



GR Geschäft Nr. 195/2009

ANTRAG

des Stadtrates vom 19. Dezember 2008

Nr. 130



Beschluss des Gemeinderates

betreffend

ÖV-Plattform Stettbach; Bewilligung eines Bruttokredites von 2'687'000 Franken für ein etappiertes Projekt der Neuanlage des Platzes, Vergrösserung der Velo-Abstellanlage, Überdachung des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe.

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 8. November 2007, gestützt Art. 5, Ziff. 3 und Art. 29, Ziff. 4.2, der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005

b e s c h l i e s s t :

1. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat einen Bruttokredit von 2'687'000 Franken für die ÖV-Plattform Stettbach in etappierter Ausführung (Neuanlage des Platzes, Vergrösserung der Velo-Abstellanlage, Überdachung des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe) zu bewilligen.
 2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Produktionskosten-Indexes (PKI) zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2007) und der Bauausführung.
 3. Der Stadtrat wird mit dem Vorbereiten und Durchführen der Urnenabstimmung beauftragt.
 4. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.
-



WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1.	Das Wichtigste in Kürze	3
1.1	Um was geht es?	3
1.2	Mehrfrequenzen durch Glattalbahn	3
1.3	Funktional und attraktiv	3
1.4	Gemeinsame Finanzierung	4
1.5	Etappiertes Vorgehen – Anpassungen beim Standard	4
1.6	Strategische Investition in Standortqualität	4
2.	Ausgangslage	4
3.	Ist-Zustand	5
4.	Projekt	6
4.1	Plattformränder	7
4.2	Perrondächer	7
4.3	Beleuchtung	7
4.4	Fusswegverbindungen	7
4.5	Veloverkehr/Bike+Rail	8
4.6	"Kiss+Rail" und Taxistandplätze	8
4.7	Seilbahn Zoo	8
4.8	P+R-Anlage Stettbach	9
4.9	Überbauung auf dem Grundstück der Stadt Dübendorf	9
4.10	Facelifting S-Bahnhof Stettbach (SBB)	9
4.11	Künstlerische Gestaltung von Gottfried Honegger im Bahnhof Stettbach	10
4.12	Sagentobelbach	10
4.13	Technisches	11
5.	Bauausführung	11
6.	Rechtliche Verfahren	11
7.	Kosten / Kostenteiler	12
8.	Objektkredit und Gebundene Ausgaben	14
8.1	Objekt-Kredit	14
8.2	Gebundene Ausgaben	14
9.	Anbindung Rand Ost (Etappe 2)	14
11.	Budgetnachweis	14
12.	Schlussbemerkungen	15
13.	Aktenverzeichnis	17



1. Das Wichtigste in Kürze

1.1 Um was geht es?

Im Zuge der dritten Ausbaustappe der Glattalbahn soll die ÖV-Plattform Stettbach zu einer funktional und städtebaulich attraktiven Verkehrsdrehscheibe um- und ausgebaut werden. Die Stadt Dübendorf hat sich gemäss gesetzlichen Vorgaben an den Baukosten zu beteiligen. Ihr Anteil besteht aus bereits bewilligten 2,218 Millionen Franken gebundenen Ausgaben und 2,687 Millionen Franken, die als Objektkredit der Volksabstimmung zu unterbreiten sind. Finanziert werden damit im Wesentlichen die Neugestaltung des Platzes, die Vergrösserung der Veloabstellanlage und die Überdachung des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach. Diese Investition in die Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in einer intensiv genutzten Region ist für Dübendorf von strategischer Bedeutung.

1.2 Mehrfrequenzen durch Glattalbahn

Die ÖV-Plattform Stettbach verknüpft unter- und oberirdisch auf engem Raum die Verkehrsträger Bahn, Bus und Tram. Täglich frequentieren 23'000 Menschen den Bahnhof Stettbach. Mit jährlich 8,3 Millionen Benutzern belegt Stettbach beim Passagieraufkommen schweizweit Rang 15. Nach Abschluss der dritten Baustappe der Glattalbahn (Auzelg-Stettbach) werden sich die Frequenzen noch einmal deutlich erhöhen. Ab Ende 2010 führt eine direkte Bahnlinie zum Flughafen und erschliesst dabei Zentrumsgebiete mit zahlreichen Arbeitsplätzen. Die ÖV-Plattform Stettbach wird diesem Stellenwert und den Erwartungen an ein zeitgemässes ÖV-Zentrum heute nicht gerecht. Ziel des Um- und Ausbaus ist einerseits eine Attraktivitätssteigerung für Fussgänger und Velofahrer, die in Stettbach den ÖV benützen. Andererseits sollen motorisierte Verkehrsteilnehmende animiert werden, auf die öffentlichen Verkehrsträger umzusteigen.

1.3 Funktional und attraktiv

Das im Rahmen eines Projektwettbewerbs erarbeitete Gesamtkonzept sieht vor, die vielfältigen Funktionen und Einrichtungen eines Bahnhofs mit einer neuen Plattform gestalterisch und architektonisch sichtbar zu machen. Die Kernelemente sind:

- Eine funktionale und auch optisch ansprechende Bahnofsüberdachung. Diese schützt sowohl die Abgänge zum unterirdischen Bahnhof als auch die Wartebereiche für die öffentlichen Verkehrsmittel an der Oberfläche.
- Die Neugestaltung der Wendeschlaufe, die künftig von Tram und Glattalbahn gemeinsam genutzt wird.
- Neue Haltestellen für Linienbusse, Taxistandplätze sowie einige Kurzzeitparkplätze für den Zubringer- und Abholverkehr.
- Die Integration eines attraktiven Fussweg-Netzes innerhalb der Plattform. Von allen Ecken der Plattform führen ausserdem Fusswege ins Siedlungsgebiet und in die Landschaft.
- Die Schaffung von insgesamt 400 überdachten Veloabstellplätzen.
- Ein „Facelifting“ für den Bahnhof und ein innovatives Beleuchtungskonzept zur Steigerung von Sicherheit und Wohlbefinden.

Die geplante Zooselbahn ist nicht Gegenstand der Vorlage. Baulich müssen für eine allfällige spätere Realisierung des Seilbahnprojektes keine Vorfinanzierungen geleistet werden. Die Möglichkeit für die Realisierung einer P+R-Anlage bleibt offen.



