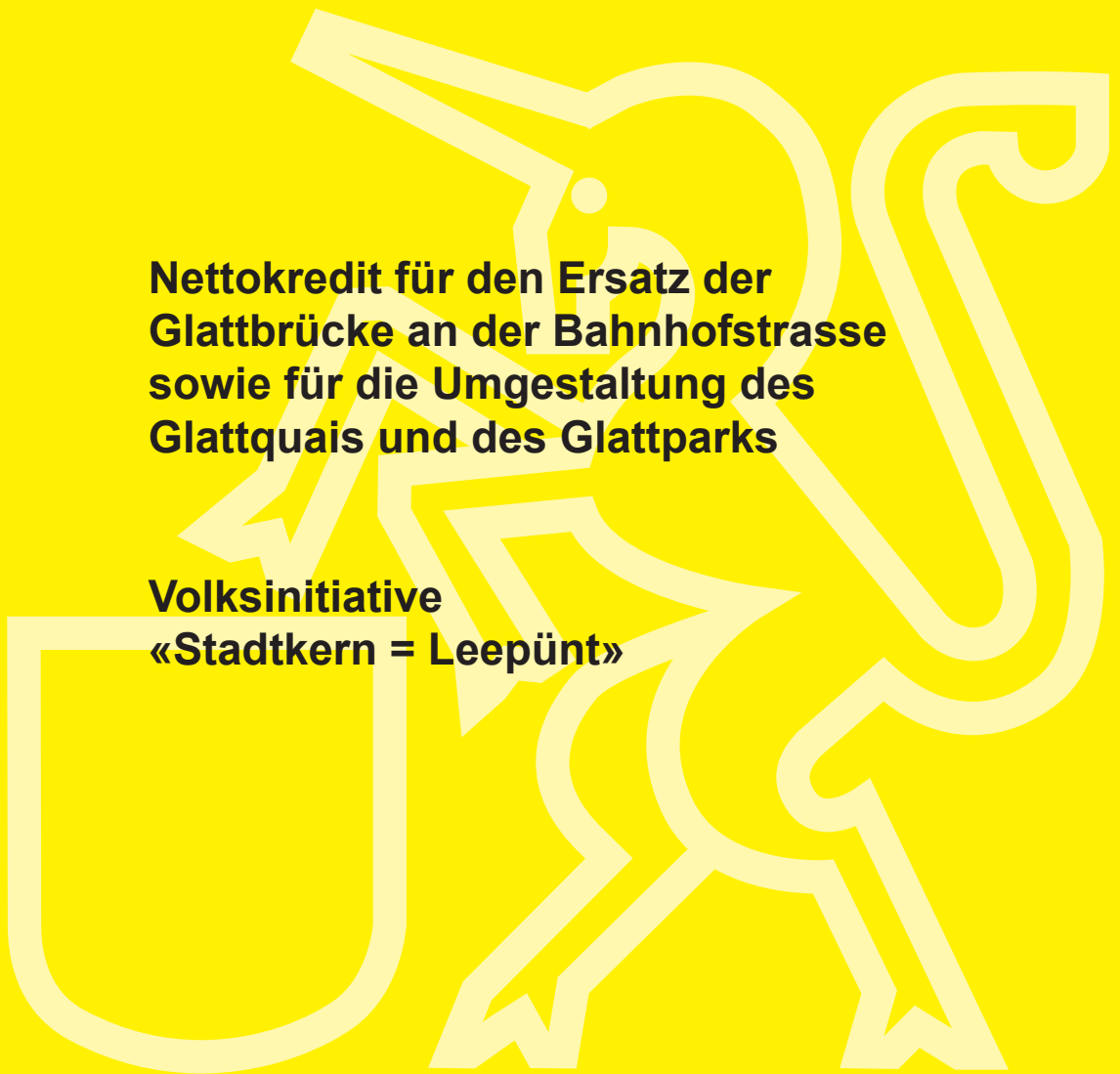


Stadt Dübendorf

**Abstimmungsvorlagen
vom 6. September 2015**

**Nettokredit für den Ersatz der
Glattbrücke an der Bahnhofstrasse
sowie für die Umgestaltung des
Glattquais und des Glattparks**

**Volksinitiative
«Stadtkern = Leepünt»**





Abstimmungsvorlagen der Stadt Dübendorf vom 6. September 2015

Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks

	Seite
Informationen zur Vorlage	4
Die Vorlage in Kürze	5
Beleuchtender Bericht	6 – 21

Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt»

	Seite
Informationen zur Vorlage	22
Die Vorlage in Kürze	23
Beleuchtender Bericht	24 – 26
Argumente des Initiativkomitees	27



**Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke
an der Bahnhofstrasse sowie
für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks**

Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem Nettokredit von Fr. 5'300'000.00 für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks zustimmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, den Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks zu genehmigen.

Der Gemeinderat hat am 2. Februar 2015 der Vorlage für einen Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks mit 24 zu 10 Stimmen zugestimmt. Gemäss schriftlicher Bestätigung des Büros des Gemeinderates vom 28. Mai 2015 wird auf die separate Abbildung der Mehrheits- und Minderheitsmeinung des Parlamentes verzichtet.



Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks

Die Vorlage in Kürze

Dringende Sanierungsbedürftigkeit der Glattbrücke

Bei der im Jahr 1916 erstellten Glattbrücke besteht seit einigen Jahren ein erheblicher Sanierungsbedarf. Aufgrund des schlechten baulichen Zustandes wurde im Spätsommer 2014 gar eine Gewichtsbeschränkung notwendig, da die Sicherheit nur noch für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von maximal 18 Tonnen gewährleistet werden konnte. Neben den baulichen Mängeln ergibt sich aber auch durch das zu geringe Durchflussprofil der Brücke ein dringender Handlungsbedarf. So musste die Brücke bei Hochwassersituationen aus Sicherheitsgründen bereits mehrmals vorübergehend gesperrt werden. Nach längerer Planungszeit hat der Stadtrat dem Gemeinderat im Juli 2014 ein ausgereiftes Bauprojekt für den Ersatz der Glattbrücke vorgelegt.

Gleichzeitige Aufwertung von Glatt und Uferbereichen

Das vorliegende Projekt sieht neben dem Brückenersatz die gleichzeitige Aufwertung der Glatt und der Uferbereiche im Raum zwischen der Glattbrücke und der oberwasserseitigen Fussgängerbrücke vor. So wird der Glattquai mit der vorgesehenen Umwandlung seinen Strassencharakter ablegen und sich in einen Bestandteil des Erholungsraumes am Fluss wandeln. Gleichzeitig kann der leichte Zweiradverkehr in beide Richtungen ermöglicht und dadurch die signalisierte Veloroute in diesem Abschnitt sichergestellt werden. Auf der gegenüberliegenden Flussseite sieht das Projekt eine neue, städtebaulich moderne Parkanlage mit diversen Erholungs zonen vor.

Kosten

Das Projekt sieht Bruttokosten von 5,8 Mio. Franken vor. Aufgrund eines von der Kantonalen Baudirektion für die Renaturierung des Glattrandes definitiv zugesicherten Kostenbeitrages von Fr. 500'000.00 ergibt sich der zur Abstimmung stehende Nettokredit von 5,3 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung eines in Aussicht gestellten Kostenbeitrages der Glattwerk AG für die neue unterirdische Trafostation von Fr. 300'000.00 betragen die veranschlagten Nettokosten 5,0 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung des dringend notwendigen Brückenersatzes und der gesetzlich vorgegebenen Hochwasserschutzmassnahmen sind von den veranschlagten Bruttokosten von 5,8 Mio. Franken rund 4,7 Mio. als gebundene Ausgaben zu betrachten.

Gemeinderat und Stadtrat beantragen Zustimmung zum Projekt und zum entsprechenden Nettokredit.



Nettokredit für den Ersatz der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse sowie für die Umgestaltung des Glattquais und des Glattparks

Beleuchtender Bericht

1 Ausgangslage

Die Brücke über die Glatt wurde 1916 erstellt. Es handelt sich um eine Konstruktion in Ortsbeton mit eingespannten Fundamenten auf Pfählen und einer eingelegten Brückenplatte. Die Spannweite beträgt ca. 14,5 m. Die unterwasserseitige Erweiterung für einen Gehweg im Jahr 1972 wurde mit einem vorgespannten Träger und vorfabrizierten Gehwegplatten ausgeführt.

