



GR Geschäft Nr. 196/2009

ANTRAG

des Stadtrates vom 19. Dezember 2008

Nr. 131



Beschluss des Gemeinderates

betreffend

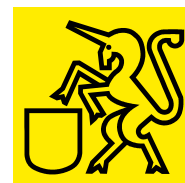
Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 4. Dezember 2008, gestützt Art. 5, Ziff. 3 und 7 sowie Art. 29, Ziff. 4.2, der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005

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

1. Die Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“ mit folgendem Wortlaut:
Die Stadt Dübendorf beteiligt sich mit einem Objektkredit von 4'382'000 Franken am Umbau und der Neugestaltung der ÖV-Plattform Stettbach. Hinsichtlich Projekt und Kosten ist der Antrag des Stadtrates vom 8. Mai 2008 massgebend
wird zur Kenntnis genommen und den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.
 3. Der Stadtrat wird mit dem Vorbereiten und Durchführen der Urnenabstimmung beauftragt.
 4. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.
-



WEISUNG

Ausgangslage

Patrick Angele, Gemeinderat SP/JUSO, hat als Erstunterzeichner am 13. Oktober 2008 die Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“ dem Stadtrat zur Vorprüfung eingereicht. (§ 124 Gesetz über die politischen Rechte, GPR; § 96, Ziffer 4 Gemeingesezt).

Die Initiative wurde mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Die Stadt Dübendorf beteiligt sich mit einem Objektkredit von 4'382'000 Franken am Umbau und der Neugestaltung der ÖV-Plattform Stettbach. Hinsichtlich Projekt und Kosten ist der Antrag des Stadtrates vom 8. Mai 2008 massgebend.

Die Vorprüfung ergab, dass die eingereichte Initiative die gesetzlichen Bestimmungen gemäss §§ 122 und 123 GPR erfüllt.

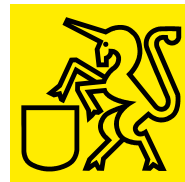
Das Initiativkomitee setzt sich aus den vierzehn folgenden Personen zusammen:

- Patrick Angele, Gemeinderat JUSO, Stettbachstrasse 44, 8600 Dübendorf (Erstunterzeichner)
- Max Senn, Gemeinderat SP, Stägenbuckstrasse 8a, 8600 Dübendorf (Zweitunterzeichner)
- Toni Lanzendörfer, Gemeinderat SP/JUSO, Meiershofstr. 11, 8600 Dübendorf
- Hans Baumann, Gemeinderat SP, Im Tobelacker 5, 8044 Gockhausen
- Pia Etter, Gemeinderätin SP, Wangenstrasse 71, 8600 Dübendorf
- Peter Schuppisser, Gemeinderat SP/JUSO, obere Geerenstr. 41, 8044 Gockhausen
- Peter Anderegg, Kantonsrat SP, Schulhausstrasse 20, 8600 Dübendorf
- Beat Hess, Grüne Partei, Arkadenweg 6, 8600 Dübendorf
- Peter Boos, Grüne Partei, im Winkel 6, 8600 Dübendorf
- Andrea Kuhn, Gemeindepräsidentin CVP, Überlandstrasse 209, 8600 Dübendorf
- Rosmarie Zapfl, alt Nationalrätin CVP, Kriesbachstrasse 85, 8600 Dübendorf
- Stefan Schneider, Gemeinderat CVP, Grünenstrasse 34, 8600 Dübendorf
- Kurt Berliat, Gemeinderat CVP, Gartenstrasse 12, 8600 Dübendorf
- Matthias Maag, Gemeinderat EVP, Stettbachstrasse 76, 8600 Dübendorf
- Thomas Stalder, Gemeinderat EVP, Alte Gfennstrasse 64a, 8600 Dübendorf

Die Frist von sechs Monaten zur Sammlung und Einreichung der für das Zustandekommen des Initiativs erforderlichen 300 Unterschriften begann mit der amtlichen Publikation vom 31. Oktober 2008.