1.4 Gemeinsame Finanzierung

Die Gesamt-Investitionen für das Bauvorhaben ÖV-Plattform Stettbach inklusive S-Bahnstation belaufen sich auf 39 Millionen Franken, wobei für einen ersten Teil 37.7 Millionen Franken vorgesehen sind. Das Kernprojekt wird aus dem Kredit des Kantons Zürich für die Glattalbahn finanziert. Die Kosten für das Facelifting der S-Bahnstation tragen die SBB. Dübendorf und Zürich beteiligen sich gemäss Kostenteiler auf Basis der gesetzlichen Grundlagen je hälftig am Anteil der Standortgemeinden, wobei Zürich seinen Anteil vorbehaltlich der Zustimmung in Dübendorf bereits genehmigt hat. Für Dübendorf ergeben sich gebundene Ausgaben von 2'218'000 Franken. Der Objektkredit von 2'687'000 Franken unterliegt der Volksabstimmung. Er beinhaltet einen wesentlichen Teil der Neuanlage des Platzes, die Vergrösserung der Veloabstellanlage, die Überdachung des Aufenthaltsbereichs für Personen und den notwendigen Landerwerb.

1.5 Etappiertes Vorgehen – Anpassungen beim Standard

Der Gemeinderat hat am 8. Oktober 2008 die Weisung 112 über das Gesamtprojekt „ÖV-Plattform Stettbach“ abgelehnt. Der Stadtrat verstand diese Ablehnung als Auftrag für eine nochmalige Projekt-optimierung. Diese geschah in enger Abstimmung mit den Partnern VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG und der Stadt Zürich. Die vorliegende Weisung geht davon aus, dass der Ostrand des Platzes in einer späteren Etappe zusammen mit der Entwicklung des städtischen Grundstückes ausgeführt wird. Ausserdem werden anstelle von begrünten Dächern grössere Rabatten erstellt und bei der zusätzlichen Velostation Anpassungen beim Standard vorgenommen. Die für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs dringend notwendige Attraktivität der Gesamtanlage kann mit diesen Massnahmen gleichwohl beibehalten werden.

1.6 Strategische Investition in Standortqualität

Die Neuanlage der ÖV-Plattform Stettbach ist eine strategische Investition in die Standortqualität von Dübendorf an einem Ort, der für die Stadt auch eine Visitenkarte darstellt. Das Projekt berücksichtigt die Ansprüche und Erfordernisse an eine ÖV-Plattform gleichermassen wie den jeweiligen Charakter der angrenzenden Quartiere. Es entspricht ausserdem den im Legislaturprogramm 2006 - 2010 festgehaltenen Zielen, wonach das Gebiet entlang dem Trasse der Glattalbahn durch bauliche und gestalterische Massnahmen aufgewertet wird.

Die Um- und Ausbauten sollen rechtzeitig zur Eröffnung der dritten Etappe der Glattalbahn Ende 2010 abgeschlossen sein.

2. Ausgangslage

Das Einzugsgebiet der Glattalbahn im Dreieck Oerlikon – Flughafen – Stettbach stellt eine der wirtschaftlich dynamischsten Regionen der Schweiz und eines der grössten Arbeitsplatzgebiete des Kantons Zürich dar. Ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem ist für die angestrebte Entwicklung im mittleren Glattal unerlässlich.

Am 9. Februar 2003 genehmigten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich im Rahmen einer Referendumsabstimmung 652 Millionen Franken für die Finanzierung der Glattalbahn. Die Neubaustrecke misst 12,7 Kilometer und beinhaltet 21 Haltestellen. Die Realisierung der Bahn ist in drei Etappen vorgesehen. Die ersten zwei Etappen konnte im Dezember 2006 bzw. 2008 in Betrieb genommen werden.



Der Bau der dritten Etappe betrifft die Gemeinde Wallisellen sowie die Städte Dübendorf und mit der Haltestelle Stettbach auch Zürich. Im Zuge dieser Ausbauetappe wird die ÖV-Plattform sowie die S-Bahn-Haltestelle Stettbach zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe um- und ausgebaut. Da die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) nicht zur Kostenübernahme von Aufwertungsmaßnahmen verpflichtet werden kann, haben sich die Städte Dübendorf und Zürich an den Baukosten zu beteiligen. Für die weitere zielgerechte Projektarbeit ist von Seiten der Stadt eine verbindliche Kostenzusicherung nötig.

Nach der Ablehnung der Weisung 112 über das Gesamtprojekt „ÖV-Plattform Stettbach“ im Gemeinderat hat der Stadtrat mit den beteiligten Partnern das Gespräch gesucht und eine Projektüberarbeitung veranlasst. Dieser konstruktive Prozess brachte einerseits die Erkenntnis, dass ein etappiertes Vorgehen zielführend ist. So soll die Ausgestaltung des Plattformrandes „Ost“ erst mit der Realisierung des Nachbargrundstückes der Stadt Dübendorf an die Hand genommen werden, was eine optimale Abstimmung der Projekte erlaubt. Andererseits konnten durch Standardanpassungen in verschiedenen Bereichen Kosteneinsparungen erzielt werden. Im Vordergrund stehen dabei der Verzicht auf eine Begrünung der Dachanlagen und die vereinfachte Ausführung der Velostation Nord. Ausserdem resultierten beim Rad-Gehweg im Süden der Anlage wie auch bei der Überdachung des Kiosks Anpassungen im Kostenteiler, welche sich entlastend für Dübendorf auswirken. Die übergeordneten Aussagen zum Projekt haben weiterhin Gültigkeit und wurden daher aus der Weisung 112 übernommen.