Aufgrund einer generellen Zustandserhebung wurde bei der Glattbrücke bereits im September 1997 ein hohes Sanierungsbedürfnis festgestellt. Von einer sanften Sanierung mit dem Erhalt bestehender Bauteile wurde aufgrund der gravierenden Mängel aus wirtschaftlichen Gründen bereits zum damaligen Zeitpunkt zugunsten eines Ersatzbaus abgesehen.

Da dem Ersatz der Glattbrücke während längerer Zeit nicht erste Priorität beigemessen wurde, ergab sich in den letzten Jahren neben der weiteren Verschlechterung des baulichen Zustandes auch aus Hochwasserschutzgründen ein zunehmender Handlungsbedarf, haben die enormen Niederschläge, die in den letzten Jahren immer wieder auftraten, doch wiederholt dazu geführt, dass die Bahnhofstrasse auf der Höhe der Glattbrücke aus Sicherheitsgründen für den gesamten Verkehr vorübergehend gesperrt werden musste.

Nach einer längeren Planungs- und Vorprüfungsphase wurde das vorliegende Projekt vom kantonalen Amt für Wasser, Energie und Luft (AWEL) mit Verfügung vom 26. Mai 2014 genehmigt.

2 Bauprojekt

Projektauftrag

Die Stadt Dübendorf beabsichtigt den Ersatz der bestehenden Brücke Bahnhofstrasse über die Glatt aus dem Jahre 1916 mit der Verbreiterung aus dem Jahre 1972, da diese schon mehrmals in Hochwassersituationen aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste. Die Brücke soll saniert und gleichzeitig soll das Abflussprofil gemäss Vorgaben des AWEL erhöht werden, um die Hochwassersicherheit zu gewährleisten. Ebenfalls sollen mit dem Ersatz der Brücke auch die Glatt und die Uferbereiche aufgewertet werden. Die Aufwertung soll im Raum zwischen der Bahnhofbrücke und der oberwasserseitigen Fussgängerbrücke am Ende des Glattquais erfolgen. Nebst der Aufwertung des Gewässerraums und der Erholungsflächen soll auch die bestehende Trafostation durch einen redimensionierten Neubau in den Gestaltungskontext eingebunden werden. Die Trafostation wird neu unterirdisch mit Treppenabgang erstellt, inklusive einer oberirdischen WC-Anlage.



Gesamtkonzept

Die Brücke wird durch eine neue Konstruktion in Schmetterlingsform ersetzt, die auch die Anforderungen an die Durchflusskapazität erfüllt. Der Glattquai erhält ein chaussiertes Trottoir mit einer Sitzstufe als Randabschluss und Bänken, die zum Verweilen einladen sollen. Der Park auf der gegenüberliegenden Seite wird mit zahlreichen Pflanzeninseln offen gestaltet. Entlang des Glattufers wird eine Sitzstufenanlage erstellt und neue Weidenbäume werden gepflanzt. So entsteht eine neue, städtebaulich moderne Parkanlage mit diversen Erholungsmöglichkeiten für die Einwohner der Stadt Dübendorf. Durch die optisch abgestimmte, verkleinerte Trafostation entsteht zudem ein Bereich mit offenem Zugang zum Park. Der Gewässerraum erfährt eine Aufwertung durch Grundbuhnen, wodurch der Kanalcharakter der Glatt gedämpft und der Ökologie Rechnung getragen wird. Durch den notwendigen Ersatz der Glattbrücke bietet sich die Möglichkeit an, den gesamten Gewässerraum zeitgemäss zu betrachten. Der Fluss soll nicht nur der technischen Funktion des Abführens des Hochwassers dienen, sondern soll als Potential und Chance begriffen werden, der wachsenden Bevölkerung Erholungsraum im Zentrum zu bieten. Dabei ist es wünschenswert, wenn sich die gestaltete Erholungszone nicht nur auf den Bereich von Glattbrücke bis zum blauen Steg beschränkt, sondern sich bis zur Usterstrasse erstreckt. Städtebaulich könnte in Zukunft der Gewässerraum mit angegliederten Parks über den gesamten Flussverlauf das «Rückgrat» für die Naherholung der Stadt bilden.

2.1 Brücke

Ausgestaltung

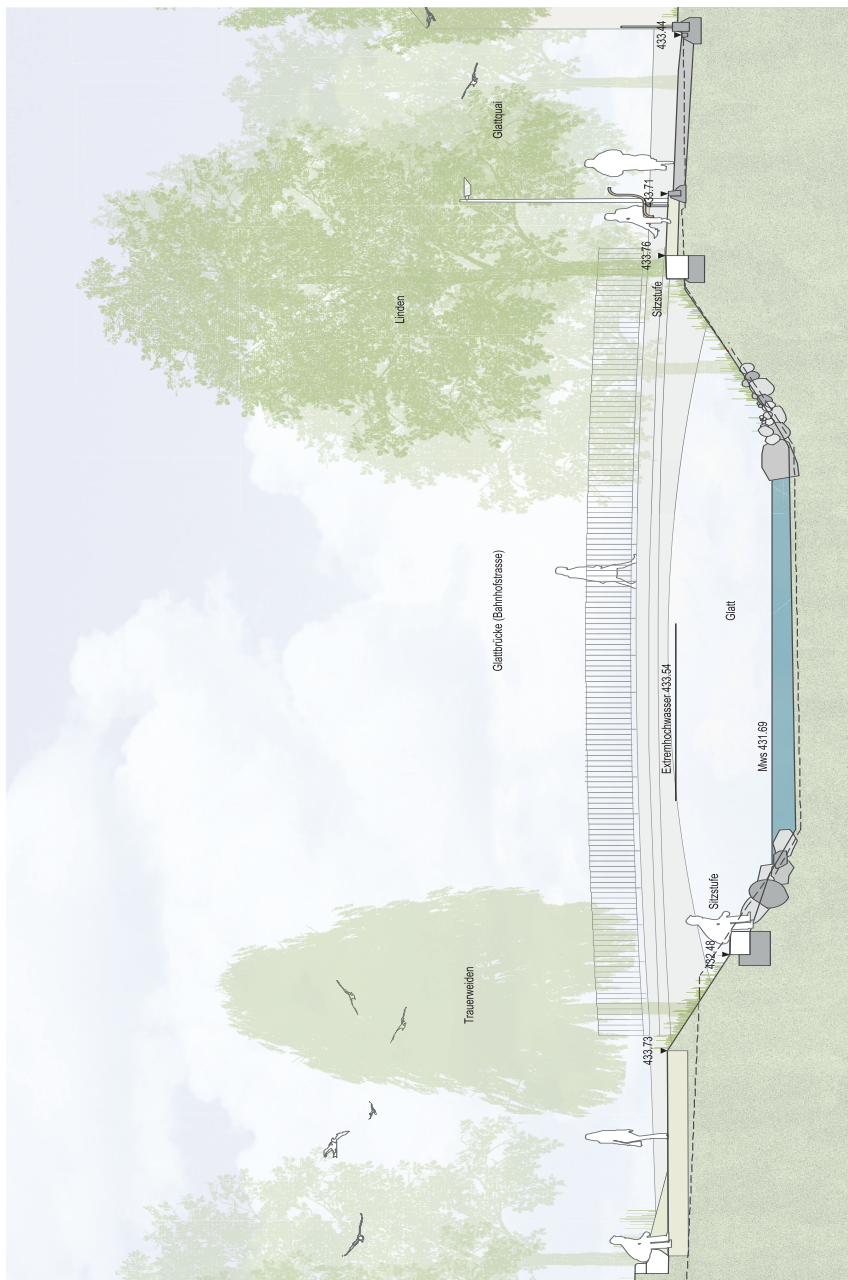
Die im Verlauf der Bahnhofstrasse leicht erhabene Brückenkonstruktion bietet in Zukunft Einblick in den Gewässerraum mit den Erholungseinrichtungen. Transparenz und Ästhetik des leichten Schwungs der Brückenkonstruktion sowie die damit verbundenen, anschließenden Parkbestandteile vermitteln eine neue Qualität des öffentlichen Raumes im Stadtzentrum. Das Bauwerk wird vollständig neu erstellt. Die Brücke wird als robuste monolithische, längs vorgespannte Rahmenkonstruktion ausgebildet. Der gedrungene trapezförmige Vollquerschnitt weitet sich parabelförmig von der Brückenmitte ausgehend zu den Widerlagern auf. Die geschwungene Brückenunterkante erlaubt ein schlankes Bauwerk bei gleichzeitiger Einhaltung des geforderten Freibords. Die neue Glattbrücke weist eine lichte Spannweite von 18,00 m auf, die Brückenbreite variiert mit 12,40 m im Feld und 16,40 m bei den Widerlagern. Die Konstruktionshöhe des Überbaus variiert zwischen 0,45 m in der Feldmitte und 0,95 m bei den Widerlagern. Die Widerlager werden mittels Mikropfählen tiefenfundiert, wobei die intakte Pfahlfundation (Holzpfähle) weiterverwendet wird.