Zustandekommen der Initiative / Rechtmässigkeit

Am 4. November 2008 haben Vertreter des Initiativkomitees dem Stadtrat 97 Unterschriftenbogen eingereicht. Die Prüfung der Unterschriften durch die zuständige Stelle – die Einwohnerdienste Dübendorf – hat ergeben, dass insgesamt 582 gültige Unterschriften vorliegen (Bericht vom 24. November 2008). Die Initiative ist somit innert Frist und mit der nötigen Anzahl Unterschriften zu Stande gekommen. Der Stadtrat hat diese Feststellung innert drei Monaten seit der Einreichung zu veröffentlichen. Innert sechs Monaten seit Einreichung der Initiative hat der Stadtrat über die Rechtmässigkeit zu beschliessen (§§ 127 und 128 GPR). Diese kann ebenfalls bejaht werden. Das Zustandekommen der Volksinitiative wird am 12. Dezember 2008 im amtlichen Publikationsorgan (Glattaler) publiziert.



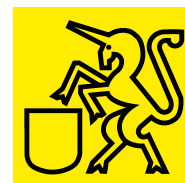
Zum Inhalt der Initiative

a) Formelles

Da sich die Initiative ausdrücklich auf die bisherige Vorlage bezieht, beinhaltet die Initiative einen ausgearbeiteten Entwurf. Es handelt sich um einen Gegenstand des obligatorischen Referendums.

b) Materielles

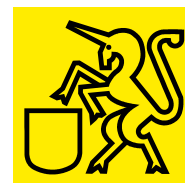
Der Stadtrat orientiert sich bei seinem Antrag und dem Bericht an seiner Vorlage vom 8. Mai 2008 (SRB Nr. 148 und Weisung Nr. 112).



Antrag und Weisung des Stadtrates vom 8. Mai 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	5
1.1	Um was geht es?	5
1.2	Mehrfrequenzen durch Glattalbahnhof	5
1.3	Funktional und städtebaulich attraktiv	5
1.4	Gemeinsame Finanzierung.....	6
1.5	Strategische Investition in Standortqualität	6
2	Ausgangslage	6
3	Ist-Zustand.....	6
4	Projekt.....	7
4.1	Perrondächer	8
4.2	Beleuchtung	8
4.3	Fusswegverbindungen.....	8
4.4	Veloverkehr/Bike+Rail	9
4.5	„Kiss+Rail“ und Taxistandplätze	9
4.6	Seilbahn Zoo	9
4.7	P+R-Anlage Stettbach	9
4.8	Überbauung auf dem Grundstück der Stadt Dübendorf.....	10
4.9	Facelifting S-Bahnhof Stettbach (SBB).....	10
4.10	Künstlerische Gestaltung von Gottfried Honegger im Bahnhof Stettbach.....	11
4.11	Sagentobelbach	11
4.12	Technisches.....	11
5	Bauausführung	12
6	Rechtliche Verfahren	12
7	Kosten / Kostenteiler	12
8	Objektkredit und Gebundene Ausgaben	15
8.1	Objekt-Kredit	15
8.2	Gebundene Ausgaben	15
9	Kapitalfolgekosten	15
10	Budgetnachweis	15
11	Schlussbemerkungen	16
12	Aktenverzeichnis	18



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 2,218 Millionen Franken gebundenen Ausgaben und 4,382 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

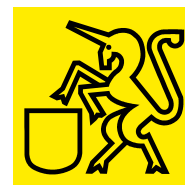
Die ÖV-Plattform Stettbach verknüpft unter- und oberirdisch auf engem Raum die Verkehrsträger Bahn, Bus und Tram. Täglich frequentieren 23'000 Menschen den Bahnhof Stettbach. Mit jährlich 8,3 Millionen Benutzern belegt Stettbach beim Passagieraufkommen schweizweit Rang 15. Nach Abschluss der dritten 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 städtebaulich 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:

- Der Ersatz der bisherigen Bahnhofsüberdachung durch eine „Landschaft“ aus unregelmässig geformten und geneigten Dächern. Diese schützen sowohl die Abgänge zum unterirdischen Bahnhof als auch die Wartebereiche für die öffentlichen Verkehrsmittel an der Oberfläche.
- Die Neugestaltung der Wendeschleife, 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 Zooseilbahn 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 40,2 Millionen Franken. 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. Für Dübendorf ergeben sich gebundene Ausgaben von 2'218'000 Franken. Der Objektkredit von 4'382'000 Franken unterliegt der Volksabstimmung. Er beinhaltet die Neuanlage des Platzes, die Vergrösserung der Veloabstellanlage, die Überdachung des Aufenthaltsbereichs für Personen und den notwendigen Landerwerb.

