, insbesondere in Bezug auf die Strassenachsen und die Hierarchisierung der einzelnen Freiräume.</li> <li>• Umgestaltung der Strassenräume mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (mit Reduktion der Verkehrsflächen, Mischverkehr, Temporegime, etc.).</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilrichtplan Hochbord</li> <li>– Umstrukturierung gemäss Kap. 2.2.1</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
Z 4	Nebenzentrum Innovationspark	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Innovationsparks zu einem prägenden, urbanen und stark mit Zentrum verbundenen Nebenzentrum.</li> <li>• Flugfeldquartier und Quartiere angrenzend zur Bahnhofstrasse städtebaulich stärken (Bildung klarer Gebäudefronten, Nutzungsmix, etc.) und grosse quantitative bauliche Entwicklung anstreben.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kantonale Festlegung zum Innovationspark</li> <li>– Kantonale Festlegung zur Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon</li> <li>– Regionale Festlegung Fil Vert (Kap. 4.2.1)</li> <li>– Umstrukturierung gemäss Kap. 2.2.1</li> </ul> </li> </ul>

#### Massnahmen

- Öffentliche Räume über Strassen und Bahnlinie hinweg besser nutzbar und erreichbar machen (Verkehrsberuhigung, Umgestaltung des Strassenraums etc.).

### 2.1.2 Fil Jaune

Der Fil Jaune verbindet als lineare, für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltete Achse den Flugplatz mit Gockhausen respektive dem Landschaftspark Adlisberg/ Zürichberg. Angelagert an diese Achse befinden sich die flächigen Bereiche des Fil Jaune.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
FJ	Fil Jaune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der Schnittstelle zum Fil Bleu bis in den Landschaftsraum befinden sich städtebauliche und freiräumliche Umstrukturierungsgebiete, die im öffentlichen Interesse umgenutzt werden. Sie sind für die Bevölkerung durchlässig gestaltet und stark durchgrünt. Dies gilt insbesondere für eine Verbindungsachse im Quartier in Nord-Süd Richtung, die räumlich gefasst wird.</li> <li>• Es erfolgt eine differenzierte und funktionsübergreifende Gestaltung der verschiedenen Freiraumtypen in einem Gesamtkonzept, z.B. mit der integralen Betrachtung der Familiengärten, des Robinsenspielplatzes und der Fussballfelder als ein funktionaler Freiraum. Dabei ist bei den Verbindungsachsen und Freiräumen auf eine klimatische Wirksamkeit zu achten.</li> <li>• Neue und bestehende Siedlungsfreiräume werden diversifiziert und miteinander abgestimmt. Das gilt für nutzerspezifische Angebote wie Spielräume für Kinder- und Jugendliche, aber auch für nutzungsoffene Angebote wie ein öffentlicher Park / Multifunktionsraum und Brachen.</li> <li>• Auf der ganzen Länge des Fil Jaune sind Baumpflanzungen vorgesehen. Die Pflanzung von Bäumen und Alleen ist situationsgerecht zu prüfen.</li> <li>• Die Flächen im öffentlichen Interesse sind weiterzuentwickeln, beispielsweise durch die Nutzung als Stadtpark, Raum für soziale Institutionen wie Quartierverein, Pfadi, etc., Verkehrsräume als Begegnungszonen oder temporäre Spielflächen, Lern- und Erlebnispfade, multifunktionaler Platz für Märkte, Pop-up-Stores oder weitere Nutzungen.</li> </ul>

- Das Netz des Fil Vert führt zu einem Grossteil auf bereits bestehenden Infrastrukturen und dem bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetz. Da bereits viel Infrastruktur vorhanden ist, liegt eine wichtige Aufgabe in einer Gesamtkonzeption für die Signalisation und das Marketing des Fil Verts.
- Die Synergien sind für den Freizeit- und den Alltagsverkehr und auch bei der Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern zu nutzen. Mit einem zusammenhängenden Netz, welches bei jeder sich bietenden Gelegenheit optimiert und bei Bedarf ergänzt wird, soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs in der Bevölkerung des Glattals und der durch das Glattal reisenden Personen erhöht werden. Fil Vert und Fil Bleu sollen in Kombination mit den Alltagsverbindungen ein attraktives und sicheres Wegnetz bilden, auf dem sich der Fuss- und Veloverkehr komfortabel zwischen den verschiedenen Erholungsgebieten bewegen kann.
- **Koordination mit:**
  - Neue Veloparkierung (Kap. 4.5.2.2)
  - Regionale Festlegungen Fil Bleu und Fil Vert (Kap. 4.2.1)
  - Kaltluftleitbahnen (Kap. 3.6.1)

#### Massnahmen

- Es wird ein Gesamtkonzept für den Fil Jaune erarbeitet, in dem das verbindende Element herausgearbeitet wird und das die Basis für die Erarbeitung von privaten oder öffentlichen Gestaltungsplänen bildet.

### 2.1.3 Stadtraumprägende Strassenachsen

Die im Plan bezeichneten Strassenachsen verbinden die Zentren von Dübendorf miteinander und prägen das Stadtbild nachhaltig. Wichtig ist vor allem die städtebauliche Stärkung der Achsen. Diese kann durch die Anpassung von Baulinien oder im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, z.B. durch die Bepflanzung, die integrale Betrachtung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgen. Die städtebauliche Stärkung der Achsen im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten kann auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien erfolgen.

Die angrenzenden Quartiere werden durch die stadtraumprägenden Strassenachsen jeweils so erschlossen, dass innerhalb der Quartiere ein Minimum an motorisiertem Verkehr entsteht und die Quartiere eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.



Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
1	Überland- /Wangenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die angrenzenden Quartiere begleiten in der ersten Bautiefe mit ihrer hohen baulichen Dichte, den durchgängigen, strassenbegleitenden Fassadenfronten sowie den vereinzelt publikumsorientierten Nutzungen die neue Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon und verleihen der Achse einen attraktiven, städtischen Charakter.</li> <li>• Die von den Strassenachsen abzweigenden Nebenstrassen sind als solche spür- und erlebbar. An den wichtigen Kreuzungen schaffen die gezielten Gestaltungs- und/oder Nutzungselemente eine übergreifende Identität und somit Orientierung für Bewohnende und Besuchende.</li> <li>• Der Strassencharakter verändert sich zu einer innerstädtischen Strasse mit Aufenthaltsqualität. Die Querungsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer werden verstärkt berücksichtigt.</li> </ul>
2	Ringstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die angrenzenden Quartiere begleiten in der ersten Bautiefe mit ihrer hohen baulichen Dichte, den durchgängigen, strassenbegleitenden Fassadenfronten sowie den vereinzelt publikumsorientierten Nutzungen die neue Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon und verleihen der Achse einen attraktiven, städtischen Charakter.</li> <li>• Die von den Strassenachsen abzweigenden Nebenstrassen sind als solche spür- und erlebbar. An den wichtigen Kreuzungen schaffen gezielte Gestaltungs- und/oder Nutzungselemente eine übergreifende Identität und somit Orientierung für Bewohnende und Besuchende</li> <li>• Der Strassencharakter verändert sich zu einer innerstädtischen Strasse mit Aufenthaltsqualität. Die Querungsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer werden verstärkt berücksichtigt.</li> </ul>
3	Zürichstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zürichstrasse ist in ihrer Wirkung als stadtraumprägende Strassenachse zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu zählt die städtebauliche Wahrnehmung des Raums.</li> </ul>

**Massnahmen**

- Städtebauliche Stärkung der Achsen durch Anpassung der Baulinien.
- Einwirken auf Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Kantonale Festlegungen zur Umgestaltung der Strassenräume).
- Umsetzung von Pflichtbaulinien entlang der Zürichstrasse.