Nutzung

Die Glattbrücke wird neu erstellt, um die künftigen Anforderungen aus wasserbaulicher und verkehrstechnischer Sicht in den nächsten 80 Jahren erfüllen zu können. Mit je zwei Fahrstreifen à 6,70 m und im Minimum 2,50 m breiten Trottoirs werden weiterhin den fünf öffentlichen Buslinien und darüber hinaus eine Nutzung durch zweiseitigen Strassenverkehr, Fussgänger sowie Radfahrer die Querung der Glatt ermöglicht.

Durchflussprofil und Hochwasserschutz

Die Gewährleistung des wasserbaulichen Lichtraumprofils der Glatt muss seit dem Hochwasser vom 14. Mai 1999 zwingend gewährleistet sein. Mit dem Freibord von mindestens 1,00 m in der Brückenmitte wird bei einem Höchstwasserstand von 432.90 (HQ 100) dem Aspekt der Hochwassersicherheit Rechnung getragen.





Aufrechterhaltung des Verkehrs

Während der Bauzeit der neuen Glattbrücke wird die Bahnhofstrasse gesperrt. Mit einem ausgeklügelten ganzheitlichen Verkehrskonzept werden der öffentliche Verkehr sowie der motorisierte Individualverkehr umgeleitet. Das ÖV-Umleitkonzept wurde mit den Verkehrsbetrieben Glattal an der gemeinsamen Sitzung vom 2. Februar 2012 vorbesprochen. Der Langsamverkehr wird über einen flussobenseits gelegenen provisorischen Steg mit einer Breite von 4,00 m und behindertengerechten Massnahmen geführt.

Konzeptwahl

Die Fahrbahnplatte weitet sich zu den Widerlagern hin grosszügig auf und führt die Passanten mit einer einladenden Geste zu den Glattufnern. Der gebogene Konsolkopf verschmilzt Brücke und Sitzstufen zu einer Grossform. Die Grenzbefestigungen sowie die Stufen werden in Beton ausgeführt, der durchgängig verwendete Werkstoff unterstreicht das räumliche Kontinuum. Der Volumetrie der Brücke liegt ein straffes geometrisches System zu Grunde. Die Krümmungsradien von Trägeransicht und Grenzbefestigungsgrundriss beschreiben linear Kurven. Der Brückengrundriss ist somit ein geometrisches Abbild des Trägeraufrisses. Ein feingliedriges Staketengeländer zeichnet den Bogen des elegant geschwungenen Brückenordons nach. Die signifikante «Butterfly»-Form prägt das Erscheinungsbild des Bauwerkes und verleiht dem Stadtraum eine schlichte, unverwechselbare Identität.

Konstruktive Anforderungen

Die Konstruktion der neuen Glattbrücke muss dauerhaft, unterhaltsarm sein und der Nutzung durch den normierten Strassenverkehr gerecht werden. Dies wird über ein elegantes, schlankes, aber robustes Rahmentragwerk erreicht. Dabei werden nicht nur die in den einschlägigen Tragwerksnormen benannten Aspekte der Nutzungstauglichkeit und die der Tragsicherheit beachtet, sondern auch ein sorgfältig durchdachtes Bauverfahren und eine seriös geplante und reibungslose Bauausführung. Dies wird wiederum durch eine robuste konstruktive Durchbildung, einwandfreie Betonverarbeitung und Ausbildung eines hochwertigen Oberflächenschutzes erreicht.

Statische Berechnungen

Das Tragwerkskonzept der Glattbrücke sieht eine monolithische, pfahlfundierte Rahmenkonstruktion vor. Die elegant geschwungene Unterkante folgt dem vorgegebenen Freibord der Glatt. Die Brückenplatte der schlanken Rahmenbrücke ist für ständige Lasten voll vorgespannt und bei den massiven Widerlagerblöcken eingespannt. Das bestehende Widerlager mit der intakten Holzpfählung wird für die neue Brückenkonstruktion verwendet.

2.2 *Strassenbau*

Masse und Lage

Der Querschnitt der Bahnhofstrasse wird bis auf den Brückenbereich im bestehenden Zustand belassen. Im Brückenbereich werden beide Fahrstreifen um jeweils 10 cm verbreitert auf neu 3,35 m. Zudem öffnet sich das Trottoir gegen die Brückendenen hin, wodurch die Fussgänger mehr Platz erhalten. Südseitig der Brücke wird eine Fussgängerschutzinsel angeordnet, um eine möglichst grosse Sicherheit der Fussgänger beim Überqueren der Bahnhofstrasse zu garantieren. Die Lage der Fussgängerschutzinsel und das Verkehrskonzept Glattquai wurden mit der Kantonspolizei Zürich am 2. März 2012 besprochen.



Beleuchtung

Die Glattbrücke bildet den Schnittpunkt von der Bahnhofstrasse und der Glatt, mit dem Quai, dem Park und den Uferwegen. In der Achse der Bahnhofstrasse sind hohe Lichtpunkte das Merkmal. Neu bestimmen zwei Kandelaber, je einer neben den beiden Auflagern der Brücke, die Lichtsituation. Rechtwinklig dazu sind die Uferpartien der Glatt unterschiedlich genutzt und bearbeitet. Diese werden lichttechnisch mit kleineren Kandelabern umgesetzt. Der Glattquai nimmt mit einer linearen regelmässigen Anordnung, der Park mit einer freien Anordnung, Bezug auf die neue Gestaltung der Anlage. Entlang des Glattquais ist eine funktionale Beleuchtung, welche die Zirkulationsflächen erhellt, eingeplant. Im Park sind zusätzlich Lichtelemente zur Akzentuierung der neuen Bepflanzungseinseln eingesetzt.

Parkierung

Die fünf öffentlichen Parkplätze hinter der heute bestehenden Trafostation werden aufgehoben. So wird erreicht, dass ein möglichst offener, attraktiver und einladender Parkzugang entsteht. Die 13 öffentlichen Parkplätze entlang dem Glattquai werden ebenfalls aufgehoben. Die Aufhebung der Parkplätze ist anzustreben, da die Gestaltung sowie das Verkehrsregime mit Einbahnverkehr und Radweg in beide Richtungen eine hohe Bedeutung hat. Der Realersatz der öffentlichen Parkplätze kann vis-à-vis des Kirchgemeindehauses (14 gelbe Parkplätze) angeboten werden. Die vermieteten Parkplätze werden öffentlich zugänglich gemacht.

2.3 *Glattquai*

Der Glattquai soll seinen Strassenaspekt ablegen und sich in einen Bestandteil des Erholungsraumes am Fluss wandeln. Anstelle der 13 öffentlichen Parkplätze bieten Bänke das Verweilen an mit Blick auf den wiederbelebten Fluss und den dahinter liegenden Park. Der Promenadencharakter wird betont durch den Streifen der Chaussierung sowie die Ordnung der Möblierungsachse mit Beleuchtung, Abfallbehältern und Bänken. Die Promenade weist inklusive Sitzstufe und Fahrbahn eine Gesamtbreite von rund 6,50 m auf.