3. Ist-Zustand

Die heutige S-Bahn-Station Stettbach mitsamt der Wendeanlage für die VBZ-Tramlinie 7 wurde in den 90er Jahren mit der Eröffnung der Zürcher S-Bahn in Betrieb genommen. Der Umsteigeknoten belegt mit seinem grossen Fahrgastaufkommen im schweizerischen Bahnnetz Rang 15. Bei der Station werden verschiedene Verkehrsträger auf engem Raum miteinander verknüpft. Während die S-Bahn unterirdisch hält, sind die restlichen an der Oberfläche angesiedelt. Die doppelgleisige Tramwendschleife mit Überholmöglichkeit für Tramzüge umkreist die Hauptzugänge zur S-Bahn und weist mehrere Haltepunkte auf. Im Innern der Wendschleife sind die Publikumsanlagen konzentriert und mit einem grossflächigen Dach vor der Witterung geschützt. Die Bushaltekannten sind je am südlichen und am nördlichen Perronrand der Wendeanlage angeordnet. Die Busse queren bei ihrer Ein- und Ausfahrt zwei Mal die Tramschienen. Wenige Kurzzeitparkfelder und Taxistandplätze sind ebenfalls in die Anlage integriert. Die Zu- und Wegfahrten erfolgen über lichtsignalgesteuerte Ein- und Ausfahrten. Veloabstellplätze findet man im Bereich der Dübendorfstrasse und entlang dem Perronrand Seite Zürich. Von allen Seiten führen Fusswege zur Wendeanlage.

Der Sagentobelbach wurde mit dem Bau der S-Bahn neu gelegt und führt in zwei 90°-Kurven um die bestehende Wendeanlage herum. Von Stettbach kommend fliesst das Wasser auf der Dübendorfer Seite bis zur Zürichstrasse. Nach der Kurve ist der Bach über eine Länge von 40 m überdeckt. Dieses Bauwerk war als Zufahrtsbrücke zur geplanten unterirdischen P+R-Anlage auf der südlichen Wiese vorgesehen. Der Aufgang Süd des S-Bahnhofes endet heute mitten auf dieser Wiese. Am westlichen Rand der Wendeanlage nimmt der Bach die zweite Kurve und unterquert in einem weiteren Durchlass die Dübendorfstrasse. Anschliessend fliesst er zwischen stark mit Büschen bewachsenen Ufern in Richtung Norden und mündet später bei der ARA Neugut Dübendorf in die Glatt.

Die Haltestelle Stettbach befindet sich auf den Stadtgebieten von Zürich und Dübendorf. Die Stadt Dübendorf hat sich – gemäss gesetzlichen Vorgaben – an den Baukosten zu beteiligen. Für den Bau der ÖV-Plattform Stettbach ist deshalb von Seiten der Stadt eine verbindliche Kostenzusicherung nötig. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Bauarbeiten rechtzeitig auf die Eröffnung der Glattalbahn abgeschlossen werden können.



Der Stadtrat hat im Legislaturprogramm 2006 bis 2010 festgehalten, dass mit verschiedenen Massnahmen das Gebiet entlang dem Trasse der Glattalbahn im Hinblick auf ihre Eröffnung 2010 durch bauliche und gestalterische Massnahmen aufgewertet wird.

4. Projekt

Die Glattalbahn entspricht einer modernen Infrastrukturanlage, sowohl in ihrer Funktion als auch in ihrem optischen Erscheinungsbild. Die ÖV-Plattform Stettbach ist eine der Visitenkarten der Stadt Dübendorf und eine der wichtigsten Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Passagieren.

Im Zuge der dritten Ausbaustufe der Glattalbahn soll die ÖV-Plattform Stettbach zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe um- und ausgebaut werden. Weil von hier aus eine direkte Bahnlinie zum Flughafen führt und diese die arbeitsplatzintensiven Zentrumsgebiete dazwischen verbindet, wird nach Inbetriebnahme der Glattalbahn der Bahnhof Stettbach, mit heute schon 8,3 Millionen Zu- und Aussteigenden, viele zusätzliche Passagiere aus der Umgebung anziehen, die von hier aus S-Bahn, Tram, Zug oder Bus nutzen werden.

Zwei wesentliche Einsprachen und eine neue Randbedingung haben gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Projekt aus dem Jahr 2001 zu Projektanpassungen bei der ÖV-Plattform Stettbach geführt:

- Vorbehalte/Auflagen der Stadt Dübendorf zum Plangenehmigungsantrag VBG; z.B. Kiss+Rail, Zufahrt Taxi, etc.
- Einsprache der Stadt Zürich: Das Projekt ÖV-Plattform Stettbach ist integral zu überarbeiten und vor der Erteilung der entsprechenden Bewilligung der Stadt Zürich erneut vorzulegen.
- Einsprache des Eidgenössischen Rohrleitungsinspektorats: Die VBG haben gemeinsam mit der Erdgas Ostschweiz AG alle Konfliktpunkte zu beurteilen und je nach Resultat eine Umliegung der Erdgasleitung vorzusehen bzw. entsprechende Schutzmassnahmen zu treffen. Bei der Projektierung und Ausführung sind die massgebenden Bestimmungen der Rohrleitungsgesetzgebung zu beachten.
- Neue Randbedingung: Die Möglichkeit für eine Talstation der geplanten Seilbahn Zoo ist in das Konzept zu integrieren.

Im Rahmen eines Workshop-Verfahrens wurde ein Gesamtkonzept in einem kooperativen Prozess erarbeitet, das die neuen Ansprüche und Erfordernisse an die ÖV-Plattform Stettbach berücksichtigt und auch dem jeweiligen Charakter der angrenzenden Quartiere Rechnung trägt. Das städtebauliche und architektonische Konzept ist Ergebnis eines Projektwettbewerbs. Das neue Gesamtkonzept für die ÖV-Plattform Stettbach sieht vor, die vielfältigen Funktionen und Einrichtungen eines Umsteigepunktes gestalterisch und architektonisch sichtbar zu machen. Die ÖV-Plattform will man wörtlich verstanden wissen, das heisst: eine Ebene, wie eine Platte, die in die bestehende Landschaft eingepasst wird. Die Plattform integriert sämtliche Funktionen und Einrichtungen eines Bahnhofs.

Die bisherige Überdachung des Bahnhofs wird durch eine „Landschaft“ aus unregelmässig geformten und geneigten Dächern ersetzt. Die Dächer schützen sowohl die Abgänge, die zum unterirdischen SBB-Bahnhof führen, als auch die Wartebereiche für die öffentlichen Verkehrsmittel an der Oberfläche.



Eine neu gestaltete Wendeschleife, die wie bisher um die Abgänge zum SBB-Bahnhof herum führt, soll künftig von Tram und Glattalbahn gemeinsam genutzt werden. Entlang der Hauptstrasse Zürich-Dübendorf entstehen neue Haltestellen für die Linienbusse, Taxistände sowie einige Kurzzeitparkplätze für den Kiss+Rail-Verkehr.