1.5 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.

Der Um- und Ausbau soll rechtzeitig zur Eröffnung der dritten Etappe der Glattalbahn Ende 2010 abgeschlossen sein.

2 Ausgangslage

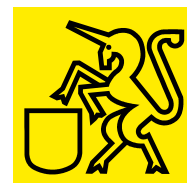
Das Einzugsgebiet der Glattalbahn im Dreieck Oerlikon – Flughafen – Stettbach stellt eine der wirtschaftlich dynamischsten Regionen der Schweiz und eines der grössten Arbeitsplatzgebiete des Kantons Zürich dar. Ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem ist für die angestrebte Entwicklung im 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 erste Etappe konnte im Dezember 2006 in Betrieb genommen werden. Die zweite Etappe ist im Bau und wird im Dezember 2008 eröffnet.

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 städtebaulich 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.

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 Ausgang 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.

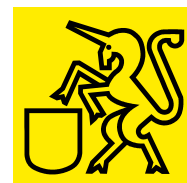
4 Projekt

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 Ausbaustappe der Glattalbahn soll die ÖV-Plattform Stettbach zu einer städtebaulich 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 zu Projektanpassungen bei der ÖV-Plattform Stettbach geführt:

- Vorbehalte/Auflagen der Stadt Dübendorf zum Plangenehmigungsantrag VBG; z.B. Kiss+Ride, 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 Umlegung 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 and Rail-Verkehr.

4.1 Perrondächer

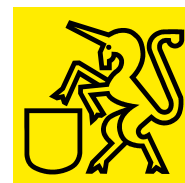
Acht neue charakteristisch geneigte Perrondächer gewährleisten den notwendigen Wetterschutz bei den Ein- und Ausstiegskanten sowie in der Aufenthaltszone im Mittelbereich der ÖV-Plattform Stettbach. Die Dachkonstruktionen weisen trapezoidale geometrische Grundrisse auf und bilden eine Ebene mit einer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

4.2 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 Ost- und Westrand der Plattform werden 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.

4.3 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 Unterhaltungsweg kann in das Wanderwegnetz integriert werden. Zum Hochbordquartier ist der Zugang für Fussgänger zu den Gebäuden direkt am Platz und als Durchgang vorgesehen. Entlang den Plattformrändern sind überall ausreichend breite Flächen ausserhalb des Gleisbereichs vorhanden, die für die kombinierte Nutzung von Velofahrern und Fussgängern gedacht sind.

4.4 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 beiden Richtungen auf einem Radstreifen der Fahrbahn. 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 200 sollen einschliessbar erstellt werden.

4.5 „Kiss+Rail“ und Taxistandplätze

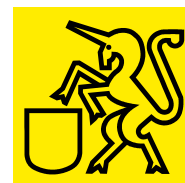
Die Bushaltestellen werden flankiert durch 11 markierte „Kiss+Rail“-Plätze, 2 Taxistandplätze und 2 Behindertenplätze. Sie sind über einen 4,5 m breiten Trottoirbereich gegenüber der Busfläche bzw. 2,5 m breiten Bereich gegenüber der Kantonsstrasse abgegrenzt. Eine Markierung teilt den Einfahrtsbereich 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.

4.6 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.

4.7 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.

4.8 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 Plattform-Rand Ost ist anzustreben. In diesem Sinne werden die Niveauverhältnisse mit dem Projekt ÖV-Plattform Stettbach abgeglichen. Zudem werden Lösungen gesucht, die ein gemeinsames Nutzen der geplanten Veloabstellanlage erlauben. Die Stadt Dübendorf wird die Projektrealisierung mit einer privaten Bauherrschaft dann in Angriff nehmen, wenn der Quartierplan Hochbord rechtskräftig geworden ist.