Das Einbahnregime des Glattquais wird beibehalten. Vorgesehen ist, den Glattquai mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge und dem Zusatz «Zubringer gestattet» zu signalisieren. Vom Konzept her ist es möglich, die Einbahnstrasse in die eine oder in die andere Richtung zu führen.

Mit der Umgestaltung wird die Möglichkeit geschaffen, dass der leichte Zweiradverkehr in beide Richtungen gestattet ist. So kann die signalisierte Veloroute in diesem Abschnitt sichergestellt werden.





2.4 Glattparkanlage

Grundidee

Der im Wettbewerb städtisch gestaltete Ausdruck des Parks sowie die Nutzung werden konkretisiert, indem die leicht erhabenen Parkinseln überblickbare Räume und Plätze bilden. Der geschwungene Verlauf der Promenade am Fluss bietet sich den zielgerichteten Passanten an – Spiel und Verweilen ist in den kleinräumigen Verzweigungen und Platzöffnungen möglich. Dem Hinterhaus-Rückfassadenaspekt wird durch die Parkaufwertung entgegengewirkt. Gestalterische Aufwertung und grosszügige Transparenz ermöglichen eine soziale Kontrolle im Park.

Parkinseln

Die mit ästhetischem Anspruch modellierten, linsenartig überhöhten, humusierten Grasinseln bilden die prägende Identität des Parks. Die Intensität des städtisch gestalteten Ausdrucks der Inseln nimmt vom Eintrittsplatz an der Bahnhofstrasse gegen die Usterstrasse ab. Die Inseleinfassungen bestehen partiell (mit raumbildender Funktion) aus glattgeschalteten Betonformelementen, teilweise mit Sitzfunktion, sodass auf Einzelbänke verzichtet werden kann. Die formal anspruchsvollen, schlichten Betonformteile können optional in der Schattenfuge am Boden einen indirekten Lichtstreifen enthalten, der in der Dämmerung partiell die geschwungenen Formen verhalten nachzeichnen (und auch zur zusätzlichen Sicherheit beitragen) würde. Die grösstenteils ebenerdigen Abgrenzungen der Inseln erlauben die Unterhalts- und Mäharbeiten sowie das Begehen und Spielen. Bänder aus Ziergräsern betonen die leichten Überhöhungen der Terrainmodellierung, sodass interessante Einblicke und Überblicke über die dreidimensional wirkende Gräserlandschaft möglich sind. Im Wechsel der Jahreszeiten werden die Gräser bereichernde Aspekte für die Parkbesucher bieten. Die charakteristischen, ausdrucksstarken Weidenbäume prägen den Uferbereich sowie den Eintrittsplatz und werten dabei auch im Bereich des abgebrochenen Trafobaus die Rückfassade des angrenzenden Hauses auf. Jegliches Unterholz bei den bestehenden, erhaltenswerten Bäumen wird entfernt, sodass der grosszügige, überblickbare Aspekt erreicht werden kann.

Trafostation / WC-Anlage / Ausgestaltung

Mit der Möglichkeit der Redimensionierung des Trafogebäudes bietet sich die Chance für eine stadträumliche Neuordnung für den Nahbereich der neuen Brücke. Eine grosszügige Öffnung für den Eintritt in die Promenade wird möglich. Die ausdrucksstarken, überblickbaren Grasmodellierungen der Parkinseln reichen bis an den Eintrittsplatz an der Bahnhofstrasse. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 2012-255 vom 23. August 2012 entschieden, dass die neue Trafostation unterirdisch gebaut werden soll. Oberirdisch werden nur noch der Treppenabgang sowie die zugehörige WC-Anlage zu sehen sein. Die bestehende Trafostation mit WC-Anlage hat eine Bestandsgarantie, weshalb mit einer Bewilligung für die neue Anlage gerechnet werden kann, obwohl sie innerhalb des Gewässerraums liegt. Die Parkplätze hinter der heute bestehenden Trafostation sollen aufgehoben werden, um einen möglichst offenen und einladenden Parkeingang zu bilden und die Attraktivität des Parks zu steigern. Die Eingangsschwelle der neuen Trafostation liegt über der definierten Kote des Extremhochwassers der Glatt. Damit ist die Hochwassersicherheit gegeben, zumal die neue Glattbrücke mit dem erweiterten Durchflussprofil auch nicht mehr als «Stauer» wirkt. Das Bauwerk ist gegen Auftrieb zu dimensionieren, was mit einer entsprechend massiven Betonkonstruktion gewährleistet wird. Ein gesamtheitliches Abdichtungskonzept des Bauwerks selber sowie der Kabeleinführungen im Detail stellen die Dichtheit des Bauwerks sicher.



Risikobetrachtung Hochwasser

Der Zugang zur Trafostation liegt auf einer Höhe von 433,94 m ü.M. (OK Schwelle Zugang). Im Bereich der Trafostation liegt die Extremhochwasserkote EHQ der Glatt bei ca. 433.44. Das zusätzliche Freibord bis zur Oberkante der Schwelle beträgt 50 cm, wodurch eine Gefährdung so gut wie ausgeschlossen werden kann. Sollte das Hochwasser diese Kote trotzdem übersteigen, würden zuerst die Strehlgasse und Teile des Glattquais sowie angrenzende Liegenschaften überflutet werden, bevor die Trafostation durch Wassereintritt gefährdet würde.

2.5 Flusslauf

Der Fluss dient nun nicht mehr nur dem Abführen des Hochwassers, sondern wird die attraktive Mitte des Glattparks und der Erholungsnutzung. Ziel ist es, mit den wasserbaulichen Massnahmen der Uferbefestigung die Erholungsnutzung sowie ökologische Absichten und eine Aufwertung des Landschaftsbildes (anstelle des Kanalaspektes) gleichermaßen zu erreichen.

Sitzstufen

Die Sitzstufenanlage schliesst mit normal begehbaren Zwischenstufen an das Widerlager der Brücke an. Die Sitzstufen bestehen aus grossformatigen Betonelementen und werden mit Schattenfugen versetzt, die die horizontale Strukturierung betonen und Leichtigkeit vermitteln. Die Dimensionierung der Stufenelemente erlaubt bequemes Sitzen und Anlehnen. Unter und hinter dem Blättervorhang der Weidenbäume ist ein stimmungsvoller Aufenthalt direkt am Wasser möglich. Die Anordnung ist zwingend und garantiert die Hochwassersicherheit.

Ökologie

Einseitige, wechselseitig eingebaute Grundbunnen verursachen ein dynamisches Fliesen und einen tieferen Wasserstand in diesem Niederwassergerinne, was ein viel reicheres aquatisches Leben ermöglicht als im heutigen gleichmässig flachen Kanal. «Störsteine» im Fließwasser und Hohlräume in der Uferbefestigung bieten Standplätze für Fische und ökologische Nischen für Kleingetier. Die kiesige, gesteinsreiche Böschungssicherung bietet die Voraussetzung für Hochstaudenfluren und Magerwiesen.

Erholungsnutzung

Die einseitig, wechselseitig eingebauten Grundbunnen sind partiell über dem Normalwasserstand mit Rundgestein, Geröll, Kies und einigen grösseren, plattigen Steinen ausgestattet, die Kindern beliebten Spielanlass bieten. Ausserdem sind diese Stellen – für sinnliche Eindrücke empfängliche Naturen in unmittelbarer Nähe des Wassers, mit Glitzern, Plätschern und Rauschen – gesuchte Orte.

Landschaftsbild

Die erwähnten Einbauten in den Fluss können den Kanalaspekt wohlthuend verändern und eine Revitalisierung bewirken, die unter den gegebenen Umständen ein Optimum ermöglicht. Wegen der Niederwassereinbauten wird hydraulisch der Hochwasser-Durchflussquerschnitt sichergestellt, indem auf der linken Uferseite eine Aufweitung und Böschungserhöhung vorgesehen ist.



2.6 Umwelt

UVP-Pflicht

Da das Volumen der wasserbaulichen Massnahmen weniger als 10 Mio. Franken beträgt und die Bahnhofstrasse keine Hauptstrasse ist, ist gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine UVP-Prüfung notwendig.