Koordination mit

- Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon
- Baumalleen Konzept (Teil des LEK)

## 2.2 Kommunale Entwicklungsstrategie (Umstrukturieren, Weiterentwickeln, Bewahren)

In der kommunalen Entwicklungsstrategie wird aufgezeigt, welche Gebiete umstrukturiert, weiterentwickelt oder bewahrt werden sollen. In Festlegungen sind die jeweiligen Entwicklungsziele festgehalten.

### Massnahmen

- Entwicklungen sind mit dem Massnahmenplan Klima zu koordinieren.
- Koordination mit der Freiraumentwicklung gemäss Kap. 3.1.

### 2.2.1 Gebiet für Verdichtung (Umstrukturierung)

In den Gebieten, in denen im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) eine Umstrukturierung vorgesehen ist, können bestehende Baustrukturen umstrukturiert werden, was auch zu einer Veränderung (Transformation) der Siedlungs- und Nutzungsstruktur führt. Es sind Neustrukturierungen der Gebiete mit städtebaulicher Akzentuierung und freiräumlichen Qualitäten vorgesehen, die einen räumlichen Zusammenhang mit der baulichen Umgebung schaffen und identitätsstiftende Quartiere bilden. In diesen Gebieten besteht das grösste Potenzial für eine quantitative bauliche Entwicklung, indem auch das Nutzungsmass (z.B. Nutzerdichte) stark erhöht wird.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
T 1	Ringwiesen / Birchlen / Neuguet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umstrukturierung mit städtebaulicher Akzentuierung und freiräumlichen Qualitäten anstreben. Es sind Aufzonungen zu prüfen.</li> <li>• Transformation des Gewerbe- und Industriegebiets in ein Mischgebiet vorsehen. Es ist eine Umzonung zu prüfen.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>
T 2	Innovationspark / Werkflugplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Umstrukturierung.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon</li> <li>– Koordination mit Zentrumsgebiet Z4 (Kap. 2.1.1)</li> <li>– Kant. Festlegungen zum Innovationspark</li> </ul> </li> </ul>
T 3	Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grössere Baulücke Bushof qualitativ aktivieren</li> <li>• Geplante Umstrukturierung</li> <li>• Koordination mit Zentrumsgebiet Z2 (Kap. 2.1.1)</li> </ul>
T 4	Im Grund	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Umstrukturierung</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Glattalbahn-Verlängerung Dietlikon</li> </ul> </li> </ul>
T 5	Fil Jaune / Zelgli	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>
T 6	Giessen / Givaudan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristige Transformation in ein Mischgebiet</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischgebiet Giessen und Givaudan (vgl. Kap. 2.3.1)</li> <li>– Kommunales Fusswegenetz (vgl. Kap. 4.2.2)</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>

## Massnahmen

- Die Stadt setzt sich für die Weiterführung der Glattalbahnen-Verlängerung Dietlikon ein, um den Innovationspark besser an die Stadt anzuschliessen.
- In der BZO ist die Einführung von GP-Pflicht Gebieten, Auf- oder Umzonungen zu prüfen.
- Im Rahmen von Gestaltungsplänen kann die bauliche Dichte und das Nutzungsmass (z.B. die Nutzerdichte) erhöht werden, unter Wahrung einer sehr guten Siedlungsqualität. Dieses gilt nicht für die Freiräume im Fil Jaune.

Koordination mit

- den Zentrumsgebieten, Fil Jaune und wichtigen Achsen gemäss Kap. 2.1
- dem Massnahmenplan Klima
- der dezentralen Freiraumversorgung (Kap. 3.1)

### 2.2.2 Gebiet für Verdichtung (Struktur weiterentwickeln)

In den Gebieten, in denen im REK eine Weiterentwicklung vorgesehen ist, kann die Weiterentwicklung oder der Teilersatz bestehender Baustrukturen erfolgen. Die Weiterentwicklung geht einher mit erkennbarer Qualität und Behebung von städtebaulichen und freiräumlichen Mängeln (Grünräume, Strassenräume, etc.), z.B. im Rahmen von Arealüberbauungen und einer Erhöhung des Nutzungsmasses. Im Gegensatz zu den Gebieten der Umstrukturierung wird die Ursprungsnutzung erhalten oder ergänzt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
W 1	Vogelquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung oder Teilersatz bestehender Baustrukturen für eine mittlere quantitative bauliche Entwicklung und zur städtebaulichen Stärkung des Fil Jaune. Erhöhung des Nutzungsmasses.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>
W 2	Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung mit Bildung eines Stadtplatzes</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kommunales Zentrumsgebiet (Kap. 2.1.1)</li> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>
W 3	Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtigstes Verdichtungsgebiet in der Stadt, aber keine Weiterentwicklung über das heute bestehende Mass hinausgehende weitere Verdichtung vorgesehen</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilrichtplan Zentrumszone Hochbord</li> <li>– Privaten Gestaltungsplänen im Quartier</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>

## Massnahmen

- In der BZO die Einführung von Gebieten mit Gestaltungsplanpflicht, Auf- oder Umzonungen prüfen.

Koordination mit

- der dezentralen Freiraumversorgung (Kap. 3.1.2)

### 2.2.3 Bewahren

Das übrige Siedlungsgebiet ist gemäss REK zu bewahren. Diese Gebiete sind im Bestand aufzuwerten. Dazu zählt eine moderate Veränderung der Baustruktur unter Berücksichtigung der erhaltenswerten / schützenswerten Siedlungsstrukturen.

Bestehende Nachverdichtungsreserven sind mit Aufstockung oder Erneuerung der alten Bausubstanz zu nutzen. Die Setzung punktueller städtebaulicher oder nutzungsspezifischer Akzente und Verdichtungen im Quartier ist weiterhin möglich. Bei der Nachverdichtungsplanung sind die schutzwürdigen Bauten und Anlagen zu berücksichtigen.

#### Massnahmen

- Keine grösseren Veränderungen in der BZO vorgesehen.

Koordination mit

- Regionale Festlegung für Gebiete niedriger baulicher Dichte.