4.1 Plattformränder

Der Unterschied zwischen dem ursprünglich beantragten Projekt und dem vorliegenden begründet sich hauptsächlich durch die etappierte Ausgestaltung des Plattformrandes Ost. Mit Ausnahme der Veloverbindung zwischen Zürichstrasse und Chästrägerweg ist die äussere Fläche nicht mehr Bestandteil des Antrages. Erst mit der Realisierung einer Überbauung auf dem benachbarten Grundstück der Stadt Dübendorf soll der Ostrand mit seinen Abschlussmauern, Treppen und Rampen komplettiert werden. Dies erlaubt später das exakte Abstimmen der beiden Projekte.

Die restlichen Plattformränder werden in ihrer definitiven Ausgestaltung bereits im ersten Teil realisiert.

4.2 Perrondächer

Acht neue charakteristisch geneigte Perrondächer gewährleisten den notwendigen Wetterschutz bei den Ein- und Ausstiegskanten sowie in der Aufenthaltszone im Mittelbereich der ÖV-Plattform Stettbach. Die Dachkonstruktionen weisen trapezoidale geometrische Grundrisse auf und bilden eine Ebene mit einer konstanten Dachneigung.

4.3 Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept sieht je nach Zweck unterschiedliche Lichtatmosphären vor. Der Lichtplan ist so ausgerichtet, dass einerseits die Landschaftsformation betont und andererseits Sicherheitsmassnahmen berücksichtigt werden. Grundmuster bildet eine in den Grüninseln integrierte disperse, also räumlich voneinander getrennte, eher niedrige Beleuchtung. Der Westrand der Plattform wird linear ausgeleuchtet, während Nord- und Südränder nicht speziell betont werden sollen. Im Westen wird darauf geachtet, dass die Beleuchtung nicht in den Bachbereich streut. Die Aufenthalts- und Wartezonen werden von den Dachuntersichten her hell beleuchtet. Für den Strassenbereich sind höhere Einzelleuchten vorgesehen. Um den Charakter der Plattform auch in der Nacht zu betonen, ist überall der Einsatz von weissem Licht – sogenannt warmes weisses Licht mit wenig Blauanteil geplant. Das weisse Licht hebt sich insbesondere im Strassenbereich vom normalerweise gelben ab. Die Beleuchtung des Ostrandes wird erst mit der Komplettierung des Projektes in Abstimmung mit der Überbauung auf dem Nachbargrundstück realisiert.

4.4 Fusswegverbindungen

Aufgrund der integralen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger wird der Fussgängerverkehr mehrheitlich im Innern der Plattform stattfinden und sich dort verdichten. Die Integration eines Fussverkehrs-Netzes ist für die Plattform elementar. Rund die Hälfte der zirka 12'000 Ein- und Aussteigenden kommt zu Fuss am Bahnhof an und geht zu Fuss vom Bahnhof weg. Von allen Ecken der Plattform führen Fusswege ins Siedlungsgebiet und in die Landschaft hinaus. Der dem linken Bachufer folgende Unterhaltsweg kann in das Wanderwegnetz integriert werden. Zum Hochbordquartier ist der Zugang für Fussgänger vorgesehen. Entlang den Plattformrändern sind überall ausreichend breite Flächen ausserhalb des Gleisbereichs vorhanden, die für die kombinierte Nutzung von Velofahrern und Fussgängern gedacht sind.



4.5 Veloverkehr/Bike+Rail

Drei Velorouten führen zur ÖV-Plattform Stettbach:

- Entlang der Kantonsstrasse Zürich – Dübendorf: Auf beiden Seiten der Plattform sind die Fuss und Radwege kombiniert und seitlich abgetrennt zur Fahrbahn des Verkehrs geführt. Auf der Plattform selber folgt der Veloverkehr in Richtung Zürich auf einem Radstreifen der Fahrbahn, in Richtung Dübendorf als Radweg auf der Plattform. Der Fussgängerstreifen Seite Dübendorf ist mit einer Velofurt ausgestattet.
- Verbindung Alterszentrum Mattenhof – Hochbord als nördliche Tangentialverbindung: Zwischen Plattformrand und Gleisbereich stehen Velofahrern und Fussgängern mindestens 4,5 m zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung.
- Dorf Stettbach – Hochbord (Sagentobelbachweg – Chästrägerweg): Ab dem Sagentobelbachweg führt die Route über eine Velofurt im Fussgängerstreifen entlang dem östlichen Plattformrand mit einer Breite von 4,5 m an der schmalsten Stelle zum Chästrägerweg. Die Querung des Bahntrassees erfolgt dabei ohne Schranken oder Lichtsignalanlagen. Dies wird aufgrund der tiefen Fahrgeschwindigkeiten der Bahn und aufgrund der offenen Platzgestaltung toleriert.

Insgesamt sind auf der ÖV-Plattform Stettbach 400 Veloabstellplätze vorgesehen. An der Nordostecke sind 200 und im Bereich Süd noch einmal 200 platziert. Die Plätze sind überdacht, und mindestens 80 sollen einschliessbar erstellt werden.

Gegenüber dem ursprünglichen Antrag ist die Velostation Nord in vereinfachtem Standard ausgeführt. Es handelt sich nicht mehr um zwei separate Stationen, die seitlich der technischen Räume der SBB angeordnet sind. Vielmehr werden die Veloabstellplätze auf der östlichen Seite in einem Raum konzentriert. Zwei Seitenwände sind offen gestaltet, was die Zugänglichkeit und die Einsichtbarkeit verbessert. Mit geringen Mehrkosten könnten weitere Plätze (z.B. für die Bedürfnisse eawag / EMPA) integriert werden.

4.6 "Kiss+Rail" und Taxistandplätze

Die Bushaltestellen werden flankiert durch 11 markierte „Kiss+Rail“-Plätze, 2 Taxistandplätze und 2 Behindertenplätze. Sie sind über einen Trottoirbereich gegenüber der Busfläche bzw. Inselbereich gegenüber der Kantonsstrasse abgegrenzt. Eine Markierung teilt den Einfahrtsbereich in einen öffentlichen Bereich links und die Busspur rechts. Der Einfahrtsbereich ist so gestaltet, dass sich der Individualverkehr nicht in den Busbereich verirrt. Der Fahrbereich wird durch Normrandsteine von den Grünflächen abgegrenzt. Einzig im Bereich der Bachunterquerung werden 90 cm hohe Betonbrüstungen als Absturzsicherheit in die Lichtöffnung des Baches angebracht.