Natur und Landschaft, Wild

Vom Bauvorhaben sind keine Natur-, Landschafts- und Wildschutzzonen und auch keine schützenswerten Lebensräume oder Kulturobjekte betroffen. Sichtbare Veränderungen bilden die neuen Pflanzeninseln im Glattpark und die neue Brücke. Im Flussbereich betrifft dies die neuen Grundbuhnen und die Sitzstufenanlage.

Wald

Im Projektperimeter befindet sich ein kleiner Waldabschnitt, der teilweise gerodet wird. Im Perimeter werden neu Pflanzeninseln erstellt, wodurch ein Teil der Bäume bestehen bleibt und auch einige neue gepflanzt werden. Zusätzlich werden noch die flussbaulichen Massnahmen als ökologische Ausgleichsmassnahmen realisiert.

Grundwasser, Wasserversorgung

Der Grundwasserspiegel im Bereich der Glattbrücke hat einen Mittelwasserstand von ca. 431,75 m ü.M. und einen Hochwasserstand von 433,25 m ü.M. Damit befindet sich der Mittelwasserstand im Parkbereich in ca. 2,00 m, im Brückenbereich in ca. 3,00 m Tiefe. Einbauten ins Grundwasser sind nur ausnahmsweise erlaubt, wenn die Durchflusskapazität nicht mehr als 10 % abnimmt.

Oberflächengewässer und aquatische Systeme

Im Projektperimeter wird als einziges Gewässer die Glatt tangiert. Für den Bau des Werkleitungsdükers wurden vom AWEL folgende Randbedingungen auferlegt:

- Die Oberkante des Werkleitungsdükers muss minimal 0,80 m unter der Flusssohle liegen (430,10 m ü.M.).
- Die Sohle muss wie im bestehenden Zustand wiederhergestellt werden.
- Die bestehende Trafostation hat eine Bestandsgarantie, weshalb mit einer Bewilligung für die mit deutlich reduziertem Volumen geplante Trafostation gerechnet werden kann.
- In Bezug auf die Ökomorphologie wird mit den Grundbuhnen und den Gewässerraum-massnahmen insgesamt eine gute Aufwertung des Gewässerraumes erreicht.

Altlasten

Im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Zürich sind in den Ausbaugebieten keine Verdachtsflächen vorhanden.

Abfälle

Die bestehenden Beläge werden auf PAK untersucht und gemäss geltenden Gesetzen entsorgt. Aushubmaterial, welches nicht wiederverwendet werden kann, wird auf bewilligte Deponien geführt. Anlageteile, die abgebrochen werden, werden nach den geltenden Vorschriften entsorgt.



Boden

Der Boden gilt gemäss GIS Kanton Zürich als unbelastet. Ausgebauter Boden wird soweit möglich direkt auf der Baustelle wiederverwendet. Sollten mehr als 50 m³ Material weggeführt werden, muss vor Baubeginn eine Bewilligung beim Kanton eingeholt werden.

Luft

Während der Bauphase werden die Vorschriften zur Luftreinhaltung umgesetzt und eingehalten. Im Betriebszustand erfolgt keine Veränderung zur Ist-Situation.

Naturgefahren: Hochwasser, Massenbewegungen, Lawinen, Erdbeben (BAFU)

Der Projektperimeter wird mehrheitlich der Hochwasser-Gefahrenstufe «geringe Gefährdung» (Hinweisbereich) zugeordnet. Der nähere Uferbereich parkseitig befindet sich teilweise im Gefährdungsbereich «mittlere Gefährdung» (Gebotsbereich). Für die neue Brücke über die Glatt gelten die Minimalkoten nach Vorgaben AWEL (in Brückenmitte HQ 100 + 1,00 m (433.90)). Damit kann die Hochwassersicherheit gewährleistet werden. Durch den zusätzlichen Freiraum zwischen dem Wasserspiegel bei HQ 100 und der Brücke wird einer allfälligen Verklausung der Brücke mit Schwemmholz vorgebeugt. So kann der Engpass bei der Brücke entschärft und die Durchflussskapazität deutlich erhöht werden. Die Kunstbauten werden gemäss den geltenden Richtlinien zur Erdbebensicherheit geplant und erstellt.

2.7 Abwasseranlagen

Der 51-jährige Mischabwasserkanal im Glattquai hat mehr als die Hälfte der gerechneten Betriebsdauer von rund 80 Jahren erreicht. Der heutige Kanal besteht aus Spezialbetonrohren mit Spitzmuffenverbindungen, die aus den Erfahrungen der letzten Jahre heraus als undicht einzustufen sind und so das Grundwasser der nahegelegenen Glatt gefährden. Im Zuge der umfangreichen Sanierungsarbeiten für Werkleitungen und Brückenersatz in der Bahnhofstrasse werden die bestehenden Abwasseranlagen ersetzt.

2.8 Werkleitungen

Elektro

Die Elektrotrassen müssen den neuen Verhältnissen angepasst und teilweise ergänzt werden.

Gas

Die Gasleitung oberwasserseitig der Brücke wird neu, wie alle anderen Werkleitungsquerungen, unter der Glatt hindurchgeführt. Die Nennweite der Querung beträgt 250 mm und erhält unter der Glatt ein zusätzlich umhüllendes Schutzrohr aus Stahl. Eine zweite, schon unter der Glatt verlegte Querung muss einer Widerlagerverbreiterung weichen und wird deshalb an neuer Lage unter der Glatt, ebenfalls mit einem Schutzrohr, hindurchgeführt.

Wasser

Die Wasserleitungen werden angepasst und teilweise ergänzt sowie oberwasserseitig der Brücke neu, wie alle anderen Werkleitungsquerungen, unter der Glatt hindurchgeführt.

Swisscom

Die Swisscom-Leitungen werden angepasst und teilweise ergänzt und zusammen mit der Gas- und Wasserleitung unter der Glatt hindurchgeführt.



2.9 Bauablauf / Bauphasen / Verkehrsführung

Die Fischschonzeit dauert generell von Anfang Oktober bis Ende April. Bauarbeiten im Gewässerraum dürfen deshalb nur zwischen Mai und September ausgeführt werden. Die Zustimmung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vorausgesetzt, könnte mit den Bauarbeiten somit im Mai 2016 begonnen werden.

Phase 1, Werkleitungsbau

Die Bauphase 1 beinhaltet die Werkleitungsarbeiten in der Umgebung der Brücke und in der Bahnhofstrasse. Die Werkleitungsquerungen unter der Glatt sind der Hauptbestandteil dieser Bauphase. Die Querungen müssen fertig gestellt und umgespleisst werden, bevor der Brückenabbruch in Phase 2 beginnen kann, damit die Versorgung durchgehend aufrechterhalten werden kann. In der Phase 1 wird zudem oberwasserseitig eine provisorische Fussgängerbrücke erstellt. Während der Phase 1 wird die Brücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Der öffentliche Verkehr kann in dieser Bauphase die Brücke unter Lichtsignalsteuerung weiterhin passieren.

Phase 2, Brückenbau

Die Phase 2 des Projektes startet mit dem Abbruch der bestehenden Brücke, sobald alle bestehenden Werkleitungen umgelegt wurden. Anschliessend wird das Brückenwiderlager angepasst und verbreitert, bevor die neue Brücke erstellt wird. In dieser Zeit ist die Brücke von keinem Verkehrsteilnehmer passierbar. Der öffentliche Verkehr wird gemäss dem Umleitkonzept der VBG umgeleitet. Die Fussgänger und Fahrradfahrer können die Glatt über die provisorische Fussgängerbrücke mit geringem zeitlichen Mehraufwand passieren.