## 2.3 Gebiete mit Nutzungsvorgaben

### 2.3.1 Mischgebiet

In Ergänzung oder Präzisierung der übergeordneten Festlegungen werden kommunale Mischgebiete festgelegt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
M 1	Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stadtraumprägende Strassenachsen Nr. 2 (Kap. 2.1.3)</li> <li>– Teilrichtplan Hochbord</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>
M 2	Giessen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stadtraumprägende Strassenachse Nr. 1 (Kap. 2.1.3)</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>
M 3	Givaudan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehendes Arbeitsgebiet. Ohne Öffnung des Gebiets gelten die Festlegungen und Massnahmen zum Arbeitsgebiet.</li> <li>• Langfristig ist die Öffnung des Gebiets in ein Mischgebiet geplant. Mit einer Öffnung des Areals ist auch die Querung der Glatt für den Langsamverkehr vorzusehen.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kommunalen Fusswegen (Kap. 4.2.2)</li> <li>– Arbeitsgebieten (Kap. 2.3.2)</li> <li>– Transformationsgebiet (Kap. 2.2.1)</li> <li>– Konsultationsbereich Störfallvorsorge</li> </ul> </li> </ul>
M 4	Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrum Z1 (Kap. 2.1.1)</li> </ul> </li> </ul>

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
M 5	Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend, inkl. Überlandstrasse und Wangenstrasse</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrumsgebiet Bahnhof Z2 (Kap. 2.1.1)</li> <li>– GlattalBahn-Verlängerung Dietlikon</li> </ul> </li> </ul>
M 6	Wangenstrasse Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kantonalem Innovationspark</li> </ul> </li> </ul>
M 7	Zürichstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– stadtraumprägender Strassenachse Nr. 3 (2.1.3)</li> </ul> </li> </ul>
M 8	Zwicky Areal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> </ul>
M 9	Gockhausen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwei Gebiete bestehend</li> </ul>
M 10	Gfenn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> </ul>

### Massnahmen

In der BZO werden Kernzonen, Zentrumszonen oder Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung festgelegt.

Koordination mit

- Regionalen Vorgaben zu Mischgebieten mit Vorgaben zu Wohn- und Gewerbeanteilen
- den Zentrumsgebieten, Fil Jaune und wichtigen Achsen gemäss Kap. 2.1
- Teilweise: Konsultationsbereich Störfallvorsorge

### 2.3.2 Arbeitsgebiete

In Ergänzung oder Präzisierung der übergeordneten Festlegungen werden kommunale Arbeitsgebiete festgelegt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
A 1	Hochbord - Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• Gemäss regionaler Vorgabe verkehrsentensive Einrichtungen (VE) möglich.</li> </ul>
A 2	Hochbord - Süd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> </ul>
A 3	Neugut	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verdichtungsgebiet (Kap. 2.2.2)</li> </ul> </li> </ul>
A 4	Gfenn/Schörli	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehend</li> </ul>
A 5	Innovationspark	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplant</li> <li>• Die Stadt setzt sich für den Innovationspark und den Anschluss an die GlattalBahn-Verlängerung Dietlikon ein.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kommunalem Nebenzentrum (Kap 2.1.1)</li> <li>– Kantonalen Festsetzungen Innovationspark und GlattalBahn-Verlängerung Dietlikon</li> </ul> </li> </ul>

**Massnahmen**

- In der BZO werden Industrie- und / oder Gewerbebezonen festgelegt.
- In der BZO werden verkehrsintensive Einrichtungen (VE) in den übrigen Gebieten ausgeschlossen.

Koordination mit

- Regionalen Vorgaben zu Verkehrsintensiven Einrichtungen

**2.3.3 Gebiete für öffentliche Bauten und Einrichtungen**

Die Gebiete werden zur Erfüllung von öffentlichen Aufgaben benötigt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
Oe 1	Die Schulareale: a Högler, b Birchlen, c Stägenbuck, d Dorf, e Grüze, f Wil, g Flugfeld, h Sonnenberg, i Gockhausen	• Bestehend
Oe 2	Stadthausareal	• Bestehend
Oe 3	Kirchenareal der katholischen Kirche	• Bestehend
Oe 4	Kasernenareale zwischen Bettli-/Casinostrasse und Dietlikon-/Kasernenstrasse	• Bestehend
Oe 5	Im Chreis (Kunsteisbahn)	• Bestehend
Oe 6	Friedhofareal	• Bestehend, Potenzial für Erweiterung des Areals ist zu prüfen
Oe 7	Schörliareal (Bauhof, Werkgebäude)	• Bestehend
Oe 9	ARA Neugut	• Bestehend
Oe 10	Fliegermuseum	• Bestehend
Oe 11	Alterszentrum IMWIL	• Bestehend
Oe 12	EMPA-eawag-Areal	• Bestehend

**Massnahmen**

- In der Nutzungsplanung der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zuweisen.
- Es ist zu prüfen, inwiefern insbesondere die Schulareale in den Zeiten ohne Schulbetrieb von der Öffentlichkeit als Erholungsräume genutzt werden können.
- Es ist der Einbezug dieser Areale in den Massnahmenplan Klima sicherzustellen.

Koordination mit

- den öffentlichen Bauten und Anlagen gem. Kap. 5
- der dezentralen Freiraumversorgung gem. Kap. 3.1.2

## 2.4 Räumlich-funktionale Vernetzung

Bei den räumlich funktionalen Vernetzungen sind wichtige Verbindungen zwischen den Quartieren aufgezeigt, die verbessert werden sollen. Auf eine Aufzählung in tabellarischer Form wird verzichtet.

### Massnahmen

- Verbesserung der Verbindungen für den Fuss- oder Veloverkehr
- Berücksichtigung der Verbindungen bei Quartierentwicklungen
- Verbesserung der ökologischen Freiraumverbindungen (auch betreffend Gewässer)

### Koordination mit

- Kommunalem Fuss- und Velonetz (Kap. 4.2.2 und 4.3.2)
- Landschaftsverbindungen (Kap. 3.2)
- Fil Jaune (Kap. 2.1.2)
- Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)
- Kommunalen Erholungsgebieten (Kap. 3.1.1)
- Kommunalem Langsamverkehrskonzept

## 3 LANDSCHAFT UND KLIMA

### 3.1 Freiraumentwicklung

#### 3.1.1 Freihalte- und Erholungsgebiete

Die Freihalte- und Erholungsgebiete erfüllen verschiedene Funktionen. Diese sind im Plan bezeichnet. Es wird dabei zwischen A Sport- und Freizeitanlagen, B Familiengärten und C Naturnahe Freiräume unterschieden. In der nachstehenden Tabelle werden nur die Gebiete mit geplanten Veränderungen dargestellt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
1	Allmend Dübendorf (A /B)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung der Freizeitnutzungen im Gebiet Obere Mühle/Freibad/Buen</li> <li>• Differenzierte Betrachtung der einzelnen Freiraumangebote hinsichtlich ihres Entwicklungspotenzials für eine möglichst grosse Nutzungsvielfalt im gesamten Perimeter der Allmend Dübendorf.</li> </ul>
2	Sportanlage Dürrbach / «Sportzentrum Zürich»	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung der Fussballinfrastruktur</li> <li>• Neubau Sportzentrum Zürich geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinde Wangen-Brüttisellen</li> <li>– Übergeordnete Festlegung Sportanlage</li> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>
3	Zelgli (C)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrieren der Vereinssportflächen im Zelgli in die Sportanlagen Dürrbach.</li> <li>• Umgestalten der ehemaligen Vereinssportflächen im Zelgli zu einem neuen Stadtpark</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>