4.9 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 (Fr. 2,7 Mio.) finanzieren die SBB.

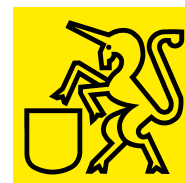
Für das eigenständige Projekt Facelifting S-Bahnhof Stettbach zeichnen die SBB als verantwortliche Bauherrin. Weil in Bezug auf das Erscheinungsbild und die Funktionalität ein enger Zusammenhang mit der ÖV-Plattform besteht, wurden beide Projekte terminlich aufeinander so abgestimmt, dass die Möglichkeit 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 Ausgang Süd führt heute direkt auf die Wiese, die südlich an die Zürichstrasse angrenzt. Ein Trampelpfad, der bei Regen stark versumpft, verbindet heute den Ausgang mit der Sagentobelbachstrasse. Neu wird dieser Ausgang 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.



4.10 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.

4.11 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.

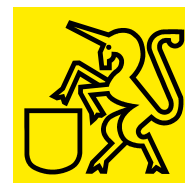
Gemäss kantonalem Wasserwirtschaftsgesetz weist der neue Lauf des Sagentobelbaches eine lichte Weite von 15 m und beidseitig des Baches je 5 m unverbaute Freihaltezone auf. Ein Unterhaltsweg ist linksufrig innerhalb der 5 m Freihaltezone integriert. Ein rechtsufriger Weg würde die landschaftlich wichtige 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 Brüstungselemente gegen Absturz gesichert werden. Die Decke des bestehenden Durchlasses wird rückgebaut und der Querschnitt verfüllt.

4.12 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:

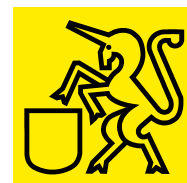
- Phase A: Umlegung von Bach und Erdgas-Hochdruckleitung
- Phase B: Strassenbereich, Bushaltestellen, Kiss+Rail
- Phase C: Gleisbereich und Plattform
- Phase D: Fertigstellungen wie Signale, Technik, Innenausbau, Haustechnik und Begründungen usw.

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 Planauflage gemäss Art. 18 ff. Eisen-Bahn-Gesetz. Die Stadt Dübendorf konnte als Betroffene im Rahmen dieses Verfahrens ihre Rechte geltend machen.

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.“*

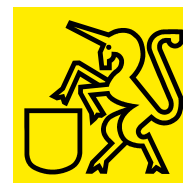
So sorgen die Gemeinden im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen (§ 6). Weiter gewährt der Staat 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, das Facelifting der S-Bahn-Station Stettbach (SBB), die Umlegungen des Sagentobelbachs und der Erdgas-Hochdruckleitung belaufen sich aufgrund von Kostenschätzungen auf 40,2 Millionen Franken.

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 Bundesgerichtsentscheid 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 1,6% aufgerechnet, Genauigkeit $\pm 10\%$).

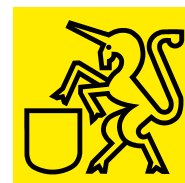


Für das Projekt ÖV-Plattform Stettbach haben zwischen den Standortstädten Zürich und Dübendorf, mit den VBZ, der SBB und mit dem Kanton Verhandlungen betreffend Kostenteiler stattgefunden. Die Kosten zwischen der Stadt Dübendorf und der Stadt Zürich konnten hälftig aufgeteilt werden.

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2007 errechneten Gesamtkosten für die Städte Dübendorf und Zürich belaufen sich auf 13'200'700 Franken. Die Kostenaufteilung zwischen VBG, Zürich und Dübendorf setzt sich wie folgt zusammen:

Bauteil	Betrag gem. KV VBG	Anteil Städte Zürich u. Dübendorf je 50%	Objektkredit	Gebundene Ausgaben
1 Grundstück	66'000	33'000	16'500	16'500
2 Baustelleneinrichtungen	471'400	235'700	148'900	86'800
3 Vorbereitung	277'200	138'600	138'600	
4 Trasse	949'500	474'750	343'800	130'950
5 Anpassungen	7'343'500	3'671'750	2'274'350	1'397'400
6 Bahntechnische Anlagen	0	0		
7 Übriges	2'217'800	1'108'900	802'300	306'600
<i>Übriges Teil Tiefbau</i>	2'217'800	1'108'900	802'300	306'600
<i>Übriges Teil Bahntechnik</i>	0	0		
Total ohne Teuerung	11'325'400	5'662'700	3'724'450	1'938'250
Teuerungsrechnung				
Hauptgruppe 1	66'000	33'000	16'500	16'500
Hauptgruppe 2-5	9'041'600	4'520'800	2'905'650	1'615'150
Hauptgruppe 7 Teil Tiefbau	2'217'800	1'108'900	802'300	306'600
Teuerung HG 2-5 und HG 7	720'600	360'300	237'400	122'900
Total Teil Bautechnik	11'980'000	5'990'000	3'945'350	2'044'650
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	12'046'000	6'023'000	3'961'850	2'061'150
Rundung und Reserve ca. 3 % ¹⁾	227'000	113'500	111'850	1'650
Mehrwertsteuer 7,6 %	927'700	463'850	308'250	155'600
TOTAL inkl. Mehrwertsteuer	13'200'700	6'600'350	4'381'950	2'218'400
Rundung +/- für Antrag			50	-400
Total für Antrag		6'600'000	4'382'000	2'218'000

¹⁾ Reserve nur bei Objektkredit



8 Objektkredit und Gebundene Ausgaben

8.1 Objekt-Kredit

Die Kosten von 4'382'000 Franken sind eine strategische Investition für die Stadt Dübendorf. Sie beinhaltet die 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 für die Anpassung der Zugänge zur Haltestelle und den Zubringerverkehr aufgrund der neuen Gleisanlage, Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen, wie Erstellung einer neuen Versickerungsanlage, der Verlegung vom Bach mit naturnaher Gestaltung dienen der technischen Erneuerung bestehender Anlagen und sind deshalb gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) durch die Gemeinden zu tragen.

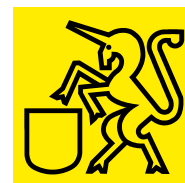
Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben im Sinne von § 121 des Gemeindegesetzes und § 28 des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt vom 10. Oktober 1984. Es besteht auch kein erheblicher Spielraum im Sinne des Gesetzes. Für die Bewilligung der Ausgaben ist ungeachtet der Höhe der Kosten der Stadtrat zuständig.

9 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 660'000 Franken.

10 Budgetnachweis

Der aktuelle Finanzplan geht von Aufwendungen in der Höhe 5'700'000 Franken aus. Im Finanzplan 2008 bis 2012 sind die aktualisierten Kosten von 6'600'000 Franken einzustellen.



11 Schlussbemerkungen des Berichtes vom 8. Mai 2008

Bei einer Ablehnung der Kreditvorlage könnte die Bike+Rail-Anlage nicht um 200 Abstellplätze erweitert und die geplanten Perrondächer nur mit Normwartehallen der VBZ und der VBG erstellt werden. Der Komfort zur Benutzung und die Attraktivität der ÖV-Plattform Stettbach würde einen grossen Imageschaden erleiden. Eine zusammenhängende Überdachung für den Personenaufenthalt sowie die Ergänzung der Bike+Rail-Anlage könnten nachträglich nur mit einem grösseren finanziellen Aufwand erstellt werden.

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.

12 Antrag des Stadtrates

Die Initiative bezieht sich ausdrücklich auf den Antrag und die Weisung des Stadtrates vom 8. Mai 2008. Der Gemeinderat hat am 8. Oktober 2008 diesen Antrag des Stadtrates (Weisung 112) über das Gesamtprojekt „ÖV-Plattform Stettbach“ mit Kosten von 4'382'000 Franken abgelehnt.

