



## 21. Sitzung Gemeinderat (2006 – 2010)

Datum, Zeit:	Montag, 2. März 2009, 19.00 Uhr
Ort:	Saal Reformiertes Kirchenzentrum ReZ
Vorsitz:	Andrea Kuhn-Senn, Ratspräsidentin
Anwesend:	37 Ratsmitglieder
Entschuldigt abwesend:	Peter Bless (DP) Theo Johner (DP) Orlando Wyss (SVP)
Protokoll:	Marcel Amhof, Sekretär
Stimmzähler:	Rolf Biggel, Bereich rechts, FDP und Bürotisch Patric Crivelli, SVP Stefanie Huber, Bereich links
Weibeldienst:	Leopoldo Putorti

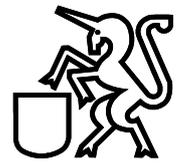
### Geschäfte

1. Mitteilungen
2. Protokoll der 20. Sitzung vom 2. Februar 2009
3. Postulat Thomas Maier (GEU) betreffend „Bahnhof Dübendorf“ / Begründung und Überweisung (Geschäft Nr. 197/2009)
4. Postulat Patrick Angele (Juso) betreffend „Cannabis Tests“ / Begründung und Überweisung (Geschäft Nr. 199/2009)
5. ÖV-Plattform Bahnhof Stettbach / Kreditgenehmigung (Geschäft Nr. 195/2009)
6. Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“ / Verabschiedung (Geschäft Nr. 196/2009)

### 1. Mitteilungen

#### Mitteilungen der Ratspräsidentin:

- Neue Geschäfte:  
Im Büro Gemeinderat sind seit der letzten Sitzung folgende Geschäfte eingegangen:
  - Postulat Thomas Maier (GEU) betreffend „Bahnhof Dübendorf“ (197/2009), Postulat Patrick Angele (Juso) betreffend „Cannabis Tests“ (199/2009) (heute traktandiert).
  - Antrag Stadtrat zur Genehmigung der Statutenänderung Zweckverband Spital Uster (198/2009, GRPK zur Prüfung überwiesen).
  - 2 Postulate Hans Baumann (SP) zum Vorziehen öffentlicher Investitionen bzw. zu beschäftigungspolitischen Massnahmen (200/2009 und 201/2009, Behandlung in nächster Sitzung Büro GR).



- Motion Patrick Angele (Juso) betreffend „Cannabis Tests“  
Gemeinderat Patrick Angele (Juso) hat am 10. Februar 2009 seine Motion betreffend Cannabis Tests formell zurückgezogen. Das Geschäft Nr. 191/2008 ist damit erledigt.
- Akkreditierung von Medienvertretern  
Das Büro des Gemeinderates hat Beat Matter, Redaktor „Glattaler“, für die Berichterstattung akkreditiert.
- Einladungen:
  - Der Gemeinderat ist von Tiefbauvorstand Rolf Güttinger zu einem Besuch in der ARA Neugut eingeladen. Termin: 11. Mai 2009, ca. ab 17 Uhr. Transport vom Stadthaus zur ARA und zurück wird organisiert. Eine Einladung folgt.
  - Der Gemeinderat und die Schützengesellschaft Rafz laden die Mitglieder des Gemeinderates am Montag, 13. Juli, zum Ratsherren-Schiessen ein.
- Nächste Sitzung  
Die nächste GR-Sitzung findet am Montag, 6. April 2009 um 19.00 Uhr im Saal des ReZ statt.

#### Erklärung Hochbauvorstand Hans Zeier (CVP):

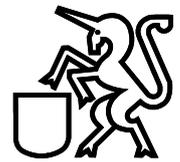
Stadtrat Hans Zeier (CVP) orientiert über den Stand der Rekurse zu zwei Baubewilligungen in Stettbach. Der Heimatschutz habe einen Rekurs eingereicht, weshalb der durch den Stadtrat verhängte Baustopp bestehen bleibt. An den Ruinen passiere darum in den nächsten Monaten nichts.

#### Fraktionserklärung Ruedi Herter (FDP):

„Heute Vormittag hatte ich noch keinen Anlass für diese Erklärung der FDP-Fraktion. Als ich dann aber im AVU die Ankündigung der parlamentarischen Vorstösse von Ratskollege Hans Baumann zum Thema ‚Beschäftigungspolitische Massnahmen‘ gelesen hatte, ging es mir durch den Kopf, dass die FDP-Fraktion nicht erst in der Krise nach solchen Massnahmen gerufen hat, sondern bereits im Herbst 2007. Die damalige FDP-Fraktion hat dann eine Motion für ein ‚Einsatzprogramm für Langzeiterwerbslose und Sozialhilfebeziehende – Pflege von Naturschutz- und Kulturgutobjekten‘ (Geschäft Nr. 105/2007) eingereicht. Die Motion wurde in ein Postulat umgewandelt und von einer grossen Ratsmehrheit unterstützt dem Stadtrat überwiesen. Im Frühjahr 2008 wurde vom Ratsbüro bekannt gegeben, dass einem Ersuchen des Stadtrates um Fristverlängerung zur Beantwortung des Postulates zugestimmt worden sei. Nun ist wieder ein knappes Jahr vergangen, das Postulat ruht immer noch – obwohl sich die Situation am Arbeitsmarkt enorm zuspitzt, und die Zahl der Erwerbslosen und damit auch der Sozialhilfefälle ansteigt.

Die Postulanten erwarten von den zuständigen Gremien bis Ende März 2009 eine verbindliche Stellungnahme bezüglich der zu erwartenden Beantwortung des Postulates oder aber eine fundierte Aussage über die Gründe der eklatanten Verzögerung der Postulatsbeantwortung. Hans Baumann kann ich vorwarnen: Es könnte mit der Beantwortung seiner Vorstösse länger gehen.“

Keine weiteren Wortmeldungen.



## 2. Protokoll der 20. Sitzung vom 2. Februar 2009

Gegen das erwähnte Protokoll sind bei der Präsidentin des Gemeinderates keine Berichtigungsanträge eingegangen. Es ist somit in Anwendung von Art. 58 der Geschäftsordnung genehmigt.