#### Massnahmen

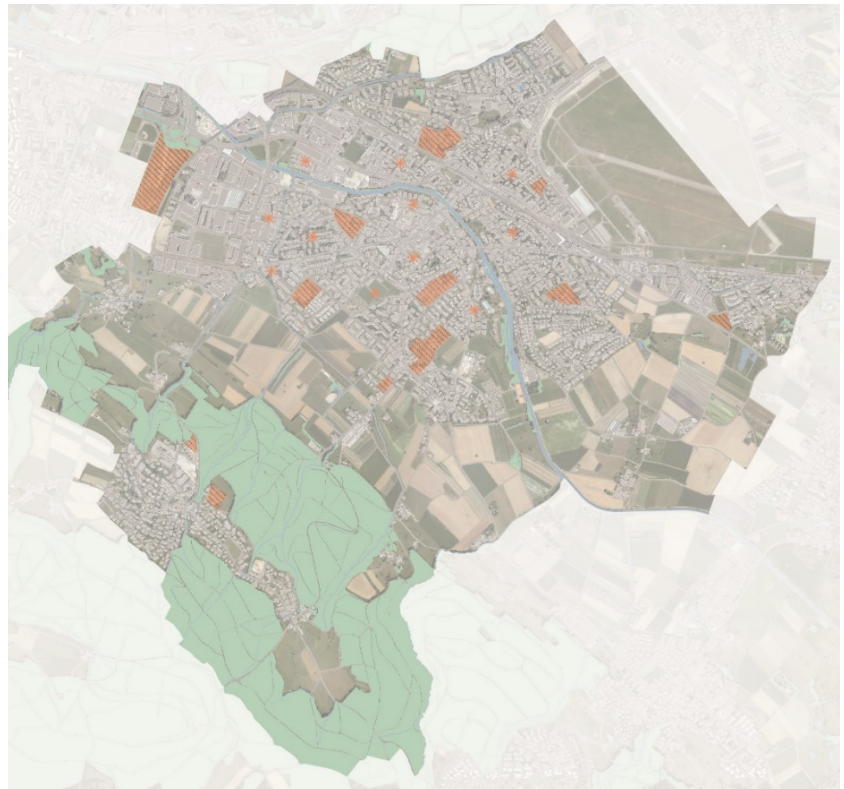
- Erarbeiten eines gesamtstädtischen Konzepts zum Umgang mit Erholungs- und Sportanlagen zur Abstimmung der Erholungs- und Sportinfrastrukturkapazitäten auf das erwartete Bevölkerungswachstum.
- Erarbeiten eines gesamtstädtischen Konzepts zur Vernetzung von naturnahen Freiräumen (Typ C) mit dem Ziel der Förderung der Biodiversität sowie der Schaffung und Förderung von ökologischen Freiräumen.
- Erarbeiten eines landschaftsgestalterischen Gesamtkonzepts unter Einbezug der zentralen Akteure (z.B. als kooperativer Planungsprozess) zur Entwicklung der Allmend Dübendorf.
- Bestehende, schützenswerten Natur- und Landschaftsobjekte sind zu erhalten und sachgemäss zu pflegen.



### 3.1.2 Dezentrale Freiraumversorgung

Die dezentrale Freiraumversorgung ist ein wichtiger Bestandteil der siedlungsumgebenden Naherholungsräume. Nachstehende Grafik aus dem REK verdeutlicht die Freiraumversorgung. Die Massnahmen gelten für das ganze Gemeindegebiet und insbesondere für die Gebiete mit Umstrukturierung und Verdichtung gem. Kap. 2.2.1 und 2.2.2.

- Dezentrale Freiraumversorgung**
-  Funktionale und gestalterische Aufwertung bestehende Siedlungsfreiräume (Schulanlagen / Friedhöfe / Brachen)
  -  Neue Freiräume in Verdichtungsgebieten schaffen



#### Massnahmen

- Anstreben von kooperativen Planungsprozessen zur Entwicklung der dezentralen Freiräume als Quartierszentrum (Anreichern von Nutzungen und Abstimmen mit den Liegenschaften in der Nachbarschaft, Ausrichten von Nutzungen und Projekten auf den öffentlichen Raum).
- Ausgleich von Planungsvorteilen durch städtebauliche Verträge, deren Erträge zweckgebunden im Interesse der Öffentlichkeit eingesetzt werden, z.B. zur Etablierung von Quartierzentren.
- Sichern der Gestaltungs- und Nutzungsqualität sowie der ökologischen Funktion von privaten und gemeinschaftlichen Wohnfreiräumen (z.B. mit Anreiz zur Planung über einzelne Parzellen hinweg).
- Differenzierte Betrachtung und Gestaltung der einzelnen Freiräume hinsichtlich ihres Entwicklungspotenzials für eine möglichst grosse Nutzungsvielfalt im gesamten Freiraumsystem.

Koordination mit

- Festlegungen zum Massnahmenplan Klima

### 3.2 Landschaftsverbindung

Bei den Landschaftsverbindungen sind wichtige Verbindungen zwischen den Freiräumen aufgezeigt, die verbessert werden sollen. Auf eine Aufzählung in tabellarischer Form wird verzichtet.

#### Massnahmen

- Verbesserung der Verbindungen für den Fuss- oder Veloverkehr unter Einbezug von landschaftlichen Elementen, wie z.B. der Gewässer und ökologischer Freiflächen.

Koordination mit

- Kommunalem Fuss- und Velonetz (Kap. 4.2.2 und 4.3.2)
- Kommunalem Langsamverkehrskonzept
- Räumlich-funktionale Vernetzung (Kap. 2.4)
- Fil Jaune (Kap. 2.1.2)
- Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)
- Kommunalen Erholungsgebieten (Kap. 3.1.1)

### 3.3 Aussichtspunkte

Die im Plan bezeichneten Aussichtspunkte dienen der Sicherung der Aussicht. Der auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen liegende Aussichtspunkt Föhrlibuck führt in Dübendorf zu Beschränkungen der Gebäudehöhe im Bereich Rebacher. Ferner dienen sie als Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr. Da keine Veränderungen vorgesehen sind, wird auf eine tabellarische Abbildung verzichtet.

#### Massnahmen

- Sicherung der Aussicht durch Beschränkung der Gebäudehöhen möglich

Koordination mit

- Langsamverkehrskonzept

### 3.4 Gewässerrevitalisierung/Gewässerumlegung

Aus der kantonalen Revitalisierungsplanung bzw. aus dem regionalen Richtplan sind die folgenden Gewässer/Abschnitte zur Revitalisierung vorgesehen.

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Priorisierung (Umsetzungshorizont)
6	Breitli- und Gockhuserbach	Verbesserung Hochwasserschutz, Ausdolung, Längs- und Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum	1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035) und Abschnitte 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)
7	Chrebsschüsselibach (innerhalb Flugplatzareal)	Ausdolung, Aufwertung als Natur- und Erholungselement	1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Priorisierung (Umsetzungshorizont)
8	Sagentobelbach	Revitalisierung	2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont) / Umsetzung teilweise erfolgt
9	Chlostergraben	Ausdolung, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung	1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)
10	Wisbach, Abschnitt Fällandenstrasse bis zur Glatt	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Aufweitung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum	1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)
11	Gfenngraben	Revitalisierung	2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)

Folgende kommunale Prioritäten sind für die Gewässerrevitalisierung vorgesehen.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise	Priorisierung
1	Chrebsschüsselibach (zw. Flugplatz und Chriesbach)	Revitalisierungsnutzen mittel / gering	Mittelfristig
2	Schlossbach	Revitalisierungsnutzen gross, Verbesserung Hochwasserschutz bei Breitibach indem der Schlossbach in die Glatt umgeleitet wird.	Kurzfristig / Mittelfristig /

#### Massnahmen

- Ausarbeitung Gewässerprojekte

### 3.5 Siedlungsgewässer

Obwohl der Fil Bleu eine übergeordnete Festlegung ist, kann die Stadt eigene ergänzende Massnahmen zu den Siedlungsgewässern festlegen. Diese können für alle Siedlungsgewässer angewandt werden.