4.7 Seilbahn Zoo

In der Konzepterarbeitung der ÖV-Plattform Stettbach wurde das Seilbahnprojekt als Option mitberücksichtigt, ist selber aber nicht Gegenstand der Vorlage. Die Talstation würde im Bereich der Ausstiegshaltekannte angesiedelt, der westliche Dreiecksschenkel entspricht der Linienführung der Seilbahn. Die Fläche, die für die Seilbahntalstation nötig wäre, wird von Nutzungen frei gehalten. Baulich müssen für eine spätere Realisierung des Seilbahnprojekts keine Vorinvestitionen geleistet werden. Die Kosten müssten dannzumal von der Bauherrschaft getragen werden. Der Stadtrat ist aber einhellig gegen den Bau einer Seilbahn.



4.8 P+R-Anlage Stettbach

Mit dem regionalen Gesamtplan Glattal (RRB 4722, 1981) wurde im Bereich des Bahnhofs Stettbach eine P+R-Anlage mit 200 bis 240 PP festgelegt. Sie ist über Baulinien gesichert (BDV Nr. 1279/1992). Der Zeitpunkt der Realisierung ist ungewiss, da momentan der politische Wille zur Umsetzung fehlt und auch keine Investoren und Betreiber bekannt sind.

Das Projekt ÖV-Plattform Stettbach respektiert das zukünftige Vorhaben einer definitiven P+R-Anlage. Der neu geführte Sagentobelbach wie auch die umgelegte Erdgas-Hochdruckleitung lassen die Möglichkeit für eine Realisierung offen. Weiterhin liessen sich die ursprünglich vorgesehenen 240 Parkplätze realisieren, selbst wenn jetzt ein Teil der ursprünglich vorgesehenen Fläche durch die Plattform beansprucht wird. Die Ein- und Ausfahrt würde über die Plattform in der südöstlichen Ecke erfolgen.

4.9 Überbauung auf dem Grundstück der Stadt Dübendorf

Östlich angrenzend an die ÖV-Plattform ist auf dem Grundstück der Stadt Dübendorf eine dem einmaligen Standort entsprechende Überbauung vorgesehen. Auch dieses Objekt ist im Konzept der ÖV-Plattform integriert, aber nicht Bestandteil der Vorlage. Geplant ist, im Erdgeschoss öffentliche Nutzungen mit einer Verbindung zum Bahnbetrieb (z.B. Imbiss, Restaurant, Café usw.) unterzubringen. Ein direkter Zugang über den später zu realisierenden Plattform-Rand Ost ist anzustreben. Die Stadt Dübendorf wird die Projektrealisierung mit einer privaten Bauherrschaft dann in Angriff nehmen, wenn der Quartierplan Hochbord rechtskräftig geworden ist.

4.10 Facelifting S-Bahnhof Stettbach (SBB)

Der bestehende Tiefbahnhof hat eine eigene starke Sprache, welche die Erstellungszeit widerspiegelt. Die Erscheinung und die Funktionalität entsprechen nicht mehr in allen Belangen den heutigen Erwartungen und Anforderungen. Diese Situation wird mit dem Projekt „Facelifting S-Bahnhof Stettbach“ verbessert. Der S-Bahnhof Stettbach soll als Ganzes wieder den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen entsprechen. Durch eine adäquate Gestaltung wird der Bahnhof Sicherheit und Wohlbefinden ausstrahlen und an Attraktivität gewinnen. Das Facelifting der S-Bahn-Station Stettbach (2,7 Mio.Fr.) finanzieren die SBB.

Für das eigenständige Projekt Facelifting S-Bahnhof Stettbach zeichnen die SBB als verantwortliche Bauherrin. Weil in Bezug auf das Erscheinungsbild und die Funktionalität ein enger Zusammenhang mit der ÖV-Plattform besteht, wurden beide Projekte terminlich aufeinander so abgestimmt, dass die Möglichkeit besteht, sie auch koordiniert zu realisieren.

Die heutige Anlage entspricht nicht mehr den Anforderungen. Der Bahnhof wirkt düster und abweisend. In der düsteren Atmosphäre fühlt man sich unsicher. Durch eine Aufwertung der Beleuchtung können die Sicherheit und das subjektive Wohlbefinden deutlich verbessert werden. Zudem werden die Oberflächen aufgefrischt und heller gestaltet. Damit kann mehr Wohlbefinden und ein besseres Sicherheitsgefühl erreicht werden. Elemente dazu sind:

- aufgefrischte und optimal beleuchtete Kunstobjekte in Kombination mit neu gestrichenen Wänden
- Erneuerung der Verkleidung zur akustischen Verbesserung
- Ersatz aller Handläufe und Sicherheitsbarrieren durch schlank dimensionierte Chromstahlrohre
- neuer Bodenbelag
- ein neues Beleuchtungssystem wird in der abgehängten Decke möglichst rahmenlos bündig eingelassen



Der bestehende Aufgang Süd führt heute direkt auf die Wiese, die südlich an die Zürichstrasse angrenzt. Ein Trampelpfad, der bei Regen stark versumpft, verbindet heute den Aufgang mit der Sagentobelbachstrasse. Neu wird dieser Aufgang Süd mit dem Projekt ÖV-Plattform wesentlich aufgewertet. Er wird in die Plattform integriert und erschliesst einerseits Veloabstellplätze, andererseits den neuen Fussweg von Stettbach zur Plattform.

4.11 Künstlerische Gestaltung von Gottfried Honegger im Bahnhof Stettbach

Die künstlerische Gestaltung im Bahnhof Stettbach ist seit der Erstellung im Besitz der Stadt Dübendorf. Die Abteilung Tiefbau kontrolliert jährlich die Halterungen und reinigt die Emailplatten. Die künstlerische Gestaltung befindet sich in einem guten Zustand. Durch die nicht mehr richtig funktionierende Beleuchtung kommt sie aber schlecht zur Geltung. Die Beleuchtung der künstlerischen Gestaltung muss im Zuge der Arbeiten für das Facelifting durch die Stadt Dübendorf ersetzt werden. Damit wird die Auffrischung unterstrichen und mit der besseren Präsentation des Kunstwerks einen wesentlichen Beitrag zu einer angenehmen Bahnhofsatmosphäre leisten.

