

Konsum und Freizeit: Materialien Nr. 3

Fallstudie Hochbord (Dübendorf)

Mai 1998

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

Seefeldstrasse 329

8008 Zürich

Tel. 01 / 381 36 36

Fax 01 / 422 34 36

E-Mail: rzu@access.ch

<http://www.rzu.ch>

Bearbeiter:

Manfred Eggenberger, Dipl. Ing. ETH/SIA/SVI

Bildnachweis:

Luftbilder Bauamt Stadt Dübendorf

Inhalt

1.	Die Problematik einkaufszentrenähnlicher Anlagen in Industriegebieten_____	4
2.	Entwicklung Nutzung und Verkehr _____	5
3.	Bauliche Entwicklung 1933 - 1997 _____	6
4.	Verkehrsrichtpläne 1971 und 1998 _____	9
5.	Vergleichsrechnung mit Einkaufszentrum _____	8
6.	Rückblick und Ausblick _____	11

1. Die Problematik einkaufszentrenähnlicher Anlagen in Industriegebieten

In früher rein gewerblich genutzten Industrie- und Gewerbebezonen sind in den letzten Jahren zunehmend Einkaufszentren, Verbraucher- und Fachmärkte entstanden, so in Dietlikon, Dietikon, Volketswil und Dübendorf. Der dadurch ausgelöste zusätzliche Verkehr führt auf den nicht dafür vorgesehenen Strassen oft zu Stausituationen.

Wie ist es dazu gekommen? Auf welcher Grundlage wurde die Infrastruktur, die heute offenbar überfordert ist, dimensioniert? Am Beispiel des Hochbord in Dübendorf soll im folgenden der Wandel einer Industrie- und Gewerbezone in ein gemischtes Gewerbe- und Einkaufsgebiet (mit Schwerpunkt Möbelverkauf) und die entsprechende Verkehrsentwicklung aufgezeigt werden.

Das Gebiet Hochbord

Das Hochbord umfasst ein Gebiet von 40 ha an der Grenze zur Stadt Zürich, zwischen S-Bahnlinie, Zürichstrasse, Ringstrasse und Überlandstrasse. Es ist mit dem nahen Autobahnanschluss Wallisellen-Neugut und der S-Bahnstation Stettbach hervorragend erschlossen. Entsprechend gross ist die Nachfrage an diesem Standort, der noch über genügend Bauland verfügt. In der Bau- und Zonenordnung von 1986, die heute noch gilt, ist das Quartier als Industrie- und Gewerbegebiet festgelegt. Seit sieben Jahren wird um eine neue Bauordnung gerungen. Die neueste Planungsvorlage ist gegenwärtig in der Vernehmlassung.

Neugutstrasse, Hochbord



2. Entwicklung Nutzung und Verkehr

Nutzung

Die bauliche Entwicklung im Hochbord während der letzten acht Jahre führte zu einer deutlichen Verstärkung des Sektors Detailhandel, vor allem im non food Bereich. Der nördliche Teil gilt heute gemäss Werbung als "das attraktive Wohnzentrum Hochbord Dübendorf" (Inserat von 8 Firmen vom 26. Oktober 1997). Die Verkaufsflächen nahmen seit 1989 um 53% zu, während die gesamten Bruttogeschossflächen lediglich um 27% anstiegen.

Die Arbeitsplätze haben bis etwa vor zwei Jahren um 45% zugenommen, seither stagnieren sie. Im selben Masse sind die Parkplätze vermehrt worden.