## 3. Postulat Thomas Maier (GEU) betreffend „Bahnhof Dübendorf“ / Begründung und Überweisung (Geschäft Nr. 197/2009)

### Begründung Thomas Maier (GEU):

„Heute ist ein spezieller Abend im Gemeinderat Dübendorf, und er passt damit wunderbar zu den über das Wochenende aufgekommenen Frühlingsgefühlen: Wir werden uns heute fast nur mit dem öffentlichen Verkehr befassen. Und genau wie im Frühling spriesst Hoffnung und positive Aufbruchstimmung. Gerne nutze ich die Gelegenheit hier und begründe – möglichst kurz – meine Beweggründe, warum ich dieses Postulat eingereicht habe.

Dazu nehme ich Sie gerne mit auf einen Spaziergang gestern zusammen mit meiner Familie. Mein Weg führte mich – zu Fuss und mit Kinderwagen – unter dem Bahnhof Dübendorf hindurch. Auf der Seite des Militärflugplatzes war ich äusserst positiv überrascht über das gut gelungene, jetzt endlich fertig gestellte Wohngebäude, wo einst ein Pneuhändler das so wertvolle Grundstück sträflich vernachlässigte. Ein nicht unbedingt schöner Fleck von Dübendorf hat sich wunderbar ins Positive gewandelt. Nach diesen guten Gefühlen taucht man ein in die Unterführung unter der Überlandstrasse. Rasch wird es dunkel und etwas schmutzig. Die farbigen Wände vermögen das noch etwas aufzuhellen – etwas. Aber wie wir alle wissen: Dieser Teil der Unterführung wird im Rahmen des Baus auf dem Areal Bahnhof Nord rundum erneuert und modernisiert. Anschliessend folgt der Teil unter den Geleisen hindurch. Überall liegt Abfall herum, der Abfalleimer überquillt, es riecht streng, und das dunkle Ambiente lässt die Enge nicht eben angenehmer erscheinen. Je näher man der Bahnhofstrasse kommt, desto mehr riecht es nach Kebab. Verstehen Sie mich richtig: Ich mag Kebab. Aber muss der ganze Bahnhof Süd danach riechen? Rasch streben wir dem Ausgang zu – mit dem Kinderwagen muss man aussen herum. Und da ich noch zum Kiosk will, muss ich die Strasse gleich zweimal überqueren. Zum Glück ist Sonntag, und der eher spärliche Verkehr kann so richtig schnell um die Kurve dösen. Haben wir das geschafft, gibt der Kiosk Hoffnung. Dessen Erneuerung ist gelungen, auch wenn er nicht ganz so transparent daherkommt wie auf den Plänen damals versprochen.

In den letzten Monaten und Jahren stand bei Diskussionen rund um den Bahn- und Busverkehr in Dübendorf meist der Bahnhof Stettbach im Zentrum. Dies war und ist nicht nur im Zusammenhang mit der sich im Bau befindenden Glattalbahn so. Nichtsdestotrotz bleibt der Bahnhof Dübendorf der ‚Hauptbahnhof‘ von Dübendorf. Hier steigen täglich Tausende von Menschen in die S-Bahnen ein bzw. verlassen diese. Leider zeigt sich Ihnen, wie eingangs beschrieben und auch hier im Gemeinderat schon mehrmals thematisiert, Dübendorf nicht eben im besten Licht. Die Zugänge wie die Haupttreppe sind dringend zu erneuern bzw. aufzuhellen. Diverse Bauten und Tiefbauten sind älteren Datums und entsprechen nicht mehr den heutigen modernen Bedürfnissen. Bei der Unterführung ist beispielsweise das Miteinander von Velo- und Fussgängerverkehr (schlechte Beleuchtung, Schranken bei der Einfahrt) ein Thema. Bitte verstehen Sie mich richtig: Ich kann Ihnen hier und heute nicht die geniale Lösung für dieses nicht einfache Problem präsentieren. Aber: Die Schranken stellten von Beginn an eine unglückliche, manchmal sogar gefährliche Lösung dar. Ich bin überzeugt, dass mit wenig Geld viel zu erreichen wäre.

Ebenso grosser Handlungsbedarf besteht bei den Veloabstellplätzen. Dass die heutige Situation trotz neuer Velostation hinsichtlich Zugänglichkeit, Kundenfreundlichkeit und vor allem der Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätzen unbefriedigend ist, wurde auch im Rahmen der Diskussionen rund um den Gegenvorschlag zur Veloinitiative festgehalten. Gemeint ist hier vor allem die Anzahl der Plätze ausserhalb der Velostation. In der Velostation hat es in 95 Prozent der Fälle absolut genügend Platz.



Vor der Station kommt aber ein weiteres Problem hinzu: So blockieren beispielsweise ausgerechnet in Stosszeiten wartende oder parkierte Autos meist illegal – auch vor dem gegenüberliegenden Restaurant – immer wieder minutenlang den Zugang zu den Veloabstellplätzen (Velostation und offene Plätze). Die engen Verhältnisse mit der Durchfahrt für die Autos direkt vor den Abstellanlagen sind zudem vor allem für Jugendliche und Schüler sehr gefährlich. Ich musste hier leider letztes Jahr einen mittelschweren Unfall selber miterleben, als ein Auto und eine Velofahrerin und ein Velofahrer, also drei Beteiligte, praktisch unter den Dächern der offenen Station zusammengeprallt sind.

Unserer Meinung nach ist es der ideale Zeitpunkt, um vor allem die Südseite und die Unterführung zu modernisieren und den neuesten Bedürfnissen vor allem von Fussgängern und Velofahrenden anzupassen. Die SBB haben mit dem neuen Lichtkonzept und dem Umbau des Kioskes einen ersten Schritt getan. Jetzt wäre es an der Stadt, die Initiative zu ergreifen und zusammen mit den SBB den Rest in Angriff zu nehmen. Dabei ist nicht die Vergoldung des Bahnhofes gefragt; er soll lediglich ein neues, sauberes Gesicht erhalten, und Verbesserungsvorschläge in Bezug auf die Verkehrssituation sollen geprüft werden, was mit pragmatischen Schritten und effizientem Mitteleinsatz erreicht werden kann. Ein Teil des Geldes, welches dank der Überarbeitung beim Bahnhof Stettbach gespart werden kann, soll damit sinnvoll für die Aufwertung des Bahnhofes Dübendorf eingesetzt werden. Er ist als ÖV-Drehscheibe für die Dübendorfer Bevölkerung mindestens so wichtig wenn nicht wichtiger als der Bahnhof Stettbach. Wir von der GEU haben in der Debatte um den Bahnhof Stettbach immer gesagt, dass wir gerne Geld in den ÖV investieren – aber eben richtig, nachhaltig, zielorientiert und vor allem dort, wo es mit möglichst wenig Geld möglichst viel bringt.