4.12 Sagentobelbach

Der heute teilweise eingedolte Sagentobelbach muss infolge Flächenbeanspruchung durch die neu S-förmig verlaufende Zürichstrasse verlegt werden. Vorgesehen ist, dass der Bach an einer günstigen Stelle entlang der Sagentobelbachstrasse gefasst und von dort über eine grossräumig nach links gerichtete Bachumlegung zum Durchlass (Zürich-) Dübendorfstrasse geleitet wird. Die Zufahrt für Rettungskräfte zum S-Bahntunnel ist weiterhin über eine neue Brücke gewährleistet. Die Platzverhältnisse sind stark beschränkt, zumal die im Richtplan vorgesehene P+R-Anlage berücksichtigt werden muss. Die Bachumlegung kann somit nicht dem natürlichen Talweg folgen, sondern muss vielmehr die südwestliche Ecke der geplanten P+R-Anlage umfliessen.

Gemäss kantonalem Wasserwirtschaftsgesetz weist der neue Lauf des Sagentobelbaches eine lichte Weite von 15 m und beidseitig des Baches je 5 m unverbauete Freihaltezone auf. Ein Unterhaltungsweg ist linksufrig innerhalb der 5 m Freihaltezone integriert. Ein rechtsufriger Weg würde die landschaftlich wichtige Baumgruppe beim Druckschwallschacht des Zürichbergtunnels verunmöglichen. Gemäss der Gefahrenkarte Hochwasser Dübendorf weist der Sagentobelbach einige Engstellen auf, die leicht ausufern können. Da der Bach nahe zum Tiefpunkt der Plattform geführt wird, ist die neue Plattform selber ausreichend gegen das Hochwasser geschützt. Die Zugänge zum S-Bahnhof sind aufgrund der Perronhöhe von 30 cm nicht gefährdet.

Der heutige Durchlass Dübendorfstrasse muss einerseits aufgrund grösserer Flächenbeanspruchung der Plattform verlängert, andererseits aufgrund ungenügender Hochwassersicherheit verbreitert und etwas höher gestaltet werden. Die Gesamtbreite des Abflussprofils wird von heute 2,5 m auf 4,5 m vergrössert; das Lichtraumprofil wird von 1,75 m auf 2 m Höhe aufgestockt. Damit wird die absolute Hochwassersicherheit von einem 30-jährlichen auf ein 100-jährliches Hochwasser erhöht.

Da über die ganze Länge ein Vollquerschnitt ohne Unterteilung vorhanden sein muss, wird der bestehende Durchlass aufgegeben und der neue Durchlass parallel zum bestehenden vollständig neu gebaut. Die Sohle des neuen Durchlasses wird durchgehend fischgängig gestaltet. Zumindest einseitig wird zudem die Sohle des Hochwasserprofils längsdurchgängig für terrestrische Lebewesen gestaltet. Im

Trottoirbereich zwischen Strasse und Gleisraum, neben der Ausfahrt der Bushaltestelle sowie in der Grünfläche neben der Kantonsstrasse, wird je eine Lichtöffnung vorgesehen, die durch Brüstungs-



elemente gegen Absturz gesichert werden. Die Decke des bestehenden Durchlasses wird rückgebaut und der Querschnitt verfüllt.

4.13 Technisches

Raumplanerische Anforderungen an die Führung der Erdgas-Hochdruckleitung: Gemäss Rohrleitungsgesetzgebung sind Bauzonen mit Erdgas-Hochdruckleitungen zu umfahren. Im Gebiet der ÖV-Plattform Stettbach verläuft die Erdgas-Hochdruckleitung Altburg-Tiefenbrunnen, als Bestandteil der Erdgasringleitung rund um die Stadt Zürich. Diese Erdgas-Hochdruckleitung befindet sich heute am östlichen Rand der bestehenden Haltestelle exakt unter der geplanten ÖV-Plattform Stettbach.

Das Bundesamt für Verkehr hat im Plangenehmigungsverfahren vom 24. Januar 2004 der VBG verfügt, dass alle Konfliktpunkte der Leitung mit der ÖV-Plattform Stettbach zu beurteilen und je nach Resultat eine Umlegung bzw. entsprechende Schutzmassnahmen vorzusehen sind.

Mit den zu erwartenden Passagierzahlen ist eine deutlich höhere Personenbelegung im Einflussbereich der Erdgas-Hochdruckleitung absehbar. Wegen des räumlichen Nutzungskonfliktes und der zukünftig noch personenintensiveren Nutzung der Plattform muss die Erdgas-Hochdruckleitung umgelegt werden. Die Projektierung der neuen Linienführung der Erdgas-Hochdruckleitung erfolgte koordiniert mit der Projektierung der Umlegung von Sagentobelbach und der Plattform.

5. Bauausführung

Bauherrschaft sind die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Die hoheitlichen Interessen der Stadt Dübendorf werden durch die Abteilung Tiefbau wahrgenommen. Nach Vorliegen der notwendigen Kreditbewilligung und Plangenehmigung soll Anfang 2009 mit dem Umbau begonnen werden, damit rechtzeitig mit der 3. Etappe der Glattalbahn Ende 2010 auch die Haltestelle Stettbach fertig wird.

Die ÖV-Plattform Stettbach hat verkehrstechnisch einen grossen Stellenwert. Bei der Realisierung des neuen Projekts gilt es auf diese hohen Betriebsfrequenzen Rücksicht zu nehmen. Das Bauvorhaben soll weitgehend unter Aufrechterhaltung des Betriebs realisiert werden. Das betrifft nicht nur den Tram- und Busverkehr. Auch die Bedürfnisse des motorisierten Individual-Verkehrs, der Velofahrer und Fussgänger, die den Bahnhof Stettbach ansteuern, um den Schienenverkehr der SBB zu nutzen, sind zu berücksichtigen. Das daraus entwickelte Konzept sieht vor, das Projekt in 4 Hauptphasen umzusetzen:

- Phase A: Umlegung von Bach und Erdgas-Hochdruckleitung
- Phase B: Strassenbereich, Bushaltestellen, Kiss+Rail
- Phase C: Gleisbereich und Plattform
- Phase D: Fertigstellungen wie Signale, Technik, Innenausbau, Haustechnik und Begrünungen usw.