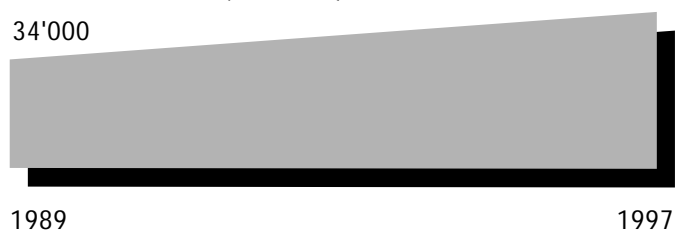
Verkehr

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist im Hochbord mit ca. 15-20% bescheiden, nicht zuletzt, weil die grossen Möbelhäuser relativ weit von der S-Bahnstation entfernt sind. Die Kunden reisen vorwiegend mit dem Auto an. Der tägliche Rückstau (in der Spitzenstunde bis 150 Fahrzeuge an der Kreuzung Ringstrasse/Neugutstrasse) wird Kauf genommen. Die neuesten Zählungen der Kantonspolizei und der RZU zeigen: Der Verkehr des Einkaufsgebietes im nördlichen Teil des Hochbord ist seit 1989 deutlich stärker angestiegen als vergleichsweise der Gesamtverkehr des Knoten Giessen (Ringstrasse/Überlandstrasse) ganz im Norden oder der Kreuzung Sonnental im Süden.

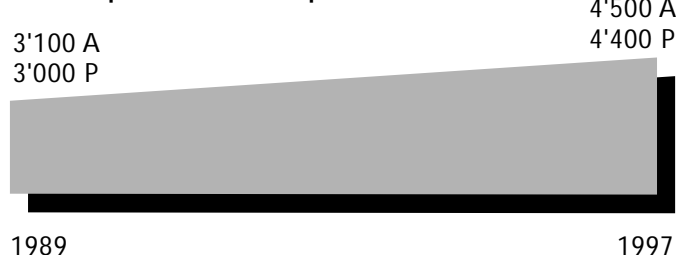
Total Flächen (m2 BGF)



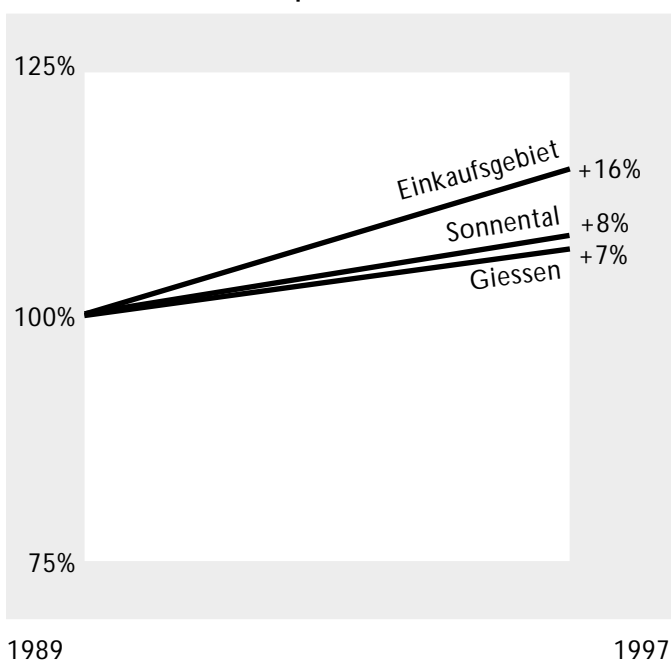
Verkaufsflächen (m2 BGF)



Arbeitsplätze und Parkplätze



Verkehr in der Abendspitzenstunde



3. Bauliche Entwicklung 1933 - 1997

1933

Bereits vor 65 Jahren war das Hochbord als Industriegebiet vorgesehen. In der Bau- und Zonenordnung von 1933 wurde das Hochbord als "Zone für gewerbliche und industrielle Bauten" festgesetzt.

Bemerkenswert ist, dass die Struktur des Erschliessungsnetzes (mit Ausnahme der noch fehlenden Ringstrasse) bereits dem heutigen Strassennetz entspricht, innerhalb des Hochbord damals freilich noch in Form von Flurwegen.