#### Massnahmen

- Entwerfen von eigenen Ideen und Leitlinien zum Umgang mit den Fliessgewässern respektive dem Fil Bleu 2.0 als Verhandlungsbasis mit dem Kanton. Dies erfolgt in Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden.
- Berücksichtigung von Gewässerrevitalisierung oder Aufwertung von Fliessgewässern im Rahmen von städtebaulichen Verträgen, um deren Potenzial in der Siedlung nutzbar zu machen.
- Prüfung von punktuellen Zugängen zum Wasser und Sitzgelegenheiten entlang der Fliessgewässer zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Naherholende, z.B. im Zusammenhang mit der Allmend Dübendorf.
- Erarbeitung eines kommunalen Regelwerks zur Nutzung des gestalterischen und funktionalen Potenzials des Wassers durch den Aufenthalt am Wasser. Dieses unter Berücksichtigung von attraktiven Zugängen aus der Siedlung zum Wasser, Gehölzarten,

Regenwasserrückhalt und -versickerung sowie Wiederverwendung etc. Dabei sollen auch überprüft werden, ob geeignete Gebiete zu bezeichnen sind, die zum Schutz der Biodiversität nicht für eine Nutzung durch die Bevölkerung zugänglich sind. Das Regelwerk wird bei der städtebaulichen Weiterentwicklung auf die Glatt ausgerichtet, ohne aber die anderen Siedlungsgewässer zu vernachlässigen.

Koordination mit

- Gewässerrevitalisierung gem. Kap. 3.4
- Erholungsgebiet Allmend Dübendorf gem. Kap. 3.1.1
- Massnahmenplan Klima
- Regionale Festlegung Fil Bleu (4.2.1)
- Kantonale und kommunale Gewässerraumfestlegungen
- Zugänge zum Wasser und Sitzgelegenheiten sind mit der zuständigen kantonalen Amtsstelle zu koordinieren (AWEL)

### 3.6 Klima

Am 1.12.2024 tritt im Kanton Zürich eine PBG-Revision zur klimaanangepassten Siedlungsentwicklung in Kraft, die den Gemeinden mehr Spielraum bei der Festlegung von klimarelevanten Aspekten in ihren Planungsinstrumenten gibt. Die Stadt Dübendorf gibt sich durch diesen Richtplaneintrag den Auftrag, die Ergänzung der BZO um klimarelevante Bestimmungen oder Präzisierungen zu prüfen, sobald dies zulässig ist.

**Massnahmen**

- Überprüfung der BZO, ob weitere klimarelevante Festlegung ergänzt werden können.
- Dieses könnten aus heutiger Sicht sein: Vorgaben zur Durchlüftung, Beschattung, Versickerung oder Retention.
- Berücksichtigung der Versickerung und dem Rückhalt von Regenwasser bei privaten Gestaltungsplänen oder in städtebaulichen Verträgen.
- Auf Schularealen sind klimawirksame Massnahmen in besonderem Masse zu prüfen
- Entlang des Strassennetzes sollen standortgerechte Bäume für Beschattung und Verbesserung des Stadtklimas gepflanzt werden. Diese Massnahmen sind mit dem Baumalleen-Konzept (Teil des LEK Dübendorf) abzustimmen.

Koordination mit

- Massnahmenplan Klima

#### 3.6.1 Kaltluftleitbahnen

Mit der PBG-Revision «Klimaangepasste Siedlungsentwicklung» wird die Möglichkeit geschaffen, dass mit der Nutzungsplanung Kaltluftleitbahnen gesichert werden können.

Kaltluftleitbahnen sind für ein angenehmes Lokalklima von grosser Bedeutung. Sie versorgen das Siedlungsgebiet mit kalter Luft und tragen somit zur Minderung der Hitzebelastung bei. Die Entstehungsorte kalter Luft sind meist höherliegende Wald- oder Grünflächen. Da kalte Luft dichter ist als warme, strömt sie in die besiedelten Gebiete und wirkt insbesondere in den Nachtstunden der Wärmebelastung entgegen.

Mit dem vorliegenden Richtplan werden die betreffenden Gebiete festgelegt.

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziele / Koordinationshinweise
1	Allmend	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Kaltluftleitbahn: Hauptvolumenstrom.</li> <li>• Sicherung der Hauptströmungsrichtung der Kaltluft.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erholungsgebiet Allmend Dübendorf gem. Kap. 3.1.1</li> </ul> </li> </ul>
2	Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Kaltluftleitbahn: Hauptvolumenstrom.</li> <li>• Sicherung der Hauptströmungsrichtung der Kaltluft.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentrumsgebiet Z3 (Kap. 2.1.1)</li> </ul> </li> </ul>
3	Zelgli	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Kaltluftleitbahn, Nebenvolumenstrom.</li> <li>• Sicherung der Hauptströmungsrichtung der Kaltluft innerhalb von Grünflächen.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2) und regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)</li> </ul> </li> </ul>
4	Wil – Eichstock	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Kaltluftleitbahn, Nebenvolumenstrom.</li> <li>• Sicherung der Hauptströmungsrichtung der Kaltluft innerhalb von Grünflächen</li> </ul>

#### Massnahmen

- Mit dem vorliegenden Richtplan werden die betreffenden Gebiete bzw. Leitbahnen festgelegt und das öffentliche Interesse an diesen Gebieten bekundet.
- Wenn die PBG-Revision in Kraft getreten ist, kann in einer nachfolgenden Revision der Nutzungsplanung die Festsetzung in der BZO und im Zonenplan erfolgen.
- Die Umsetzung in der Nutzungsplanung geschieht ggf. in Form einer Gestaltungsplanpflicht. In einem Gestaltungsplan sind Regelungen vorstellbar zu Abständen, Länge, Breite und Höhe von Bauten. Die genaue Bezeichnung in der BZO ist jedoch abhängig von der rechtskräftigen Formulierung des PBG.