6. Rechtliche Verfahren

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um einen Teil einer Eisenbahnanlage. Deshalb werden die baurechtlichen Verfahren nach Bundesrecht abgewickelt. Die VBG hat das Projekt der Bevölkerung an einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Vom 9. November 2007 bis zum 10. Dezember 2007



erfolgte die öffentliche Planaufgabe gemäss Art. 18 ff. Eisenbahngesetz. Die Stadt Dübendorf konnte als Betroffene im Rahmen dieses Verfahrens ihre Rechte geltend machen.

Mit dem Datum vom 10. Oktober 2008 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Plangenehmigung für das Projekt in seiner Endgestaltung erteilt. Das vorliegende Projekt setzt einen ersten Teil dieses Vorhabens um und bedarf deshalb keiner neuen Genehmigung.

7. Kosten / Kostenteiler

Ende März 2001 hat der Bundesrat den VBG die Infrastruktur-Konzession erteilt. Am 6. März 2002 reichten die VBG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Bauprojekt mit dem zugehörigen Gesuch für das Plangenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz des Bundes ein.

Mit Vorlage vom 19. Dezember 2001 beantragte der Regierungsrat des Kantons Zürich dem Kantonsrat die Genehmigung folgender zwei Rahmenkredite:

- 555 Millionen Franken für den Bau der Glattalbahn und der Zusatzverbindung Binzmühle-/Friesstrasse zu Lasten des Verkehrsfonds sowie
- 97 Millionen Franken für die damit koordinierten Strassenausbauten und Anpassungen im Mittleren Glattal aus allgemeinen Steuermitteln.

Zugleich beantragte der Regierungsrat in diesem Rahmen zwei Objektkredite für die erste Bauetappe von 100 Millionen Franken für die Glattalbahn und von 35 Millionen Franken für Strassenausbauten im Rahmen einer ersten Etappe.

Der Kantonsrat hiess die Kredite in seinen Sitzungen vom 16. und 23. September 2002 gut. Gegen diesen Beschluss hat die SVP am 26. November 2002 das Referendum ergriffen. Am 9. Februar 2003 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich die Rahmenkredite für den Bau der Glattalbahn sowie der Strassenausbauten und -anpassungen im mittleren Glattal mit einer Mehrheit von 66,6% deutlich angenommen, Dübendorf mit 65% Ja-Stimmen.

In der Weisung zur Volksabstimmung wurde festgehalten:

- „Der Investitionsanteil des Kantons für die festen Anlagen des Glattalbahn-Stammnetzes (Land, Trasse und bahntechnische Anlagen) und der Zusatzverbindung Binzmühle-/Friesstrasse beträgt 555 Millionen Franken. Gemäss Gesetz sind die Investitionen aus dem kantonalen Verkehrsfonds zu finanzieren. Die weiteren Kosten sind je nach Nutzen und rechtlichen Vorgaben durch die Standortgemeinden, den Kanton als Strasseneigentümer oder Dritte zu tragen.“

So sorgen die Gemeinden im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen (§ 6). Weiter gewährt der Staat Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) das Verkehrssystem erweitern (§ 4 PVG).

Die Gesamt-Investitionen für das Bauvorhaben der ÖV-Plattform Stettbach, die Umlegungen des Sagentobelbachs und der Erdgas-Hochdruckleitung belaufen sich aufgrund des Kostenvoranschlages auf 39 Millionen Franken. Davon werden in der ersten Etappe 37.7 Millionen Franken realisiert.

Das Kernprojekt für die Neugestaltung der ÖV-Plattform wird finanziert aus dem Kredit des Kantons Zürich für die Glattalbahn. Das Facelifting der S-Bahn-Station Stettbach finanzieren die SBB. Die



Standortgemeinden Zürich und Dübendorf beteiligen sich gemäss Kostenteiler auf der Basis der gesetzlichen Grundlagen.

Anpassungsarbeiten an Werkleitungen in öffentlichen Strassen sind gemäss Bundesgerichtsentcheid durch die Glattalbahn zu tragen. Gemäss Verursacherprinzip sind die Kosten für Anpassungsarbeiten an bestehenden Strassen, die durch den Neubau der Stadtbahn notwendig sind, ebenfalls von der Glattalbahn zu übernehmen. Nach dem Nutzniesserprinzip richtet sich die Kostenbeteiligung am Neubau entsprechend den sich aus dem Neubau ergebenden Vorteilen. Das Mehrwertprinzip berücksichtigt bei der Kostenzuweisung durch den Bau entstandene Mehr- oder Neuwerte wie beispielsweise bei einem Ersatz von teilweise abgeschriebenen Werkleitungen durch eine Neuanlage.

Der Kostenvoranschlag wurde für das überarbeitete Projekt ÖV-Plattform Stettbach analog zum gesamten Projekt Glattalbahn erstellt. Die Kosten sind somit direkt vergleichbar mit dem Bauprojekt 2001 (Preisstand 1. April 2001). Die Kosten beinhalten den Projektstand Plangenehmigung 2007 (inkl. Teuerung mit 6.4 % aufgerechnet, Genauigkeit $\pm 10\%$).

Für das Projekt ÖV-Plattform Stettbach haben zwischen den Standortstädten Zürich und Dübendorf, mit den VBZ, der SBB und mit dem Kanton Verhandlungen betreffend Kostenteiler stattgefunden. Die Kosten zwischen der Stadt Dübendorf und der Stadt Zürich konnten hälftig aufgeteilt werden.