- 1 Überlandstrasse Richtung Zürich
- 2 Zürichstrasse, heutiger Standort S-Bahnstation Stettbach
- 3 Richtung Gockhausen

1933



1961

Schon vor 1961 wurden erste industrielle und gewerbliche Betriebe angesiedelt (Nr. 1, 2, 3 und 4 Gärtnerei). Auch eine Wohnsiedlung entstand (5). Das Hochbord war jedoch als Entwicklungsgebiet noch nicht "entdeckt". Sorgen bereitet damals vielmehr die Entwicklung Dübendorfs zu einer Schlafstadt. Deshalb gab es erste Bestrebungen, den Dorfkern Dübendorfs zu einem wirtschaftlichen Zentrum zu entwickeln. Später (1970) musste man aber feststellen, dass Dübendorf als Einkaufsort an Anziehungskraft eher verloren hatte. Mit der Waro in Volketswil war das erste Shopping Center im Glattal erstellt worden. Und fünf Jahre später existierten mit dem Glattzentrum, dem Zentrum Volketswil und dem Jumbo Dietlikon drei weitere Einkaufszentren. Damit, so befand man damals, sei die Sättigung der Umgebung Dübendorfs mit Einkaufsmöglichkeiten wohl erreicht (Heimatsbuch Dübendorf 1975).

1961



1981

Zwischen 1961 und 1981 setzte ein erster grosser Entwicklungsschub ein. Vorwiegend waren es Industrie- und Gewerbetriebe. An der Ringstrasse (1) entstanden aber bereits Bürogebäude. Die Bau- und Zonenordnung von 1968 hatte das Hochbord zwar ausschliesslich für die Ansiedlung von gewerblichen und industriellen Betrieben bestimmt. Damit waren Büros oder Verkaufsläden nach dem damals gültigen kantonalen Baugesetz nicht ausgeschlossen. Man rechnete jedoch hauptsächlich mit der weiteren Ansiedlung von Industrie und Gewerbe. Die RZU schlug 1982 eine Gleiserschliessung vor, weil das Hochbord nach dem Oberhauserried noch die grössten unüberbauten Industriezonenflächen im RZU-Gebiet aufwies.

Auf dem Luftbild fallen die grossen Parkierungsflächen auf (2). Insgesamt waren es damals 1'300 Parkplätze.

1985

Anfangs der 80er-Jahre wurden mit dem Coop-Baucenter (1983, Nr.1), Prodega Cash and Carry (2) und Samen-Mausier (3) die ersten einkaufszentrenähnlichen Anlagen erstellt. An der Ringstrasse entstanden weitere Bürobauten. Das übrige Gebiet war erst locker überbaut, hauptsächlich durch Industrie- und Gewerbebauten.

1986 wurde eine neue Bauordnung beschlossen, die für das Hochbord heute noch gültig ist. Sie lässt Handels- und Dienstleistungsbetriebe ausdrücklich zu. Bis dahin war das Hochbord kaum ein Thema, das zu Diskussionen Anlass gab. Dies änderte sich 1988, als Nutzung und Verkehr grundsätzlich überprüft wurden. Eine Studie der RZU und der ZPG ergab für den Vollausbau eine mögliche Steigerung von 3'100 auf 19'000 Arbeitsplätze.

1981**1985**

1991

Die Zunahme publikumsintensiver Verkaufsflächen setzte sich fort: 1988 entstand mit dem "Wohnland" (Möbel Pfister, TopTip, Mobitare) ein neuer Schwerpunkt im Hochbord (1), später (1992) folgte Interio (2). Insgesamt bestanden nun 45'000 m² Verkaufsflächen (die Hälfte davon im "Wohnland"). Die gesamte Bruttogeschossfläche lag 1992 bei 280'000 m². Zur Hauptsache siedelten sich gemischte Nutzungen mit einem Büroanteil von 20 bis 80% an. Dazu gehört der grosse Gebäudekomplex der Garage Otto Rupf (3) mit Werkstatt, Verkauf, Büros und Schulräumen. Zunehmend wurden auch reine Dienstleistungsbetriebe erstellt, so die Bank Leu (4) anstelle eines früheren Bauernhofes direkt bei der neuen S-Bahnstation Stettbach (5). Auch Freizeiteinrichtungen kamen hinzu: ein Tennis/Squash-Center (6), ein Dancing (7) und ein Billiardcenter. Und mitten drin die noch immer grossen Flächen der Gärtnerei Beerstecher (8).

1991**1997**

Nach 1992 sind vor allem Neubauten von Banken und Versicherungen erstellt worden: ZKB (1), Waadt-Versicherungen (2) und Ticino-Leben (3). Teilweise sind bisherige Gewerbe- oder Büronutzungen in Verkaufsflächen umgewandelt worden. Zu nennen sind das Office-World (auch 3) und die Teppichgeschäfte Carpetland (4), Orientteppiche (auch 2) und Teppich-Brunner (5) sowie der Lumimarkt (6).