Fazit: Unser Aushängeschild ‚Hauptbahnhof‘ Dübendorf braucht dringend eine Auffrischung. In diesem Sinne bitte ich Sie um Unterstützung dieses Postulats.“

## Diskussion

Andrea Kennel (SP) verlangt das Wort:

Jede ihrer Reise in die verschneiten Berge beginne im Hauptbahnhof Dübendorf. Wer am Bahnhof sei müsse zugeben, dass dieser nicht sehr anmutig sei. Nicht die Unterführung, sondern die Veloplätze seien seit zwei Jahren, seit die Velostation also nicht mehr bewacht werde, das Problem. Die Velostation sei ein Teil des Problems, nicht ein Teil der Lösung. Die Probleme mit der Velostation würden im Gemeinderat jedes Jahr diskutiert, doch seien dabei nie Lösungen gefunden worden. Das Postulat von Thomas Maier greife nun verschiedene Punkte aus diesen Diskussionen auf. Sie sei sich aber nicht sicher, ob der Betrag von Fr. 300'000.- ausreichend gross sei. Ein Pflasterli genüge nicht um aus dem Bahnhof Dübendorf einen Hauptbahnhof zu machen. Ein Beispiel: Wo sei der Bahnhofplatz? Etwa die beiden Fussgängerstreifen über die Strasse oder der Platz vor dem Café? Handlungsbedarf sei gegeben. Sie rufe den Gemeinderat an, das Postulat zu überweisen. An den Stadtrat appelliere sie, das Postulat als Signal dafür zu betrachten, endlich etwas zu unternehmen. Ein bisschen weisse Farbe reiche nicht aus. Es freue sie, nach dem Skifahren an einem schönen Hauptbahnhof anzukommen.

Keine weiteren Wortmeldungen.

## Abstimmung

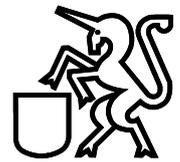
Für Überweisung des Postulates an den Stadtrat

36 Stimmen

Gegen Überweisung des Postulates an den Stadtrat

0 Stimmen

Das Postulat Geschäft Nr. 197/2009 wird mit 36 zu 0 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.



#### 4. Postulat Patrick Angele (Juso) betreffend „Cannabis Tests“ / Begründung und Überweisung (Geschäft Nr. 199/2009)

##### Begründung Patrick Angele (Juso):

Es gehe ihm nicht um einen Spassantrag oder um die persönliche Profilierung, wie es in der Presse geschrieben stand. Vielmehr gehe es ihm um eine pragmatische Lösung und um Jugendschutz. Was wolle er eigentlich? Nach der Ablehnung der Hanf-Initiative im November sei die Schaffung von Teststellen für die Prüfung von Cannabis auf Schadstoffe und den THC-Gehalt in verschiedenen Städten diskutiert worden. Auch nach dem vergangenen November werde weiter gekifft. Gerade junge Menschen müssten sich das Material an dubiosen Orten beschaffen. Es bestünde eine reelle Gefahr für die Gesundheit der Jugendlichen. Vor 20 Jahren habe man erfolglos versucht, die Drogenszene mit Repression aufzulösen, nachher habe man die kontrollierte Heroinabgabe eingeführt. Man dürfe auch heute die Augen vor der Realität nicht schliessen, sondern Hand bieten für einen pragmatischen Jugendschutz.

##### Diskussion

##### Patrick Walder (SVP) verlangt das Wort:

„Nach der Rückweisung der Motion betreffend Cannabis Test empfehlen wir Ihnen das vorliegende Postulat zum gleichen Thema nicht zu überweisen. Auf den ersten Blick könnte eine solche Idee ja verlockend klingen. Leider erkennt man auf den zweiten Blick, dass sie nicht durchdacht ist. Durch die Ablehnung der Hanf-Initiative hat das Volk klar zu erkennen gegeben, dass es eine Cannabis-Politik wünscht, welche auf Repression und Prävention aufgebaut ist. Mit dieser Idee wird nun allerdings versucht, den Cannabis-Konsum durch die Hintertür zu legalisieren oder zumindest den Cannabis-Konsum salonfähig zu machen. Ein solches Vorgehen ist klar zu verneinen. Mit der Möglichkeit, eine verbotene Substanz durch den Staat testen zu lassen, macht man alle Präventionsbemühungen zunichte. Und zum Schein noch Präventionsunterlagen über die Gefahren des Cannabis aufzulegen oder eine obligatorische Beratung einzuführen, macht das Postulat nicht tragbarer. Man muss sich vorstellen, wie ein Jugendlicher bei seinem Dealer Cannabis erwirbt, diese verbotene Substanz durch ganz Dübendorf trägt und schliesslich zum Beispiel im Stadthaus im 2. Stock in der Teststelle verschwinde, und jeder weiss, was sich dort verbirgt. Es darf doch sehr angezweifelt werden, ob eine solche Einrichtung auch wirklich genutzt werden würde. Im Sinne einer vernünftigen Drogenpolitik und im Bewusstsein, dass eine verbotene Substanz verboten ist, bitten wir Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen.“

##### Anna Hermann (CVP) verlangt das Wort:

„Wir erachten das Postulat bezüglich der Überprüfung der Einrichtung einer mobilen oder stationären Cannabis-Teststelle als nicht notwendig und zwar aus folgenden Gründen:

- Cannabis hat in der Regel wenig Schadstoffe (z.B. Blei) und ist auch kein lebensgefährliches Suchtmittel;
- Über die im September 2008 durchgeführten Tests in der Stadt Zürich ist noch keine Auswertung erhältlich, die Analyse dürfte aber wenig aussagekräftig sein, da die Tests nur während eines Monats, jeweils am Dienstag nach Arbeitsschluss für drei Stunden durchgeführt wurden;
- Dabei wurde sehr wenig Cannabis abgegeben. Viel häufiger werden chemische Suchtmittel zum Test abgegeben, welche auch weitaus gefährlicher sind. Von den sogenannten Designerdrogen gibt es über 40 verschiedenen Substanzen;
- Eine Teststelle wäre wenn - dann überhaupt - für die Prüfung sämtlicher Suchtmittel angebracht;



- In diesem Fall wäre eine Zusammenarbeit mit bestehenden Institutionen anzustreben z.B. die besagte DIZ (Drogeninformationsstelle Zürich) oder die ARUD (Arbeitsgemeinschaft für risikoarmen Umgang mit Drogen);
- Diese Fachstellen bieten ebenfalls Informations- und Aufklärungsarbeit an Schulen an (Berufs-, Kantons- und 3. Oberstufe). Ebenso Beratung und Coaching für Lehrpersonen.

Patrick Angele hat die anstehenden Probleme erkannt, und diese gilt es sicher weiter zu verfolgen – eine ‚eigene‘ Teststelle für Dübendorf scheint uns aber nicht die richtige Lösung zu sein. Vielmehr sollten Information und Prävention im Vordergrund stehen, und darauf setzt die CVP.“

Peter Schuppisser (SP) verlangt das Wort:

In der Schweiz werde seit eh und je Hanf angebaut. Zu kiffen sei erst seit 1975 verboten. Auch im Oberen Tobelhof sei Hanf grossflächig angebaut worden, und zu Gotthelfs Zeiten habe man Pfeife mit einer Tabak- und Hanfmischung geraucht. Der Cannabis sei in den letzten Jahren eine Alltagsdroge geworden. Von den 13- bis 19-Jährigen habe jeder Zweite schon Cannabis konsumiert, und es gebe eine steigende Zahl von Konsumenten. Durch die Repression würde das Geschäft mit dem Cannabis in illegale Kreise vertrieben. Um den Gewinn zu erhöhen, käme es zur Streckung mit gefährlichen Stoffen. Vor einigen Jahren habe es einen Skandal um die Verunreinigung von Wein mit Frostschutzmitteln gegeben, doch sei damals niemand auf die Idee gekommen, Wein als illegal zu erklären. Es gebe unterschiedliche Ansichten über die gesundheitlichen Schäden von Hanf. Streckmittel seien aber gefährlich für alle, weshalb er eine Teststelle in Dübendorf fordere.

Keine weiteren Wortmeldungen.

### Abstimmung

Für Überweisung des Postulates an den Stadtrat

8 Stimmen

Gegen Überweisung und für die sofortige Ablehnung des Postulates

25 Stimmen

Das Postulat Geschäft Nr. 199/2009 wird mit 25 zu 8 Stimmen abgelehnt.

## **5. ÖV-Plattform Bahnhof Stettbach / Kreditgenehmigung (Geschäft Nr. 195/2009)**

Referent GRPK Daniel Brühwiler (GEU):  
mit Power-Point-Präsentation

„Nach Ablehnung der ersten Vorlage ÖV-Plattform Stettbach durch den Gemeinderat am 6. Oktober 2008 hat der Stadtrat mit den VBG und der Stadt Zürich Kontakt aufgenommen mit dem Ziel, eine neue Vorlage auszuhandeln, welche auf der einen Seite die Kritik des Gemeinderats aufnimmt, aber von den Projektpartnern immer noch mitgetragen wird. Ausgangspunkt der Verhandlungen war die damals vom Gemeinderat abgelehnte Vorlage. Um zu verhindern, dass die Vorlage in der Stadt Zürich nochmals den ganzen Prozess durchlaufen muss, war von Anfang an klar, dass der früher ausgehandelte Verteilschlüssel zwischen Dübendorf und Zürich in einer neuen Vorlage bei 50/50 Prozent bleiben muss. Damit ist auch klar, dass die als gebunden eingestufteten Kosten der Vorlage (insgesamt ca. 4,4 Millionen Franken) von den Neuverhandlungen nicht berührt wurden. Ausgangspunkt für die Ausführungen sind deshalb die als nicht gebunden eingestufteten Kosten der alten Vorlage von ca. 8,8 Millionen Franken.

Die grösste Einsparung konnte mit dem Verzicht auf die Begrünung der ganzen Dachlandschaft erreicht werden, insgesamt etwas über 1 Million Franken. Die wegfallende Begrünung der Dächer wird auf dem Boden kompensiert. Wichtig zu wissen ist, dass es sich bei der Begrünung nicht um Dachgärten handelt, sondern um eine spärlich begrünte Substratfläche, deren Hauptaufgabe es ist, das



Regenwasser nur verzögert abfliessen zu lassen. Dadurch können die Meteorwasserkanäle kleiner dimensioniert werden. In diesem Sinn ist auch die Kompensation am Boden zu verstehen; sie dient primär der Versickerung von Regenwasser.

Ausgehend von der alten Vorlage die Einsparungen im Überblick:

1. Verzicht auf die Dachbegrünung	Fr. 1.015 Mio.
2. Dachanteil Kiosk durch Kioskbetreiber finanziert	Fr. 0.440 Mio.
3. Rad-/Gehweg Süd zu Lasten Kanton	Fr. 0.340 Mio.
4. Vereinfachungen beim Veloparking Nord	Fr. 0.240 Mio.
5. Oberflächenbeläge aus Beton zu Lasten VBG	Fr. 0.060 Mio.
Total Einsparungen	Fr. 2.095 Mio.

Zusätzlich sieht die Vorlage eine Etappierung in dem Sinn vor, dass der östliche Plattformabschluss erst später ausgeführt wird, wenn auf dem benachbarten städtischen Grundstück eine Überbauung realisiert wird. Damit reduziert sich der beantragte Kredit um weitere 1,3 Millionen Franken. Die Stadt Zürich hat sich verpflichtet, ihren hälftigen Beitrag von 650'000 Franken an den Plattformabschluss Ost zu leisten, sofern er in den nächsten acht Jahren zur Ausführung kommt.