#### Koordination mit

- Erfordert Rechtskraft der PBG-Revision «Klimaangepasste Siedlungsentwicklung»
- Massnahmenplan Klima

## 4 VERKEHR

### 4.1 Strassenverkehr (Netz) / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### 4.1.1 Übergeordnete Festlegungen

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf befinden sich folgende übergeordnete Strassen und zugehörige Massnahmen:

Typ	Bezeichnung	Bemerkungen
HLS	Anschluss an A1	Nationalstrasse
HLS	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau-Anschluss Dübendorf-Neuguet	<p><b>Strassenklassierung:</b> Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)</p> <p><b>Vorhaben:</b> Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halbanschluss Sihlhölzli als solchen beibehalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Kurzfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben mit Ersatzvariante (kantonaler Richtplan)</p>
HVS	Überlandstrasse	Kantonsstrasse Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)
HVS	Wangenstrasse	Kantonsstrasse
RVS	Fällandenstrasse	Kantonsstrasse Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz) <b>Realisierungshorizont:</b> Weitgehend bestehend
RVS	Gockhauserstrasse	Kantonsstrasse Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz) <b>Realisierungshorizont:</b> Kurzfristig
RVS	Höglerstrasse	Kantonsstrasse Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz) <b>Realisierungshorizont:</b> Weitgehend bestehend
RVS	Neugutstrasse (zwischen Giesen-Kreuzung und Gemeindegrenze zu Wallisellen)	Kantonsstrasse
RVS	Ringstrasse	Kantonsstrasse
RVS	Tobelhofstrasse	Kantonsstrasse Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz) <b>Realisierungshorizont:</b> Kurzfristig

Typ	Bezeichnung	Bemerkungen
RVS	Zürichstrasse (Abschnitt vom Bhf. Stettbach bis Höglerkreuzung)	Kantonsstrasse
	Erschliessung nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse; kein Netzelement	Neubau von 2-streifiger, siedlungsorientierter Strasse zur Erschliessung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Zürich; ein Anschluss an die Wangenstrasse, Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen; abzustimmen mit Festlegungen des kantonalen Gestaltungsplans <b>Realisierungshorizont:</b> Kurzfristig

#### 4.1.2 Kommunale Festlegungen

Wichtige Grundlage für die Richtplankarte Verkehr ist das kommunale Gesamtverkehrskonzept. Dort ist als Grundsatz festgehalten, dass die Stadt Dübendorf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velos sowie des Fussgängerverkehrs fördert und die Bevölkerung nach Möglichkeit vor der weiteren Zunahme der negativen Einflüsse des Verkehrs schützt. Zusätzlich zum Schlussbericht wurde sogenannte Objektblätter ausgearbeitet. Sie bilden das Massnahmengerüst der nächsten 10 bis 15 Jahren im Bereich Verkehr, geben Auskunft über die Art der Massnahmen und legen unter anderem den beabsichtigten Realisierungshorizont, die Finanzierung und die beteiligten Stellen fest. Die Objektblätter werden jährlich aktualisiert, um das Instrument weiterzuentwickeln und auf neue Gegebenheiten reagieren zu können. Das Gesamtverkehrskonzept legt folgende Stossrichtungen fest, um die Verkehrsnachfrage sowie die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen:

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

Das übergeordnete Netz wird ergänzt durch die kommunale Groberschliessung in Form von kommunalen Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen. Sie sind siedlungsorientiert zu gestalten. Es sind keine neuen Strassen geplant. Sie sind im Plan dargestellt, auf eine tabellarische Abbildung wird verzichtet.

#### Massnahmen

- Kommunale Sammelstrassen sind mit möglichst beidseitiger sicherer Fusswegführung auszustatten. Daher werden sie im Netz der Fuss- und Wanderwege (Kap. 4.2.2) nicht zusätzlich bezeichnet.
- Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert und Massnahmen entwickelt. Diese Schwachstellen werden bei allen sich bietenden Gelegenheiten überprüft und behoben.

- Die Objektblätter des Gesamtverkehrskonzepts werden jährlich aktualisiert. Auf eine Abbildung der gemäss Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Massnahmen innerhalb des Richtplans wird verzichtet.
- Die Stadt überprüft den Stand des Gesamtverkehrskonzepts regelmässig in Form eines Statusberichts.

## 4.2 Fuss- und Wanderwege

### 4.2.1 Übergeordnete Festlegungen

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Bezeichnung	Bemerkungen
Verbindung Flugplatz Dübendorf – Hardwald	<p><b>Strecke:</b> Innovationspark/Flugplatz Dübendorf – Dietlikon – Hardwald</p> <p><b>Vorhaben:</b> Fuss- und Veloverkehrsverbindung bei Erstellung des Innovationsparks, geplanter Wanderweg auf teilweise bestehender Infrastruktur</p> <p><b>Koordination:</b> Berücksichtigung Naturschutz, Glattalbahnhof-Verlängerung Dietlikon, hindernisfreier Wanderweg, Verbindungsdatenblätter 02-147 kantonaler Velonetzplan</p>
Fil Vert Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Rundweg Flugplatzareal, Dübendorf / Wangen / Volketswil	<p><b>Strecke:</b> Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Erholungsring Flugplatzareal</p> <p><b>Vorhaben:</b> Geplante regionale Wanderwege</p> <p><b>Koordination:</b> Berücksichtigung Naturschutz</p>
Schwerzenbach – Dübendorf	<p><b>Strecke:</b> Verbindung entlang Gfennstrasse</p> <p><b>Vorhaben:</b> Fuss- und Veloverkehrsverbindung</p> <p><b>Koordination:</b> Berücksichtigung Naturschutz</p>
Fil Bleu	Regionale Route des Glattuferwegs für den Fuss- und Veloverkehr

### 4.2.2 Kommunale Festlegungen

Die Stadt Dübendorf hat ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet, welches vom Stadtrat am 14. März 2019 verabschiedet wurde. Das Ziel des Langsamverkehrskonzepts ist es, in Dübendorf ein durchgängiges, attraktives Netz für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende zu schaffen. Die Objektblätter des Langsamverkehrskonzepts werden jährlich aktualisiert.

Das übergeordnete Netz wird ergänzt durch die kommunalen Fuss- und Wanderwege. Entlang der kommunalen Sammelstrassen wird auf die Festlegung verzichtet (vgl. Kap. 4.1.2). Die Fuss- und Wanderwege sind im Plan dargestellt, auf eine tabellarische Abbildung der bestehenden Wege wird verzichtet.

Es werden nur fehlende Verbindungen dargestellt.



Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
1	Anbindungen Fil Vert an die Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsgewässer (Kap. 3.5)</li> <li>– Regionale Festlegungen Fil Vert (Kap. 4.2.1) und kantonale Festlegung Innovationspark</li> </ul> </li> </ul>
2	Verbindung über die Gleise (Überlandstrasse – Säntisstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung der Bahnlinie mit Perronzugang geplant</li> </ul>
3	Durchquerung Kasernenareal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplant</li> </ul>
4	Schwimmbad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung über die Glatt geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsgewässer (Kap. 3.5)</li> <li>– Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)</li> </ul> </li> </ul>
5	Eichstock / Buen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Wegführung und zusätzliche Verbindung geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Weg ist so zu nutzen, dass Böden und FFF erhalten bleiben.</li> <li>– Koordination mit Schutzzielen des Naturschutzobjekts Nr. 2 Glattaltläufe und Mühlekanal</li> </ul> </li> </ul>
6	Verbindung Zelgli / Querung Fil Jaune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung des Gebiets Leepünt Süd geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fil Jaune (Kap. 2.1.2)</li> </ul> </li> </ul>
7	Giessen / Überlandstrasse - Glattweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung Giessenareal geplant</li> <li>• Glattweg zwischen Ring und Überlandstrasse auf der nördlichen Seite geplant.</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)</li> <li>– Übergeordnete geplante Veloverbindung</li> </ul> </li> </ul>
8	Giessen / Givaudan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung durch das Quartier und über die Glatt geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap.4.2.1)</li> <li>– Mischgebiet Giessen Süd (Kap. 2.3.1)</li> </ul> </li> </ul>
9	Huebwisen / EMPA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung durch das Quartier geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Übergeordnetem Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen</li> <li>– Kantonalem Eintrag Hochschule EMPA</li> </ul> </li> </ul>
10	Breitibach / Ringwiesenstrasse und Rietwiesenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung durch das Quartier geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– geplanten Revitalisierung des Breitibachs (1. Priorität). Vgl. Kap. 3.4</li> </ul> </li> </ul>
11	Chalofen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung geplant</li> <li>• Der Weg ist so zu nutzen, dass Böden und Fruchtfolgefläche erhalten bleiben.</li> </ul>

#### Massnahmen

- Im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts wurden verschiedene Schwachstellen und Massnahmen entwickelt. Diese werden bei allen sich bietenden Gelegenheiten überprüft und behoben.