Von den total 332'000 m² Bruttogeschossflächen im Hochbord sind heute 52'000 m² Verkaufsflächen.

1997

4. Verkehrsrichtpläne 1971 und 1998

Die heutige Verkehrserschliessung geht zurück auf den Verkehrsrichtplan von 1971, der auf dem Verkehrslinienplan der Zürcher Planungsgruppe Glattal von 1969 beruht. Teile davon sind heute realisiert: Die Ringstrasse und der Autobahnanschluss Wallisellen-Neugut. Die Hochbordstrasse hingegen ist auch heute erst bruchstückweise vorhanden.

1973 wurden Funktion und Notwendigkeit der Ringstrasse überprüft, was aber zu keinen Änderungen führte. Andere Elemente des Verkehrsrichtplanes von 1971 (wie der Autobahnring von Zürich in Kombination mit der Oberlandautobahn oder die Umfahrung Dübendorfs) haben hingegen inzwischen nur noch planungshistorische Bedeutung.

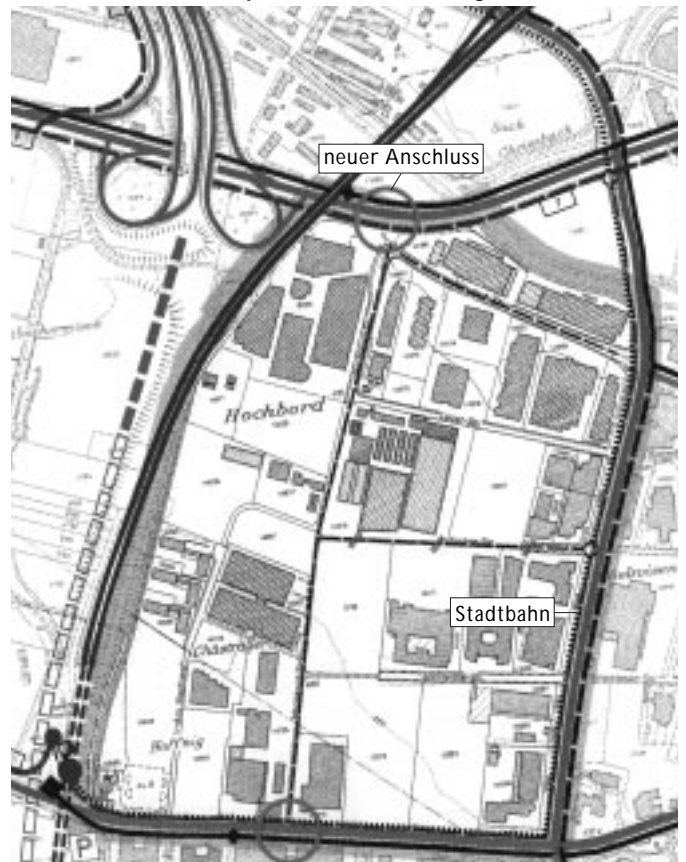
Der kommunale Richtplan Verkehr (Vorlage 1998) sieht hinsichtlich des Strassennetzes ähnlich aus wie das Konzept von 1971. Mit einer wesentlichen Ausnahme: Ein Anschluss der Hochbordstrasse an die Überlandstrasse und an die Autobahn soll das Hochbord besser mit dem übergeordneten Strassennetz verbinden. Zudem enthält der kantonale Richtplan eine "Ostumfahrung Zürich", die im Bereich Stettbach einen Anschluss an die Zürichstrasse erhalten könnte.

Eine starke Aufwertung soll der öffentliche Verkehr erfahren. Geplant ist, dass die künftige Stadtbahn (Mittelverteiler) von Stettbach nach dem Flughafen bzw. nach Oerlikon auch das Hochbord erschliesst. Im regionalen Richtplan ist eine Tramlinie durch die Überlandstrasse vorgesehen. Das Busangebot soll mit einer Linie durch die Hochbord- und Neugutstrasse ergänzt werden.