Mit den oben aufgeführten Kostenreduktionen und mit der erwähnten Etappierung reduziert sich der beantragte Kredit von 8,770 Millionen Franken auf 5,375 Millionen Franken. Der Anteil der Stadt Dübendorf beträgt 2,687 Millionen Franken, die vom Stadtrat mit der vorliegenden Vorlage behandelt werden. Offen bleibt im Moment noch die Frage, ob die Gemeinden für diese Investitionen Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes erhalten. Der Stadtrat hat entsprechende Abklärungen beim Kanton eingeleitet. Die GRPK ist der Meinung, dass die Vorlage des Stadtrates unter Berücksichtigung aller Randbedingungen (Verhandlungspartner, Zeitdruck) ein Optimum darstellt und zu einer zweckmässigen ÖV-Plattform Stettbach führt. Die GRPK beantragt dem Gemeinderat einstimmig, dem Kredit von 2,687 Millionen Franken für die ÖV-Plattform Stettbach zuzustimmen.“

Stellungnahme Exekutivbehörde durch Stadtpräsident Lothar Ziörjen (DP):

Die wichtigen Bauteile seien nach wie vor Bestandteil des Kredites. Es gebe keinen Zusammenhang des Randabschlusses mit der ÖV-Plattform, man habe das im ersten Antrag lediglich zusammengefasst als eine Vorinvestition für die Überbauung des eigenen an den Bahnhof angrenzenden Grundstückes. Die Stadt Zürich bezahle die Hälfte an diesen Randabschluss, maximal 650'000 Franken. Er hoffe aber auf eine günstigere Lösung und rechne mit einer Überbauung bis in vier Jahren.

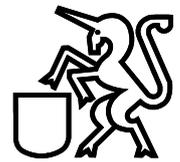
Die Stadt habe auf eine Antwort auf die Frage nach einer Unterstützung durch den Infrastrukturfonds des Bundes gedrängt und erhalten. Demnach erhalte die Stadt Dübendorf keinen Beitrag, da im Falle der Glattalbahn die VBG beitragspflichtig sei und der Infrastrukturfonds für Baukosten der Bahn zweckgebunden sei. Er danke zudem der GRPK für die speditive Behandlung des Geschäfts.

Diskussion

Arthur Gasser (EDU) verlangt das Wort:

Er habe festgestellt, dass auf die Dachbegrünung verzichtet worden sei und frage sich, ob dies während der Sommermonate dazu führe, dass die Dächer die Hitze auf den Platz abstrahlten.

Stadtpräsident Lothar Ziörjen antwortet, dass es sich um keinen geschlossenen Raum handle und eine Abkühlung auch durch eine allfällige Begrünung nicht möglich sei.



## Reto Steiner (SVP) verlangt das Wort:

„An der Gemeinderatssitzung vom 6. Oktober 2008 hat die SVP den Kredit für die ÖV-Plattform Stettbach abgelehnt. Mit diesem Nein war die SVP nicht gegen den Ausbau der ÖV-Plattform. Der SVP ging es alleine um die Kosten von 4,4 Millionen Franken. Diese hohen Kosten wollte die SVP nicht einfach so hinnehmen und lehnte aus diesem Grund den Kredit ab. Dank dem Nein der SVP wurde der Kredit im Rat abgelehnt.

Was passierte? Wurde der Bau der Glattalbahn gestoppt? Wurde das ganze Projekt gefährdet? Werden nun keine Dächer gebaut, wie Tiefbauvorstand Güttinger gedroht hat?

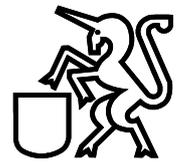
Alle diese Fragen kann man mit Nein beantworten, und trotzdem kam Bewegung in die Sache. Der Stadtrat hat die Zeichen von der SVP und dem Gemeinderat erkannt und ging nochmals über die Bücher. Er setzte sich mit allen Beteiligten an den Tisch und verhandelte nochmals. Bei diesen Verhandlungen konnte zwar am Verteilschlüssel nichts mehr geändert werden. Jedoch konnten gewisse Kosten den VBG, dem Kanton usw. überwältigt werden. Auch bei den Dächern konnten Einsparungen vorgenommen werden. Somit ist der Kredit für die Stadt Dübendorf auf 2,7 Millionen Franken gesunken. Vergessen darf man aber nicht, dass der Ausbau vom Ostrand zurückgestellt worden ist. Dieser Betrag von rund 650'000 Franken wird auch noch ausgegeben werden. Mit dem neuen Kredit von 2,7 Millionen Franken plus die 650'000 Franken für den Ostrand (Total: 3,35 Millionen Franken) hat die Stadt Dübendorf rund 1 Million Franken eingespart.

Die SVP hofft aber, dass wenn das städtische Grundstück überbaut wird, der Stadtrat besser verhandelt und die Kosten für den Ausbau am Ostrand weitergeben wird, und somit für die Stadt Dübendorf keine Kosten mehr entstehen. Mit der neuen Kreditvorlage ist die SVP aber immer noch nicht glücklich. Mit der Einsparung von 1 Million Franken (2 Steuerprozente) und der Hoffnung, die Kosten vom Ausbau Ostrand überwältigen zu können, wird die SVP dem Kredit zähneknirschend zustimmen.“

## Andrea Kennel (SP) verlangt das Wort:

Andrea Kennel betont, dass die Ablehnung des ersten stadträtlichen Antrages nicht nur Dank dem Nein der SVP zustande gekommen sei. „Wer von Ihnen hat den Film ‚Herr der Ringe‘ gesehen? Mir gefällt er nur beschränkt, da es zu viele Kampfszenen gibt. Was mir aber gefällt ist das Auenland, wo die Hobbits wohnen. Die Hobbits sind nicht nur sehr friedlich und gemütlich, sie leben auch im Einklang mit der Natur. So sieht man im Auenland kein einziges Haus, das nicht ein Gründach hätte. Gründach für die Hobbits ist aber nicht ein Dach mit Moos, sondern ein Dach, auf dem Pflanzen wachsen und Vögel ihre Freude daran haben. Was hat nun Stettbach mit den Hobbits zu tun? Einerseits wohl die Gemütlichkeit, dass erst im zweiten Anlauf besser verhandelt wurde. Dann nochmals die Gemütlichkeit, dass nun einige Investitionen aufgeschoben werden, damit der Kreditantrag kleiner wird. Man kann das auch Salamtaktik nennen.