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2007 errechneten Gesamtkosten für die Städte Dübendorf und Zürich belaufen sich auf 9'808'000 Franken. Die Kostenaufteilung zwischen VBG, Zürich und Dübendorf setzt sich wie folgt zusammen:

Bauteil	Betrag gem. KV VBG	Anteil Städte Zürich und Dübendorf je 50%	Objektkredit	Gebundene Ausgaben
1 Grundstück	66'000	33'000	16'500	16'500
2 Baustelleneinrichtungen	363'400	181'700	94'900	86'800
3 Vorbereitung	277'200	138'600	138'600	
4 Trasse	797'500	398'750	267'800	130'950
5 Anpassungen	5'335'500	2'667'750	1'270'350	1'397'400
6 Bahntechnische Anlagen	0	0		
7 Übriges	1'603'800	801'900	495'300	306'600
<i>Übriges Teil Tiefbau</i>	1'603'800	801'900	495'300	306'600
<i>Übriges Teil Bahntechnik</i>	0	0		
Total ohne Teuerung	8'443'400	4'221'700	2'283'450	1'938'250
Teuerungsberechnung				
Hauptgruppe 1	66'000	33'000	16'500	16'500
Hauptgruppe 2-5	6'773'600	3'386'800	1'771'650	1'615'150
Hauptgruppe 7	1'603'800	801'900	495'300	306'600
Teuerung HG 2-5 + 7 6.4%	536'000	268'000	145'100	122'900
Total Teil Bahntechnik	8'979'400	4'489'700	2'428'550	2'061'150
Hauptgruppe 6	0	0	0	0
Hauptgruppe 7 Teil Bahntechnik	0	0	0	0
Teuerung	0	0	0	0
Total Teil Bahntechnik	0	0	0	0



Total inkl. Teuerung	8'979'400	4'489'700	2'428'550	2'061'150
Reserve ca. 3 % ¹⁾	138'000	69'000	69'000	0
Mehrwertsteuer 7,6 %	690'800	345'400	189'800	155'600
TOTAL inkl. Mehrwertsteuer	9'808'200	4'904'100	2'687'350	2'216'750
Rundung +/- für Antrag		900	-350	1250
Total		4'905'000	2'687'000	2'218'000
¹⁾ Reserve nur bei Objektkredit				

8. Objektkredit und Gebundene Ausgaben

8.1 Objekt-Kredit

Die Kosten von 2'687'000 Franken sind eine strategische Investition für die Stadt Dübendorf. Sie beinhaltet einen ersten Teil der Neuanlage des Platzes, Vergrösserung der Veloabstellanlage, Überdachung des Aufenthaltsbereiches für Personen und den notwendigen Landerwerb. Dieser Betrag unterliegt dem obligatorischen Referendum.

8.2 Gebundene Ausgaben

Die Aufwendungen von 2'218'000 Franken sind bereits bewilligt. Sie beinhalten die Anpassung der Zugänge zur Haltestelle aufgrund der neuen Gleisanlage, die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen, die Erstellung einer neuen Versickerungsanlage sowie die Verlegung des Bachs mit naturnaher Gestaltung. Sie dienen der technischen Erneuerung bestehender Anlagen und sind deshalb gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) durch die Gemeinden zu tragen.

9. Anbindung Rand Ost (Etappe 2)

Die in einer zweiten Etappe zu realisierende Ausgestaltung des östlichen Plattformrandes wird mit Gesamtkosten von 1,3 Mio. Franken veranschlagt und soll gemäss Vereinbarung mit der Stadt Zürich innerhalb von acht Jahren erfolgen. Die Kosten werden in Analogie zur ersten Etappe je hälftig durch Zürich und Dübendorf getragen. Für Dübendorf ergeben sich damit Kosten von 650'000 Franken. Der Kostenbeitrag der Stadt Zürich beträgt max. 650'000 Franken (zusätzlich Teuerung).

10. Kapitalfolgekosten

Mit der Kapitalfolgekostenberechnung wird die zukünftige Belastung der Laufenden Rechnung dargestellt. Gemäss Kreisschreiben der Direktion der Justiz und des Innern betreffend dem Rechnungswesen in den Zürcher Gemeinden (§ 37 lit. a) ist für Abschreibung und Verzinsung mit Kosten von mindestens 10% der Nettoinvestitionen zu rechnen. Die jährliche Belastung in der Laufenden Rechnung beträgt 490'000 Franken.

11. Budgetnachweis

Der aktuelle Finanzplan geht von Aufwendungen in der Höhe 5.7 Millionen Franken aus. Im Finanzplan 2008 bis 2012 sind die aktualisierten Kosten von 4.9 Millionen Franken einzustellen (Objektkredit: 2.678 Mio. Fr. und gebundene Ausgaben: 2.218 Mio. Fr.).



12. Schlussbemerkungen

Mit der Überarbeitung der Weisung Nr. 112 hat der Stadtrat auf die Kritik an der Vorlage reagiert. Das nun vorliegende Projekt wird von den Partnern VBG, Stadt Zürich und SBB mitgetragen. Es bringt für Dübendorf und Zürich Minderkosten von je rund 1 Mio. Franken (Etappen 1 + 2), ohne den überzeugenden Gesamtcharakter der Lösung zu schmälern. Bei einer Ablehnung der Kreditvorlage müsste ein neues Projekt erarbeitet werden. Bis in Übereinstimmung mit der Stadt Zürich ein neues Projekt vorliegen würde, müssten Provisorien erstellt werden. Der Komfort zur Benutzung und die Attraktivität der ÖV-Plattform Stettbach würde einen grossen Imageschaden erleiden. In einer intensiv genutzten Region wie dem Gebiet „Hochbord“ geht es vor allem darum, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ÖV sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wäre es auch aus einer volkswirtschaftlichen Gesamtschau heraus kaum verständlich, wenn der Ausbau der ÖV-Plattform Stettbach nicht umgesetzt würde.

Dübendorf, 19. Dezember 2008

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

Rolf Butz
Stadtschreiber



ÖV-Plattform Stettbach; Bewilligung eines Bruttokredites von 2'687'000 Franken für einen ersten Teil der Neuanlage des Platzes, Vergrösserung der Velo-Abstellanlage, Überdachung des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe.

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Hans Felix Trachsler
Präsident

Marcel Amhof
Sekretär

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

Andrea Kuhn
Präsidentin

Marcel Amhof
Sekretär

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom



13. Aktenverzeichnis

Antrag Nr. 130

ÖV-Plattform Stettbach; Bewilligung eines Bruttokredites von 2'687'000 Franken für eine erste Etappe der Neuanlage des Platzes, Vergrösserung der Velo-Abstellanlage, Überdachung des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe.

1. Stadtratsbeschluss Nr. 448 vom 19. Dezember 2008
2. Weisung Nr. 130 vom 19. Dezember 2008
3. Übersichtsplan "Plan E" vom 15. Dezember 2008

Weitergehende Informationen und Datenmaterial sind in den Akten zur Weisung Nr. 131 vom 19. Dezember 2008 betreffend Volksinitiative für einen modernen Bahnhof Stettbach enthalten.