Verkehrsrichtplan Dübendorf 1971



Kommunaler Richtplan Verkehr, Vorlage 1998



5. Vergleichsrechnung mit Einkaufszentrum

Die Verkaufsflächen im Hochbord von 52'000 m² entsprechen der Grössenordnung des Glattzentrums (45'300m²). Von den Einkaufszentren ist einzig das Shopping Center Spreitenbach zusammen mit Tivoli (53'100 m²) grösser. Andere wie das Seedammcenter Pfäffikon (20'300 m²) und das Volkiland (19'800) weisen weniger als die Hälfte der Verkaufsflächen im Hochbord auf.

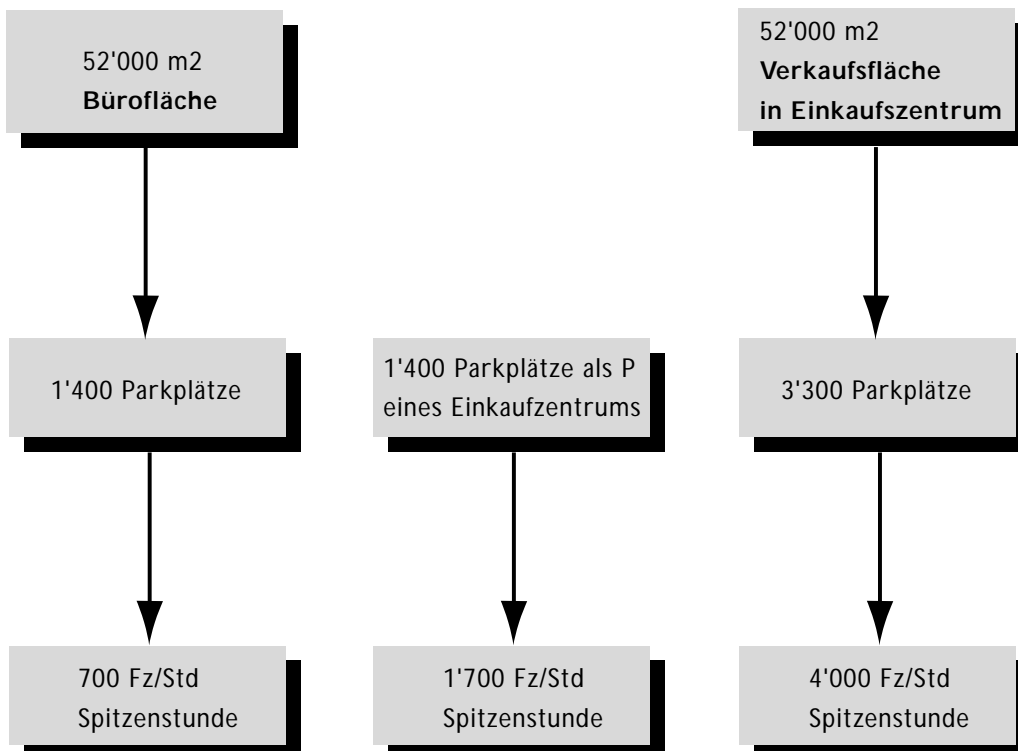
Bei der Schätzung des Verkehrsaufkommen des Hochbord wurden Verkaufsflächen bisher wie Büroflächen behandelt, da für beide Nutzungen dieselbe Anzahl Pflichtparkplätze verlangt wurden (1Abstellplatz pro 40 m² BGF). Die so resultierenden 1'400 Parkplätze (inkl. 100 freiwillig erstellte) erzeugen in der Abendspitze einen Verkehr von 700 Fahrzeugen pro Stunde.

Wären die 1'400 Parkplätze Bestandteil eines Einkaufszentrums, müsste (nach schweizerischen Durchschnittswerten) mit einem Verkehr von 1'700 Fahrzeugen pro Stunde gerechnet werden, da das Verkehrsaufkommen pro Parkfeld und der Spitzenstundenanteil bei Einkaufszentren wesentlich höher ist.