Die wichtigste Gemeinsamkeit des ersten Antrages mit den Hobbits sind aber die Gründächer. Im ersten Antrag des Stadtrates war vorgesehen, die Dächer des Bahnhofs Stettbach extensiv zu begrünen, so dass darauf eine Wiese mit Blumen gedeihen kann. Beim Verzicht sparen wir gemäss Weisung 500'000 Franken oder umgerechnet etwa 1 Steuerprozent. Das Substrat mit der Dicke von 8 cm entspricht einer Magerwiese, mit mehr Substrat könnten auch Sträucher oder Bäume auf den Dächern wachsen. Wa hätten wir mit einem Gründach? Der Nutzen für die vielen tausend Leute, die den siebtgrössten Bahnhof der Schweiz benutzen, ist auf den ersten Blick nicht so klar. Ebenso der Nutzen für Dübendorf. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass der Bahnhof sich mitten im sogenannten Grüngürtel zwischen den Städten Zürich und Dübendorf befindet. Ein Gürtel, der auch für Vögel und andere Tiere wichtig ist. Wenigstens ist eine Kompensation mit Grün innerhalb der ÖV-Plattform vorgesehen, doch dort werden wohl weniger Vögel einen Zwischenhalt einlegen als auf dem Gründach. Oder können Sie sich vorstellen, dass ein Storch inmitten von Passanten eine Zwischenlandung einlegt? Kommt dazu, dass ein Gründach neben CO<sup>2</sup> auch Feinstaub absorbiert. Wenn man also etwas genauer hinschaut, so bringt ein Gründach in Stettbach auch Dübendorf und den



Nutzern von Stettbach viel. Dass der Nutzen von Gründächern unbestritten ist, zeigen auch Städte wie Zürich und Winterthur, für die es klar ist, dass wo immer möglich Dächer begrünt werden.

Daher stelle ich folgenden Antrag:

Punkt 1 im Beschlusspositiv wird folgendermassen angepasst:

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat einen Bruttokredit von 3'187'000 Franken für die ÖV-Plattform Stettbach in etappierter Ausführung (Neuanlage des Platzes, Vergrößerung der Velo-Abstellanlage, Überdachung mit *extensiver Begrünung* des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe) zu bewilligen.

Konkret beantrage ich damit, dass die Begrünung wieder aufgenommen wird.

Mindestens seit dem Film ‚An Inconvenient Truth‘ von Al Gore sind vielen Leute die ökologischen Zusammenhänge klar. Viele sind auch bereit, etwas für die Ökologie und Umwelt zu tun. Viele sind aber leider nur dann grün, wenn es nicht viel kostet. So ist also der Nutzen der Gründächer klar. Die Kosten von 500'000 Franken auch. Doch wie viel Geld sind die 500'000 Franken wirklich? Wie schon erwähnt ist das 1 Steuerprozent. Achtung, hier handelt es sich aber um einmalige Kosten. Das ist im Verhältnis gesehen ein kleiner Anteil an die Natur. Der Bahnhof Stettbach wird sicher mehrere Jahrzehnte so stehen bleiben und genutzt werden. Wenn in ein paar Jahren der Bahnhof Stettbach fertig gestellt ist und intensiv genutzt wird, dann wird man sich fragen, warum man eigentlich im Jahr 2009 die Dächer nicht begrünt hat. Doch dann ist es zu spät. Eine nachträglich Begrünung ist nicht möglich oder nur mit erheblich höheren Kosten als jetzt. Ich bitte Sie daher, heute für die Zukunft zu entscheiden und meinem Antrag zuzustimmen. Wir haben die Chance, mit einem einmaligen Steuerprozent etwas Nachhaltiges für die Natur zu tun. Nutzen wir diese Chance.“

*Die Ratspräsidentin erklärt, dass am Ende der Diskussion über den Antrag von Andrea Kennel und allfällige weitere Anträge abgestimmt werde.*

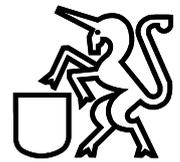
Hans-Felix Trachsler (SVP) verlangt das Wort:

„Stein des Anstosses ist die Dachgestaltung. Vertreter von SP, EVP und CVP wünschten in der Vorberatung in der GRPK begrünzte Dachflächen, wie dies im ursprünglichen Projekt vorgesehen war. Die Mehrheit der GRPK ist allerdings der dezidierten Auffassung, dass mit der nun gewählten Variante ‚konventionelles Dach und Versickerung des Regenwassers in Rabatten‘ der gleiche Effekt kostengünstiger erzielt wird. Begrünzte Dächer haben nämlich den Nachteil, dass ihre Erstellung aufgrund anderer Anforderungen an die Statik wesentlich aufwändiger ist. Ein begrüntes Dach – aus ökologischer Sicht tönt das ja wunderschön – hat nämlich primär den Zweck, das Regenwasser verlangsamt abfließen zu lassen. Ob beim Bahnhof Stettbach nun Methode A oder B umgesetzt wird, spielt aus Sicht der GRPK-Mehrheit keine Rolle. Persönlich stufe ich die Diskussion um die Dachgestaltung als reinen Nebenkriegsschauplatz ein. Eine klare und unmissverständliche Haltung des ganzen Rates ist nötig, um das Ziel zu erreichen, und nicht das Kind mit dem Bad auszuschütten.