Der Stadtrat verstand diese Ablehnung als Auftrag für eine Projektoptimierung und hat eine solche, in enger Abstimmung mit den Partnern VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG und der Stadt Zürich, erarbeitet. Das überarbeitete Projekt weist rund eine Million Minderkosten gegenüber dem ursprünglichen Antrag des Stadtrates vom Mai 2008 aus und geht von einer etappierten Realisierung des Platzes beim Bahnhof Stettbach aus. Ausserdem wurden vorab im Bereich der Dachgestaltung und der Velostation Anpassungen beim Standard vorgenommen. Die für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs dringend notwendige Attraktivität der Gesamtanlage ist mit der neuen Vorlage gleichwohl beibehalten worden. Der Stadtrat hat dieses Projekt an seiner Sitzung vom 19. Dezember 2008 gutgeheissen und zu handen des Gemeinderates Dübendorf verabschiedet.

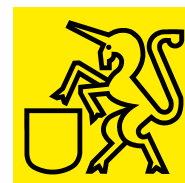
Aufgrund des neuen und optimierten Kreditantrages für den Bahnhof Stettbach empfiehlt der Stadtrat dem Gemeinderat, den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative an der Urne zu empfehlen.

Dübendorf, 19. Dezember 2008

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

Rolf Butz
Stadtschreiber



GR Geschäft 196/2008

Antrag 131

Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Hans Felix Trachsler
Präsident

Marcel Amhof
Sekretär

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

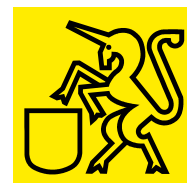
Gemeinderat Dübendorf

Andrea Kuhn
Präsidentin

Marcel Amhof
Sekretär

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom



13 Aktenverzeichnis

Antrag Nr. 131

Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“.

1. Stadtratsbeschluss Nr. 449 vom 19. Dezember 2008
2. Weisung (Bericht und Antrag) Nr. 131 vom 19. Dezember 2008
3. Bericht der Einwohnerdienste Dübendorf betreffend Bestätigung der eingereichten Unterschriften
4. Stadtratsbeschluss Nr. 378 vom 23. Oktober 2008
5. Stadtratsbeschluss Nr. 148 vom 8. Mai 2008
6. Weisung Nr. 112 vom 8. Mai 2008
7. Übersichtsplan Stadtraum und Landschaft
8. Projektleitblatt (VBG Nr. 5.200)
9. Projektbeschrieb, technischer Bericht (VBG Nr. 5.202)
10. Situationsplan 1:500 (VBG Nr. 5.203)
11. Längenprofil Bahn 1:500/50 (VBG Nr. 5.204)
12. Längenprofil Strasse 1:500/50 (VBG Nr. 5.205)
13. Charakteristische Schnitte 1:200 (VBG Nr. 5.206)
14. Normalprofile 1:50 (VBG Nr. 5.207)
15. Landerwerksplan 1:500 (VBG Nr. 5.208)
16. Landerwerbstabellen (VBG Nr. 5.209)
17. Werkleitungsplan 1:500 (VBG Nr. 5.210)
18. Plan Hochbauten, Situation 1:200 (VBG Nr. 5.213)
19. Plan Hochbauten, Schnitte 1:200 (VBG Nr. 5.214)
20. Umlegung Sagentobelbach, Beschrieb (VBG Nr. 5.215)
21. Umlegung Sagentobelbach, Situation, Längenprofil und Querprofile (VBG Nr. 5.216)
22. Umlegung Erdgas-Hochdruckleitung, Übersichtsplan 1:10'000 (VBG Nr. 5.218)
23. Umlegung Erdgas-Hochdruckleitung, Streckenplan (VBG Nr. 5.220)
24. Umlegung Erdgas-Hochdruckleitung, Objektplan (VBG Nr. 5.221)
25. Facelifting S-Bahnhof, Beschrieb (VBG Nr. 5.223)
26. Facelifting S-Bahnhof, Situation Perronebene 1:200 (VBG Nr. 5.224)
27. Facelifting S-Bahnhof, Typenschnitte 1:100, 1:50 (VBG Nr. 5.225)
28. Leistungsfähigkeit LSA (VBG Nr. 5.226)
29. Signalisation KSS (VBG Nr. 5.227)
30. Sicherheitsbericht (VBG Nr. 5.228)
31. Übersichtsplan Stadtraum und Landschaft 1:5'000 (VBG Nr. 5.231)
32. Architektenplan, Situation 1:500 (VBG Nr. 5.232)