Eine weitere Vergleichsrechnung ergibt noch höhere Werte. Für ein Gross-Einkaufszentrum mit 52'000 m² Verkaufsfläche werden im Durchschnitt 3'300 Parkplätze bereitgestellt. Daraus resultiert ein Verkehrsaufkommen von 4'000 Fahrzeugen in der Spitzenstunde.

Die Ansammlung von Fach-und Verbrauchermärkten im Hochbord ist zwar nicht gleichzusetzen mit einer Grossanlage. Die Vergleichsrechnungen deuten aber auf das erhöhte Verkehrsaufkommen hin, das mit der Ansiedlung einkaufszentrenähnlicher Anlagen verbunden ist.

Vergleichsrechnung mit Einkaufszentrum



6. Rückblick und Ausblick

Im Hochbord haben rückblickend drei Faktoren zu einer starken baulichen Entwicklung in den Bereichen Verkauf und anderen Dienstleistungen beigetragen: Die Eröffnung des "Wohnlandes" 1988, die Nähe des Glattzentrums und der Einkaufszentren in Dietlikon sowie die Erstellung der S-Bahnstation Stettbach (1990).

Die strassenseitige Erschliessung konnte mit dieser raschen Entwicklung nicht Schritt halten. Die Strasseninfrastruktur wurde seinerzeit auf eine herkömmliche Industrie- und Gewerbezone hin dimensioniert. Büronutzungen und Verkaufsflächen wurden erst später aktuell.

Das Beispiel Hochbord zeigt, dass nicht nur eigentliche Einkaufszentren, sondern auch Konzentrationen von Fach- und Verbrauchermärkten zu erheblichen Verkehrsproblemen führen. Solche Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, um darauf reagieren zu können, stellt eine besondere Aufgabe dar, die eine eingehende Beobachtung der Trends im Detailhandel verlangt.

Wie geht es weiter im Hochbord? Nach einem Konzept von 1995, auf dem die derzeitige BZO-Vorlage beruht, soll das Hochbord weiterhin eine Industrie- und Gewerbezone mit hoher Dichte bleiben. Verkehrsvermindernde Massnahmen sind aber vorgesehen. So sollen grossflächige Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 2000m² Verkaufsfläche nur noch im (weitgehend überbauten) nördlichen Teil des Hochbord zugelassen werden. Die Zahl der Pflichtparkplätze für Büro-, Geschäftshäuser und Verkauf soll massiv herabgesetzt werden. Bisher war 1 Abstellplatz pro 40m² BGF verlangt, neu nur noch pro 2'500 GNF (Gesamtnutzfläche). Zudem ist eine obere Grenze von maximal 1 Abstellplatz pro 105 m² GNF vorgesehen.

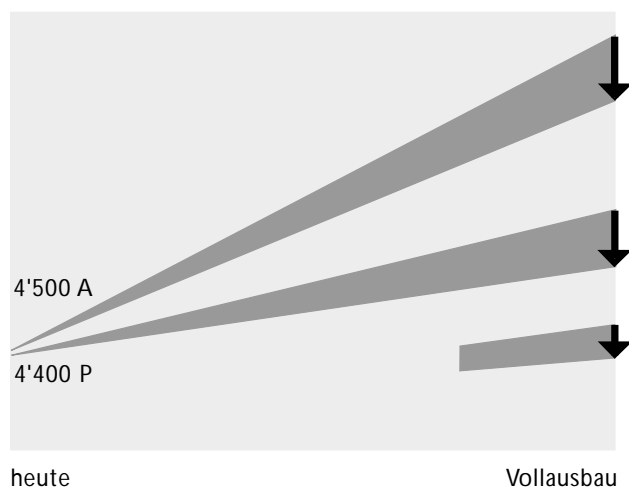
Eine Gegenüberstellung der heutigen Situation und des Vollausbaus ist in der folgenden Graphik zusammengefasst.

Total Flächen (BGF)



787'000 m² (Progn. 1995)
760'000 m² (Progn. 1988)

Arbeitsplätze, Parkplätze und Verkehr



19'000 A (Progn. 1988)

16'000 A (Progn. 1995)

11'000 P (Progn. 1988)

8'300 P (Progn. 1995)

5'700 Fz/Std (Progn. 1988)

4'200 Fz/Std (Progn. 1995)