- Die Objektblätter des Langsamverkehrskonzepts werden jährlich aktualisiert. Auf eine Abbildung der gemäss Langsamverkehrskonzepts weiteren vorgesehenen Massnahmen innerhalb des Richtplans wird verzichtet.
- Die Stadt überprüft den Stand des Langsamverkehrskonzepts regelmässig in Form eines Statusberichts.
- Bei den geplanten Querungen der Glatt wird auf eine für die Naturräume möglichst schonende Umsetzung geachtet.

## 4.3 Veloverkehr

### 4.3.1 Übergeordnete Festlegungen

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf gelten folgende übergeordnete Festlegungen:

Bezeichnung	Bemerkungen
Fil Vert Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – platzareal Rundweg Flugplatzareal, Dübendorf / Wangen / Volketswil	<b>Strecke:</b> Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert – Erholungsring Flugplatzareal <b>Vorhaben:</b> Geplante regionale Wanderwege <b>Koordination:</b> Berücksichtigung Naturschutz
Bahndammweg / Überlandstrasse	Veloschnellroute bestehend/ geplant <b>Koordination:</b> (Kantonaler Velonetzplan / Abschnitt für Pilotprojekte)
Zürich Stettbach – Dübendorf Gfenn	Alltagsverbindung / Nebenverbindung geplant <b>Koordination:</b> (Kantonaler Velonetzplan)

Auf die Aufführung der Schwachstellen wird an dieser Stelle verzichtet.

### 4.3.2 Kommunale Festlegungen

Die Stadt Dübendorf hat ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet, welches vom Stadtrat am 14. März 2019 verabschiedet wurde. Das Ziel des Langsamverkehrskonzepts ist es, in Dübendorf ein durchgängiges, attraktives Netz für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende zu schaffen. Die Objektblätter des Langsamverkehrskonzepts werden jährlich aktualisiert

Das übergeordnete Netz wird ergänzt durch die kommunalen Velowege. Diese sind im Plan dargestellt, auf eine tabellarische Abbildung der bestehenden Wege wird verzichtet. Es werden nur fehlende Verbindungen dargestellt.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
1	Anbindung Fil Vert an die Stadt	• Geplant
2	Schwimmbad	• Verbindung über die Glatt geplant • <b>Koordination mit:</b> – Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
3	Nord-Süd Querung Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilrichtplan Hochbord</li> </ul> </li> </ul>
4	Verbindung Huebwiesen – Schulhaus Birchlen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geplant</li> <li>• Realisierungshorizont: langfristig bei Öffnung Industrieareal</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischgebiet Givaudan (Kap. 2.3.1)</li> <li>– Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)</li> </ul> </li> </ul>
5	Verbindung nördlich der Glatt zwischen Ring- und Überlandstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geplant</li> <li>• <b>Koordination mit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Regionale Festlegung Fil Bleu (Kap. 4.2.1)</li> </ul> </li> </ul>
6	Verbindung entlang Gleis bei EAWAG und Seidenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geplant</li> </ul>

#### Massnahmen

- Im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts wurden verschiedene Schwachstellen und Massnahmen entwickelt. Diese werden bei allen sich bietenden Gelegenheiten überprüft und behoben.
- Die Objektblätter des Langsamverkehrskonzepts werden jährlich aktualisiert. Auf eine Abbildung der gemäss Langsamverkehrskonzepts weiteren vorgesehenen Massnahmen innerhalb des Richtplans wird verzichtet.
- Die Stadt überprüft den Stand des Langsamverkehrskonzepts regelmässig in Form eines Statusberichts.

## 4.4 Öffentlicher Verkehr

### 4.4.1 Übergeordnete Festlegungen

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf befinden sich folgende Trassen und Linien für den öffentlichen Verkehr:

Bezeichnung	Bemerkungen
Schmalspurbahn / Stadtbahn / Erweiterung Glattalbahn	Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon Geplant <b>Realisierungshorizont:</b> Mittelfristig
Schmalspurbahn / Glattalbahn	Bestehend

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf befinden sich folgende Haltestellen für den öffentlichen Verkehr:

Bezeichnung	Bemerkungen
Bahnhof Stettbach	<p><b>Funktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigeschwerpunkt regional Bus / GlattalBahn/ S-Bahn</li> <li>• Multimodale Drehscheibe</li> </ul> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend</p>
Bahnhof Dübendorf	<p><b>Funktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigeschwerpunkt regional Bus / GlattalBahn Verlängerung Dietlikon / S-Bahn</li> <li>• Multimodale Drehscheibe</li> </ul> <p><b>Vorhaben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe</li> <li>• neuer Busbahnhof in Planung</li> </ul> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend / mittelfristig</p>

Auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf befinden sich folgende Bereiche für die Buspriorisierung für den öffentlichen Verkehr:

Bezeichnung	Bemerkungen
Knoten Gockhauser- / Ring- / Zürichstrasse	<p><b>Funktion:</b> Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung</p> <p><b>Vorhaben:</b> Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> kurzfristig</p>
Zürich- / Höglerstrasse / Fällandenstrasse	<p><b>Funktion:</b> Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung</p> <p><b>Vorhaben:</b> innerhalb Siedlungsgebiet: Umgestaltung Strassenraum, kein Ausbau, kein separates Bustrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets: Bustrasse als Option</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> kurzfristig</p>
Knoten Überland-/ Walliseller- / Zwinggartenstrasse	<p><b>Funktion:</b> Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung</p> <p><b>Vorhaben:</b> Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> kurzfristig</p> <p><b>Koordination:</b> BGK Überlandstrasse</p>
Knoten Überland- / Ringstrasse	<p><b>Funktion:</b> Abschnitt / Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung</p> <p><b>Vorhaben:</b> Massnahmen zur Buspriorisierung – noch zu definieren</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> kurzfristig</p> <p><b>Koordination:</b> BGK Überlandstrasse</p>

#### 4.4.2 Kommunale Festlegungen

Ergänzend zu den überkommunalen Festlegungen werden zum Bahnhof Dübendorf weitere kommunale Festlegungen getroffen.