Viel wichtiger ist es, dass jetzt die erforderlichen Zusatzbauten realisiert werden können, damit der Bahnhof Stettbach für die Benutzer attraktiv wird. Schliesslich soll das System Glattalbahn seine Wirkung voll entfalten können. Es ist unsere Aufgabe, möglichst optimale Voraussetzungen zu schaffen, damit wir die Passagiere nicht im Regen stehen lassen. Der Antrag von Andrea Kennel ist somit abzulehnen. Vom Initiativkomitee erwarte ich zudem den Rückzug der Initiative, um im Hinblick auf die Volksabstimmung klare Verhältnisse zu schaffen.“

Thomas Maier (GEU) verlangt das Wort:

„Ich möchte im Folgenden ergänzend zu den Ausführungen von Daniel Brühwiler kurz darlegen, warum die GEU heute für die Genehmigung des vorliegenden Kredites ist. Einleitend lässt sich wohl



ohne Übertreibung festhalten: Wir sind beeindruckt – in zweierlei Hinsicht. Erstens in Bezug auf das Tempo des Stadtrates, wie rasch er eine neue Vorlage erarbeitet hat und andererseits über deren Qualität in Bezug auf das, was es kostet, und was wir dafür erhalten. Die GEU hat im letzten Oktober massgeblich dazu beigetragen, dass der Kredit hier im Gemeinderat keine Mehrheit fand. Ich möchte nicht die ganze Geschichte noch einmal aufrollen und unsere gesamte Argumentation repetieren. Im Kern ging es uns darum, dass wir der Meinung sind, dass auch Bauten des öffentlichen Verkehrs sich nach dem langfristig wirklich Notwendigen zu richten habe, also mit möglichst wenig Mitteleinsatz möglichst viel direkten Nutzen für die Benutzer generiert werden soll. Das heisst anders herum auch: Wir wollen keine Vergoldung mit Steuermitteln finanzieren.

Was hat der Stadtrat also verbessert in der Zwischenzeit? Klar herauszustreichen sind natürlich die tieferen Gesamtkosten. Wir hätten uns hier zwar noch mehr vorstellen können, sind aber mit dem Erreichten zufrieden. So macht es Sinn, die Investitionen beim angrenzenden Grundstück der Stadt erst dann auszulösen, wenn dort ganz genau klar ist, was passiert. Investieren wir heute, müssten wir eventuell in einigen Jahren noch einmal Geld in die Hand nehmen. Weiter hat sich der Kostenteiler verbessert. Klar bleiben für uns die Punkte mit den Werkleitungen (Abschiebung von Projektmehrkosten aufgrund des Gerichtsentscheides) oder dem hohen Anteil an Strassenbauten aus dem Glattalbahnkredit (statt eben Bahnhöfe zu bauen) unbefriedigend. Dies führte ja unter anderem dazu, dass der Kredit so massiv anwuchs von ursprünglich 1 Million Franken. Und natürlich bleibt weiter die Kritik, dass der MIV zusammen mit der Bahn massiv ausgebaut respektive peinlich genau darauf geachtet wird, diesen nicht einzuschränken. Sie können dies tagtäglich an der ganzen Strecke beobachten.

Es hat sich aus unserer Sicht also gelohnt: Die GEU, die sich seit über 25 Jahren in Dübendorf erfolgreich für die Förderung des ÖV einsetzt, kann heute Ja sagen zu einem immer noch teuren, aber guten Projekt des ÖV – mit dem guten Gewissen, keine Steuergelder zu verschleudern. Die Stadt Dübendorf als Ganzes hat – und hier gebührt vor allem dem Stadtrat ein grosses Dankeschön – ihre Glaubwürdigkeit behalten respektive wieder hergestellt und wird hoffentlich bald sowohl im Stettbach wie auch in Dübendorf über noch schönere und modernere Bahnhöfe verfügen.

Zum Abschluss bleibt mir nur noch eines, eine dringende Bitte, wenn nicht sogar klare Aufforderung an die Initianten der Volksinitiative: Zeigen Sie Vernunft und Einsicht, und ziehen Sie diese so rasch wie möglich zurück. Damit ebnen Sie dem jetzt gefundenen Kompromiss den Weg und gehen durch die für uns alle vom Stadtrat weit geöffnete Türe.“

Zudem gebe es offenbar eine falsche Vorstellung von Gründächern. Ein begrüntes Dach sei keine Magerwiese mit Schmetterlingen. Durch den Bau der Glattalbahn würden ausserdem zig Tausend Quadratmeter Grünfläche verbaut. Mit den von Andrea Kennel geforderten 500'000 Franken für Gründächer könnten auch ökologischere Projekte wie ein Wasserkraftwerk an der Glatt realisiert werden. Deshalb sei Kennels Antrag abzulehnen.

Stephan Schneider (CVP) verlangt das Wort:

„Die CVP ist einerseits erfreut, dass sich der Stadtrat nochmals mit allen Partnern zusammengesetzt hat, und das Projekt optimiert hat. Es stellt sich aber die Frage, warum war diese optimierte Lösung nicht schon vorher möglich gewesen. Wir schenken dem Stadtrat in der ersten Vorlage unser vollstes Vertrauen und glaubten, dass er das Bestmögliche ausgehandelt hat. Doch dieses geschenkte Vertrauen wurde arg erschüttert. Man darf durchwegs den Gedanken pflegen, ob wir dem Stadtrat vertrauen können bei zukünftigen etwas komplexeren Vorlagen. Müssen wir wieder damit rechnen, dass nicht das Bestmögliche ausgehandelt wird? Muss inskünftig der Gemeinderat jedes Projekt zuerst zurückweisen oder ablehnen, damit eine optimierte Lösung vorgelegt wird? Gerade vertrauensbildend ist die Vorlage Stettbach definitiv nicht. Als Einwohner von Dübendorf darf man erwarten, dass der Stadtrat immer das Optimum von Beginn weg erarbeitet. Die CVP hofft, dass der Werdegang des Projektes Stettbach nicht zum Regelfall wird für zukünftige umfassendere Vorlagen. Es darf nicht sein, dass immer zuerst Druck aufgebaut werden muss, damit der Stadtrat zur ‚Höchstleistung‘ auffährt? Immerhin ist die Vorlage Stettbach ja nicht der erste Vorlage in dieser Legislatur, die dem SR keine



gute Note ausstellt. Es wäre wünschenswert ja zwingend, wenn in Zukunft von Beginn weg bei wichtigen Projekten und Vorlagen die richtigen Verhandlungspartner eingesetzt werden, damit das Optimum von Beginn weg gesichert wäre.