Phase 3, Neugestaltung Glattraum

Im Anschluss an den Brückenbau wird der Fischerweg neu gestaltet. Der Park wird aufgeschüttet, die Pflanzeninseln werden erstellt und parallel dazu die Hauptarbeiten für den Bau der unterirdischen Trafostation realisiert. Gleichzeitig werden auch die Anpassungen am Glattquai vorgenommen und die ökologischen Aufwertungsmassnahmen im Flussbereich oberwasserseitig der Brücke realisiert. Die Glattbrücke an der Bahnhofstrasse kann in dieser Phase wieder ohne Behinderung von allen Verkehrsteilnehmern passiert werden. Auf dem Glattquai ist jedoch mit Behinderungen zu rechnen. Dieser wird abschnittsweise erstellt, sodass alle Grundstückszufahrten, sofern nicht direkt am Zufahrtbereich gearbeitet wird, von mindestens einer Seite aus zugänglich sein werden. Fussgänger können während dieser Zeit den Glattquai in einem signalisierten Bereich durchgehend passieren.

3 Landerwerb

Landerwerb, Landbeanspruchung

Es wird zwischen Landerwerb, Dienstbarkeiten und vorübergehender Landbeanspruchung während der Bauphase unterschieden. Für die Strasse sind Baulandflächen von total 37,2 m², davon 25 m² in der Zone Z2 sowie 12,2 m² in der Kernzone K1 zu erwerben.

Die Abtretungsflächen sind Bauland, liegen aber im Baulinienbereich und sind deshalb nicht überbaubar.



Abhängig von den konkreten Umständen des Einzelfalles (Lage und Form der Restparzelle, Verlust an Ausnutzungspotential etc.) werden von der Gerichts- und Verwaltungspraxis bei den minderwertigen Flächenabschnitten im Abstandsbereich Abschläge von einem Viertel bis zu drei Vierteln des vollen Baulandverkehrswertes als angemessen erachtet:

Vorgartenabzug von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ – gewählt = $\frac{1}{4}$ Vorgartenabzug

$\frac{1}{4}$) Fr. 2000 minus $\frac{1}{4}$ = Fr. 500.00 = Fr. 1500.00 mit Verlust der Ausnutzung

$\frac{1}{4}$) Fr. 2000 minus $\frac{1}{4}$ = Fr. 500.00 / Ausnutzung bleibt auf altem Grundstück
Fr. 1500 : 2 = Fr. 750.00

Ohne Ausnutzungsübertragung werden Fr. 1500.00 pro m² entschädigt. Mit Ausnutzungsübertragung werden Fr. 750.00 pro m² entschädigt.

Die Kosten für die Wiederinstandstellung gehen zulasten der Stadt. Für die Landbeanspruchung für Installationsflächen werden Fr. 5.00 pro m² und Monat entschädigt (gemäss Sondergebrauchsverordnung).

4 Öffentliche Auflage nach Strassen- und Gewässerschutzgesetz respektive der Gewässerschutzverordnung

Das Bauvorhaben sowie die Festlegung des Gewässerraumes wurden vom 22. November 2013 bis 23. Dezember 2013 nach §§ 16/17 Strassengesetz, § 18/38 Wasserwirtschaftsgesetz sowie Art. 36a des Gewässerschutzgesetzes öffentlich aufgelegt. Insgesamt sind 11 Einsprachen eingegangen.

Die Stellungnahme zu den eingegangenen Einsprachen liegt als Zusammenfassung mit Datum vom 20. März 2014 vor. Zu den Einwendungen zur Gewässerraumfestlegung nimmt der Planungsträger (Baudirektion, AWEL) Stellung (§ 15 b Abs. 1 HWSchV).

Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei (HWSchV)

Am 1. Januar 2011 ist die Änderung des Gewässerschutzgesetzes in Kraft getreten. Der Bundesrat hat auf Verordnungsstufe die neuen gesetzlichen Bestimmungen konkretisiert und auf den 1. Juni 2011 in Kraft gesetzt. Im Wesentlichen werden durch das neue Bundesrecht die folgenden Gegenstände neu geregelt:

- Sicherung des Gewässerraums
- Revitalisierung der Gewässer
- Verminderung der negativen Auswirkungen von Schwall und Sunk (kurzfristige unnatürliche Abflussschwankungen) unterhalb von Wasserkraftwerken
- Reaktivierung des natürlichen Geschiebehaushalts der Gewässer
- Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei der Sicherung des Gewässerraums in Bauzonen

Im Kanton Zürich besteht derzeit noch kein Verfahren zur definitiven Festlegung des Gewässerraums. Bis der Gewässerraum definitiv ausgeschieden ist – dies sollte spätestens bis Ende 2018 geschehen – regeln die Übergangsbestimmungen der GSchV direkt und grundeigentümerverbindlich die Bemessung der von Bauten und Anlagen freizuhaltenden Uferstreifen. Die neuen Vorschriften ersetzen weitestgehend die bisherige Vorschrift von § 21 des kantonalen Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG), die einen Gewässerabstand



von 5,00 m verlangt hat. Durch die Anpassung der kantonalen Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei (HWSchV, in Kraft seit 1. November 2012) wird den Planungsträgern nun die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen von nutzungsplanerischen Verfahren im Sinne von §§ 36 – 89 Planungs- und Baugesetz (PBG) der Baudirektion die Festlegung des Gewässerraums nach Art. 41a und 41b GSchV zu beantragen. Zudem ist der Gewässerraum in Verfahren zur Festsetzung von Wasserbauprojekten gemäss § 18 Abs. 4 WWG festzulegen.

Der Gewässerraum muss in einem Mindestperimeter festgelegt werden. Der Perimeter, der durch das AWEL definiert wurde, führt von der Bahnhofstrasse bis zur Usterstrasse.

Festlegen Gewässerraum durch Verfügung

Die Baudirektion, AWEL, legt den Gewässerraum mit Verfügung 0842 vom 26. Mai 2014 fest (§ 15 b Abs. 1 HWSchV). Die Einwendungen zur Gewässerraumfestlegung sowie die Stellungnahme des Planungsträgers hierzu werden in der Verfügung erwähnt.

5 Schnittstellen zu übergeordneten Planungsverfahren

Überregionales Freiraumkonzept Glattraum «Fil Bleu»

Der Stadtrat hat sich in seinen Legislaturzielen 2010 – 2014 dafür ausgesprochen, dass der Glattraum im Zentrum der Stadt aufgewertet wird, damit Dübendorf als Wohn- und Arbeitsort weiter an Attraktivität gewinnt. Schon seit dem Jahr 2006 sind zudem im behördenverbindlichen LEK der Stadt Dübendorf die naturnahe Umgebungsgestaltung des Glattrausms einerseits (Massnahmenblatt Nr. 16) sowie verschiedene Aufwertungsmassnahmen entlang der Glatt zur Erholungsnutzung andererseits (Massnahmenblatt Nr. 19) mittelfristig zur Umsetzung vorgesehen.

Im RegioROK Glattal 2010 wurde unter anderem festgehalten, dass im Übergangsbereich zwischen Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Zürich (Stadtkreise 11 und 12) durch eine gemeinde- und regionenübergreifende Gebietsplanung «Fil Bleu» bessere Gestaltungs- und Nutzungsmassnahmen evaluiert und insbesondere für den Langsamverkehr und die Freiraumvernetzung kurzfristig umgesetzt werden sollen. Der Bearbeitungsperimeter umfasst den vorwiegend im Siedlungsgebiet liegenden, städtisch geprägten Glattraum von Dübendorf bis Opfikon. Der Betrachtungsperimeter reicht situativ unterschiedlich tief in die angrenzenden Siedlungen.

Im Rahmen des Projekts «Fil Bleu» wird primär auf konzeptioneller Stufe eine stufengerechte Vorstellung über den gesamten Glattraum im gesamten Perimeter aufgezeigt. Es ist Aufgabe weiterer Planungsschritte, gezielt an den dringlichsten Problembereichen konkrete Projekte zu entwerfen. Das von der Stadt Dübendorf bereits weit vorangetriebene Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung ist mit dem Projekt «Fil Bleu» abgestimmt.

Agglomerationsprogramm

Der Bund unterstützt Städte und Agglomerationen bei der Lösung ihrer Probleme im Agglomerationsverkehr finanziell mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 26. Februar 2014 entschieden, dem Parlament zu beantragen, 36 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation ab 2015 mit 1,68 Mrd. Franken



zu unterstützen (Geschäft Nr. 14.028, Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 26. Februar 2014).