Bezeichnung	Bemerkungen
Bahnhof Dübendorf	<p><b>Vorhaben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe: Neukonzeption Bus- hof und Neuorganisation Bushaltestellen im Bahnhofgebiet / Auf- hebung bestehende Bushaltestellen "Dübendorf Bahnhof"</li> <li>• Verbreiterung der Personenunterführung und Verbesserung des Zugangs auf der nördlichen Bahnhofseite (neuer Zugang im Be- reich der Bürgli- und Alpenstrasse) / attraktive städtebauliche Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen Dübendorf Nord und Dübendorf Süd</li> </ul> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend / mittelfristig</p> <p><b>Koordination:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung auf die geplante Absenkung der Bahnhofstrasse</li> <li>• Abstimmung auf die bauliche Weiterentwicklung des Bahnhofge- biets</li> <li>• Berücksichtigung der Nebenverbindung gemäss dem kantonalen Velonetzplan, welche im Bereich der Personenunterführung ver- läuft</li> <li>• Abstimmung auf die geplante Veloschnellroute Bahndammweg / Überlandstrasse auf der nördlichen Bahnhofseite (Kap. 3.3.1) Buslinienführung geplant mit Haltestelle Schwimmbad</li> </ul>

Die kommunalen Buslinien und Haltestellen sind im Plan eingetragen. Es sind folgende Buslinienführungen und Haltestellen vorgesehen.

Bezeichnung	Bemerkungen
Oberdorfstrasse	Buslinienführung geplant mit Haltestelle Schwimmbad
Obere Geerenstrasse und Untere Geerenstrasse	Buslinienführung geplant
Buchrainstrasse	Buslinienführung geplant
Gumpisbuelstrasse	Buslinienführung geplant

## 4.5 Ruhender Verkehr

### 4.5.1 Motorisierter Verkehr

#### 4.5.1.1 Übergeordnete Festlegungen

Bezeichnung	Bemerkungen
Park+ Ride Anlage bei Bahnhof Dübendorf	<p><b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R</p> <p><b>Vorhaben / Ziel:</b> Langzeitparkierung nur bei P+R</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend</p>
Park+ Ride Anlage bei Bahnhof Stettbach	<p><b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R</p> <p><b>Vorhaben / Ziel:</b> Langzeitparkierung nur bei P+R</p> <p><b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend</p>

Bezeichnung	Bemerkungen
Off-Airport / Valet-Parking	Ohne Karteneintrag, da ausserhalb SIL-Perimeter in der Region nicht zulässig

#### 4.5.1.2 Kommunale Festlegungen

Neben den bestehenden Parkierungsanlagen sind keine weiteren innerhalb des Siedlungsgebiets geplant.

Im Bereich Optimierung des ruhenden Verkehrs sind die Strategien und Ziele gemäss dem breit abgestützten, im Jahr 2008 erarbeiteten Parkraumkonzept weiter zu verfolgen. Das Parkraumkonzept verfolgt die Ziele:

- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen für sämtliche Nutzungen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen.
- Die Umwelt und die Lebensqualität sind zu schonen; insbesondere die Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sind möglichst gering zu halten.
- Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz bewältigen kann.
- Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze sollen die Bestrebungen der Raumplanung (z.B. Standortplanung für publikumsintensive Einrichtungen & Zentrumsstruktur) sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen

#### Massnahmen

Koordination mit

- Parkraumkonzept (Hesse+Schwarze+Partner, 2008)

#### 4.5.2 Veloparkierungsanlagen

##### 4.5.2.1 Übergeordnete Festlegungen

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
	Veloparkierungsanlage Bahnhof Dübendorf	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend
	Veloparkierungsanlage Bahnhof Stettbach	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend, Ausbau geplant
	Veloparkierungsanlage Haltestelle Giessen	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend
	Veloparkierungsanlage Gockhausen	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltagsverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
	Veloparkierungsanlage Haltestelle Sportanlage Heerenschürli	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltags- und Freizeitverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bestehend
	Veloparkierungsanlage Haltestelle Innovationspark / Flugplatz	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Alltags- und Freizeitverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Geplant

#### 4.5.2.2 Kommunale Festlegungen

Neben den bestehenden Parkierungsanlagen sind folgende Veloparkierungsanlagen innerhalb des Siedlungsgebiets geplant.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
1	Veloparkierungsanlage Fil Jaune	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Freizeitverkehr <b>Vorhaben:</b> Anforderungen und Anzahl bei Bedarf überprüfen <b>Realisierungshorizont:</b> Bei Realisierung von Bestandteilen des Fil Jaune prüfen Symbol im Plan ist exemplarisch, Standorte sind mit der Projektierung zu koordinieren
2	Veloparkierung neue Verbindung über die Gleise (Überlandstrasse – Säntisstrasse)	<b>Funktion:</b> Parkierungsanlage für den Pendlerverkehr <b>Vorhaben:</b> Im Zusammenhang mit der Querung der Bahnlinie mit Perronzugang (Vgl. Kap. 4.3.2, Nr. 2) <b>Realisierungshorizont:</b> mit Verbindung zu erstellen

#### Massnahmen

- Koordination mit Langsamverkehrskonzept
- Erstellung der Anlagen

## 5 ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN

### 5.1 Kommunale Festlegungen

Neben den bestehenden Öffentlichen Bauten und Anlagen sind folgende innerhalb des Siedlungsgebiets geplant.

Nur bei den Anlagen zur Bildung und Forschung sind auch bestehende aufgeführt, da diese einen Überblick über die notwendige Versorgung mit Schulraum aufzeigen.

#### 5.1.1 Bildung und Forschung

Folgende kommunale Anlagen bestehen bzw. sind geplant.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
3	Hochbord	Bestehende Anlage der Primarschule
2	Birchlen	Bestehende Anlage der Primarschule
3	Högler	Bestehende Anlage der Primarschule
4	Wil	Bestehende Anlage der Primarschule
5	Dorf	Bestehende Anlage der Primarschule
6	Sonnenberg	Bestehende Anlage der Primarschule
7	Stägenbuck	Bestehende Anlage der Primarschule
8	Flugfeld	Bestehende Anlage der Primarschule
9	Gockhausen	Bestehende Anlage der Primarschule
10	Gfenn	Bestehende Anlage der Primarschule
11	Grüze	Bestehende Anlage der Sekundarschule
12	Stägenbuck	Bestehende Anlage der Sekundarschule

#### Massnahmen

- Koordination mit der Schulraumplanung
- Regelmässige Überprüfung eines Ausbaus der bestehenden Anlagen auf Basis der Prognosen der Schulraumplanung
- Prüfung neuer Standorte auf Basis der Prognosen der Schulraumplanung

#### 5.1.2 Gesundheit

Es sind keine Anlagen geplant.

#### Massnahmen

- –



### 5.1.3 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

Es sind keine Anlagen geplant.

Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen
1	Sportplatz Zelgli	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verlegung geplant</li><li>• <b>Koordination mit:</b><ul style="list-style-type: none"><li>– Fil Jaune (2.1.2)</li><li>– Übergeordnete Sportanlage Dürrbach / «Sportzentrum Zürich»</li></ul></li></ul>
2	Hallenbad	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geplant</li></ul>
3	Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erweiterung geplant</li><li>• <b>Koordination mit:</b><ul style="list-style-type: none"><li>– Fil Jaune (2.1.2)</li><li>– Mischgebiet Zentrum (2.3.1)</li></ul></li></ul>

#### Massnahmen

- Erstellung der fehlenden Anlagen

### 5.1.4 Weitere öffentliche Dienstleistungen

Es sind keine Anlagen geplant.