Trotz dieses unruhlichen Kapitels, dürfen wir das Ziel nicht ausser Auge lassen. Ziel muss sein, ein würdiges Eingangstor für Dübendorf zu schaffen, dass einladend und funktional ist wie auch den Bedürfnissen der ÖV-Benutzer entspricht. Die nun präsentierte Vorlage ist mit Ausnahme des Wegfalls der Dachbegrünung eine vertretbare Vorlage. Die Zielsetzung dürfte mit diesem abgeänderten Antrag trotzdem erfüllt sein. Effektiv gespart wird rund 1 Million Franken, 650'000 Franken werden später ausgelöst. Bleibt zu hoffen, dass die Stadt Dübendorf innerhalb von acht Jahren die Plattformgestaltung Ost realisiert. Ansonsten muss die Stadt die gesamten Kosten von 1,3 Millionen Franken tragen. Ich hoffe, dass sich der Stadtrat in der Pflicht fühlt, diese Frist auch einzuhalten.

Enttäuscht sind wir, dass die Dachbegrünung nicht realisiert werden sollte. Gerade in einer durch Menschen so intensiv genutzten Gegend, ist jeder Quadratmeter, den wir der Natur schenken können, ein geschenkter Quadratmeter. Ein Dach mit extensiver Begrünung ist ein idealer ergänzender Rückzugsort für Tiere nebst dem Sagentobelbach. Gründächer haben zudem durchwegs einen positiven Einfluss auf das lokale Klima. Immerhin vermag ein begrüntes Dach einen Beitrag zu leisten für die Reduktion von Schadstoffen und zudem bindet es Staubpartikel. Gerade gegen den Feinstaub können begrünte Dächer einen wirkungsvollen Beitrag leisten. Dies geht aus der TSC-Ausgabe vom Januar/Februar 2009 hervor. Weiter verlangsamen begrünte Dächer den Abfluss von Regenwasser und tragen zur Entlastung der Kanalisation bei. Gerade die öffentliche Hand sollte jede Chance nutzen, um einen sinnvollen Beitrag zur Stärkung der Natur zu leisten. Die Dachbegrünung wäre weniger als 3 Prozent der Gesamtkosten der ÖV Plattform. Ich denke, wir sollten allmählich den Schritt wagen, und in die Natur zu investieren und nicht immer zu Lasten der Natur zu profitieren.

Die CVP hofft, dass der Gemeinderat den ökologischen Aspekten mehr Gewicht schenkt als dem reinen Franken und Rappen und dem Antrag auf ein begrüntes Dach zustimmt. Unsere Kinder wären auf jeden Fall dankbar darum. Wir hoffen daher auf Ihre Unterstützung.“

Keine weiteren Wortmeldungen

## Abstimmungen

### 1. Antrag Andrea Kennele

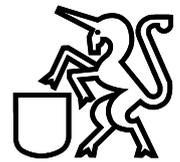
„Punkt 1 im Beschlusspositiv wird folgendermassen angepasst: Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat einen Bruttokredit von 3'187'000 Franken für die ÖV-Plattform Stettbach in etappierter Ausführung (Neuanlage des Platzes, Vergrößerung der Velo-Abstellanlage, Überdachung mit *extensiver Begrünung* des Personenaufenthalts bei der S-Bahn-Station Stettbach im Zusammenhang mit dem Neubau der Glattalbahn 3. Etappe) zu bewilligen.“

Annahme des Antrages	11 Stimmen
Ablehnung des Antrages	25 Stimmen

Der Antrag ist mit 25 zu 11 Stimmen abgelehnt.

### 2. Antrag Stadtrat

Bewilligung eines Bruttokredites von 2'687'000 Franken für bauliche Massnahmen bei ÖV-Plattform Stettbach	36 Stimmen
Ablehnung eines Bruttokredites von 2'687'000 Franken für bauliche Massnahmen bei ÖV-Plattform Stettbach	0 Stimmen



Der Gemeinderat bewilligt mit 36 zu 0 Stimmen den Bruttokredit für die Neugestaltung der ÖV-Plattform Stettbach (Geschäft Nr. 195/2009) und beauftragt den Stadtrat mit der Vorbereitung und Durchführung einer Urnenabstimmung.

*Patrick Angele (Juso) überreicht Stadtpräsident Lothar Ziörjen (DP) im Namen des Initiativkomitees ein Schreiben, das den Rückzug der Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“ zum Inhalt hat.*

Patrick Angele (Juso) verlangt das Wort:

Patrick Angele erklärt, dass er eben im Namen des Initiativkomitees die Volksinitiative zurückgezogen hätte. Die Initiative sei für das Initiativkomitee aber sinnvoll gewesen, da so ein Druckmittel aufgebaut worden ist und der Gemeinderat einstimmig eine angepasste Vorlage des Stadtrats angenommen hätte. Nach der Ablehnung des ersten Antrags im Gemeinderat habe man in kürzester Zeit die notwendigen Unterschriften für die Volksinitiative gesammelt und auf der Strasse ein grosses Unverständnis und Ärger über diesen Entscheid gespürt. Er sei froh, dass jetzt ein Konsens gefunden worden ist. An zwei Sitzungen habe das Initiativkomitee über die Vorlagen diskutiert und sich im Sinn der gesamten Sache für einen Rückzug entschlossen. Der Stadtrat dürfe aber kritisiert werden: Weder Plan A noch Plan E seien optimal gewesen. Jetzt müsse man aber vorwärts schauen, und von der classe politique weg hin zu den Leuten gehen und für eine Zustimmung bei der Volksabstimmung werben.

## **6. Volksinitiative „Für einen modernen Bahnhof Stettbach“ / Verabschiedung (Geschäft Nr. 196/2009)**

*Das Geschäft wird nach dem Rückzug der Volksinitiative von der Geschäftsliste gestrichen.*

---

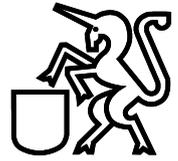
### **Einwände**

Keine Einwände gegen die Geschäftsführung.

---

Schluss der Sitzung: 20.15 Uhr

---



**Für die Richtigkeit:**

Marcel Amhof, Sekretär

**Eingesehen und für richtig befunden:**

Andrea Kuhn-Senn, Ratspräsidentin

Patric Crivelli, Stimmzähler

Rolf Biggel, Stimmzähler

Stefanie Huber, Stimmzählerin