Das überregionale Freiraumkonzept Glattraum «Fil Bleu» ist im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation des Kantons Zürich integriert und mit RRB 576/2012 an den Bund überwiesen worden. Der Bund hat das Vorhaben in seiner Prüfung als sogenannte A-Massnahme anerkannt und damit in die Massnahmenliste für sein Programm Agglomerationsverkehr zur Mitfinanzierung ab dem Jahr 2015 vorgesehen.

Für den Abschnitt Usterstrasse bis Bahnhofstrasse in Dübendorf wird im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation des Kantons Zürich für die Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt von Kosten in der Höhe von rund 1 Mio. Franken ausgegangen (Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich 2. Generation, Seite 59 bzw. Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation, Annex 4 Massnahmenblätter, Massnahmenblatt G_LV 1). Das vorliegende Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung umfasst nur einen Teil dieses gesamten Abschnitts. Bei einer Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds könnte somit mit einem Bundesbeitrag gerechnet werden.

6 Kosten

Der auf der Preisbasis vom Juni 2012 errechnete Kostenvoranschlag wurde aufgrund von Erfahrungszahlen und Vorofferten erstellt und hat eine Genauigkeit von +/- 10 %, ist konjunkturabhängig und setzt sich wie folgt zusammen:

Baukosten inkl. Landerwerb	Ersatz Brücke / Sanierung und Umgestaltung Glattquai	Umgestaltung Glattpark	
Teilbereich Brücke inkl. Strassenbau	Fr. 1'530'000.00		
Teilbereich Brücke inkl. Strassenbau – Werkleitungen	Fr. 135'000.00		
Brücke Teilbereich Werkleitungs- bau (Leitungsquerungen Glatt)	Fr. 450'000.00		
Brücke Teilbereich Werkleitungsbau (Werkleitungerschliessung Bahnhofstrasse Nord)	Fr. 60'000.00		
Teilbereich Glattquai	Fr. 320'000.00		
Teilbereich Fischerweg, Glattpromenade	Fr. 505'000.00	350'000.00	
Teilbereich Glatt / Glattpark – Werkleitungen	Fr. 180'000.00		
Teilbereich Trafostation / nur Zugang oberirdisch / mit WC	Fr.	425'000.00	
Teilbereich Trafostation / nur Zugang oberirdisch / mit WC – Werkleitungen	Fr.	115'000.00	
Unvorhergesehenes: 5 % der Baukosten (aufgerundet)	Fr. 170'000.00	30'000.00	920'000.00
		3'350'000.00	



Honorare und Gebühren

Honorar Gesamtprojekt Phase 1:				
Überarbeiten Vorprojekt, Bauprojekt (Planergemeinschaft Butterfly)	Fr.	325'000.00		
Honorar Gesamtprojekt Phase 2:				
Ausschreibung, Ausführungsprojekt, Realisierung (Planergemeinschaft Butterfly)	Fr.	535'000.00	90'000.00	
Verkehrsplaner Umleitungskonzept / Flankierende Massnahmen MIV / Knotenkapazitäten	Fr.	25'000.00		
Parallelprojekt Gewässerraumfestlegung (Auflage nach Wasserwirtschaftsgesetz)	Fr.	50'000.00		
Nebenkosten (Dossiers, Ausführungsdokumente, Öffentlichkeitsarbeit etc.)	Fr.	25'000.00		
Gebühren, amtliche Vermessung (Nachführung), evtl. Rechtskosten	Fr.	25'000.00		
Reserve für Spezialisten, Unvorhergesehenes, Kleinaufträge, evtl. Einweihungsfest	Fr.	15'000.00	1'000'000.00	10'000.00
MwSt. 8,0 % (gerundet)	Fr.		348'000.00	82'000.00
Totalkosten	Fr. inkl. MwSt.		4'698'000.00	1'102'000.00
Gesamttotal	Fr. inkl. MwSt.			5'800'000.00

Kostenbeteiligungen

Die Baudirektion (AWEL) hat für die Renaturierung des Glattraumes mit Schreiben vom 3. Juli 2014 einen Betrag von Fr. 500'000.00 bereits definitiv zugesichert. Die Glattwerk AG wird einen pauschalen Beitrag von Fr. 300'000.00 an die unterirdische Trafostation entrichten.

Totalkosten	Fr.	5'800'000.00
Anteil AWEL an Revitalisierung Glatt	Fr.	- 500'000.00
Anteil Glattwerk AG an Trafostation	Fr.	- 300'000.00
Nettokosten ca. inkl. MwSt.	Fr.	5'000'000.00

Kreditgenehmigung

Der Beitrag der Baudirektion (AWEL) von Fr. 500'000.00 kann von den Totalkosten für die Kreditgenehmigung in Abzug gebracht werden, weil er bereits rechtskräftig zugesichert ist.

Totalkosten (brutto)	Fr.	5'800'000.00
Anteil AWEL an Revitalisierung Glatt	Fr.	- 500'000.00
Nettokredit inkl. MwSt.	Fr.	5'300'000.00



Budgetierung

Für die Sanierung der Brücke sowie des Glattquais und der Glattpromenade sind im Jahr 2014 300'000.00, im Jahr 2015 Fr. 400'000.00, im Jahr 2016 Fr. 3'800'000.00 sowie im Jahr 2016 Fr. 1'300'000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 1620.5010.170, eingestellt. Der Gesamtbetrag im Finanzplan beläuft sich somit auf 5,8 Mio. Franken.

Kapitalfolgekosten

Mit der Kapitalfolgekostenberechnung wird die zukünftige Belastung der Laufenden Rechnung dargestellt. Gemäss Kreisschreiben der Direktion der Justiz und des Innern betreffend das 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 folglich Fr. 500'000.00.

Überregionales Freiraumkonzept Glattraum «Fil Bleu» und Programm Agglomerationsverkehr

Das vorliegende Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung ist Teil des vom Bund zur Mitfinanzierung vorgesehenen überregionalen Freiraumkonzepts Glattraum «Fil Bleu». Bei einer Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds könnte mit einem Bundesbeitrag von maximal rund Fr. 200'000.00 bis Fr. 300'000.00 gerechnet werden. Bis Klarheit über diese allfällige Beteiligung herrscht, sind jedoch noch einige Voraussetzungen zu erfüllen (z.B. Beschluss Botschaft zum Programm Agglomerationsverkehr durch eidgenössisches Parlament). Es wird daher darauf verzichtet, einen Bundesbeitrag bereits einzuplanen. Die bei der Stadt Dübendorf anfallenden Kosten würden sich bei einem Bundesbeitrag um den entsprechenden Betrag reduzieren.

Konsequenzen einer Ablehnung des Kredits für das Bauvorhaben

Die Glattbrücke ist in einem mehr als desolaten Zustand und muss dringend ersetzt werden. Die Restnutzungsdauer wird auf zwei Jahre, also bis Mitte 2016, geschätzt. Die Statik hat sich in den letzten Jahren massiv verschlechtert und lässt einen weiteren Betrieb nur mit Nutzungseinschränkungen zu. Das bedeutet, dass eine Gewichtsbeschränkung eingerichtet werden muss und der öffentliche Verkehr nicht mehr auf der Glattbrücke kreuzen darf. Der Stadtrat müsste im Falle einer Ablehnung einen Kredit für gebundene Ausgaben genehmigen. Diese Ausgaben beinhalten den Ersatz der Glattbrücke sowie die Erstellung der Hochwassersicherheit bis zur Casinostrasse.

7 Schlussbemerkungen

Der dringende Sanierungsbedarf bei der Glattbrücke an der Bahnhofstrasse ist zweifellos ausgewiesen. Der Stadtrat und die Mehrheit des Gemeinderates sind der Auffassung, dass mit dem vorliegenden Projekt nicht nur der notwendige Brückenersatz realisiert, sondern gleichzeitig in sehr guter Weise zur angestrebten Aufwertung des Glattrausms beigetragen werden kann.



Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt»

Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie die Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt» annehmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, die Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt» abzulehnen.

Der Gemeinderat hat die Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt» am 30. März 2015 mit 29 zu 7 Stimmen abgelehnt. Gemäss schriftlicher Bestätigung des Büros des Gemeinderates vom 28. Mai 2015 wird auf die separate Abbildung der Mehrheits- und Minderheitsmeinung des Parlamentes verzichtet.



Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt»

Die Vorlage in Kürze

Absicht der Initiative

Die Initiative verlangt die Realisierung einer städtischen Überbauung auf dem Leepünt-Areal. Neben einem Saal für mindestens 600 Personen soll die Überbauung weitere Räumlichkeiten für Vereine und andere interessierte Gruppierungen von Dübendorf sowie einen Wohnanteil von mindestens 50 %, der gemeinnützig erstellt und betrieben werden soll, enthalten. Währenddem die Initiative für die Planung, den Bau sowie den Betrieb der Überbauung die Zusammenarbeit der Stadt mit Dritten als durchaus möglich erachtet, wird ein Verkauf des Areals dagegen ausgeschlossen.

Standpunkte von Stadtrat und Gemeinderat

Die Entwicklung des Leepünt-Areals stellt ein Legislaturziel des Stadtrates dar, weshalb sich dieser mit dem Ziel einer attraktiven Zentrumsgestaltung bereits intensiv mit der künftigen Nutzung des Grundstückes befasst hat. Der Stadtrat ist überzeugt, dass sich bei der baulichen Entwicklung des Leepünt-Areals neben einer öffentlichen Nutzung zur Abdeckung des künftigen Raumbedarfs der zentralen Stadtverwaltung auch ausgezeichnete Möglichkeiten für die Wohnnutzung (u.a. altersgerechtes Wohnen) sowie für die Nutzung für private Dienstleistungen ergeben können. Der Stadtrat hält allerdings die mit der Wohnnutzung verbundene Forderung der Initianten, wonach ein Wohnanteil von mindestens 50 % gemeinnützig erstellt und betrieben werden soll, sowie das absolute Verkaufsverbot für das gesamte Areal als deutlich zu weit reichend. Im Weiteren erachtet der Stadtrat den von den Initianten verlangte Saal für mindestens 600 Personen als eindeutig überdimensioniert und nicht bedürfnisgerecht, gegen den neben den hohen Kostenfolgen auch der zu Spitzenzeiten generierte Mehrverkehr mitten im Stadtzentrum spricht.

Aus der Sicht des Stadtrates und einer Mehrheit des Gemeinderates zielt die Initiative mit dem überdimensionierten Saal und den zwingenden Anforderungen an die künftige Überbauung in die falsche Richtung und schränkt den Projektierungsspielraum für die bauliche Entwicklung des Leepünt-Areals unnötig ein. Sie empfehlen deshalb, die Volksinitiative abzulehnen.



Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt»

Beleuchtender Bericht

Ausgangslage

Am 7. Juli 2014 hat Andrea Kennel, Gemeinderätin SP, Erstunterzeichnende, dem Stadtrat die Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

«Die Stadt Dübendorf realisiert auf dem Leepünt-Areal, Kat.-Nr. 14659 (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen), eine städtische Überbauung.

Die Überbauung umfasst zwingend:

- Einen «Leepünt-Saal» für mindestens 600 Personen;
- weitere Räumlichkeiten für Vereine und andere interessierte Gruppierungen von Dübendorf;
- einen Wohnanteil von mindestens 50 %, der gemeinnützig erstellt und betrieben wird.

Die Planung, der Bau und der Betrieb der Gebäude können in Zusammenarbeit mit Dritten erfolgen. Das Areal darf jedoch nicht verkauft werden.»

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 27. Februar 2014 festgestellt, dass die Volksinitiative den Erfordernissen nach § 122 und § 123 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) entspricht und sie zur Unterschriftensammlung freigegeben. Am 7. Juli 2014 haben Vertreter des Initiativkomitees die Initiative mit 541 gültigen Unterschriften eingereicht. Die vorliegende Initiative ist in der Form der allgemeinen Anregung abgefasst.

An der Sitzung vom 16. Oktober 2014 hat der Stadtrat die Initiative gestützt auf §§ 127 ff. GPR als gültig zu Stande gekommen erklärt und die Rechtmässigkeit der Volksinitiative festgestellt. Zudem hat er beschlossen, dem Gemeinderat die Ablehnung der Volksinitiative zu beantragen.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 30. März 2015 die Volksinitiative mit 29 zu 7 Stimmen abgelehnt.



Begründung der Initiative

«Der brachliegende Boden in bester Lage im Zentrum von Dübendorf muss belebt werden. Mehrere Generationen sind bereits mit unserem unbefriedigenden Stadtkern aufgewachsen. Das soll sich ändern.

Zum einen fehlen in Dübendorf Treffpunkte und Räume, die ein vertrautes Leben in unserer Stadt-Gesellschaft fördern. Dazu gehört vor allem ein Saal, der unterschiedlich genutzt werden kann. Der Leepünt-Saal wird so gebaut sein, dass er eine genügend grosse Bühne enthält und akustisch für Konzerte geeignet ist. Er soll nach Möglichkeit unterteilbar sein und sich auch für die Nutzung während des Tages eignen. Der Saal steht vor allem Dübendorfer Vereinen und Organisationen für Aufführungen, Bankette oder andere Anlässe zur Verfügung. Die Ergebnisse der Umfragen des VVD und der Stadt Dübendorf bei den Vereinen von 2012/2013 sind bei der Saalgrösse zu berücksichtigen.

Zum anderen muss die Wohnraumentwicklung mit den Bedürfnissen der EinwohnerInnen Schritt halten und verschiedene Wohn- und Lebensformen ermöglichen. Der Wohnanteil soll gemeinnützig sein mit dem Ziel, dass die Wohnungen auch für Familien und ältere Menschen erschwinglich sind.

Die Initiantinnen und Initianten sind überzeugt, dass eine sinnvolle, gemeindefördernde Überbauung des Leepünt-Areals das Stadtleben in Dübendorf stärkt und das Stadtbild aufwertet.»

Überlegungen des Stadtrates

Entwicklung des Leepünt-Areals als Legislaturziel des Stadtrates

Die Entwicklung des Leepünt-Areals ist – nach verschiedenen erfolglosen Versuchen in den letzten Jahrzehnten – auch ein Legislaturziel des Stadtrates. Dem Stadtrat ist bekannt, dass es für die Vereine in Dübendorf zunehmend schwieriger wird, ihre räumlichen Bedürfnisse abdecken zu können und auch ein grundsätzliches Interesse an einem Mehrzwecksaal mit Bühne (im Sinne eines Stadtsaals), der gleichzeitig als Proberaum dienen könnte, vorhanden ist.

Der Stadtrat hat sich in den vergangenen Jahren intensiv und vertieft mit der Entwicklung des Leepünt-Areals beschäftigt. Dabei ist er nach vorgängiger Prüfung bezüglich Bedarf und Auslastung zum Schluss gekommen, dass auf dem Leepünt-Areal von Nutzungen wie Erweiterung Schule, Stadtsaal, Spitex, Stadtpark, Bauhof etc. abzusehen ist. Anstelle eines Stadtparks soll der Glattraum aufgewertet werden.

Der Stadtrat hat sich auch mit den Bedürfnissen hinsichtlich einer öffentlichen Nutzung des Leepünt-Areals auseinandergesetzt. Die Entwicklung in den letzten 17 Jahren seit dem Bezug des Stadthausneubaus hat gezeigt, dass das Raumangebot bereits nicht mehr ausreicht, um die zusammengehörenden Verwaltungseinheiten konzentriert an einem Standort zusammenzufassen. Das notwendige Mass kann mit etwa rund einem Drittel des heute im Stadthaus bestehenden Raumangebotes beziffert werden.



Zudem ist der Stadtrat überzeugt, dass sich bei der baulichen Entwicklung des Leepünt-Areals auch ausgezeichnete Möglichkeiten für altersgerechtes Wohnen (in welcher Form auch immer dies betrieben werden sollte), aber auch für Alleinstehende und Paarhaushalte, Paare in der Nachfamilienphase sowie persönliche Dienstleistungen ergeben könnten. Der Stadtrat hält allerdings die Auflage für einen Wohnanteil von mindestens 50 %, der gemeinnützig erstellt und betrieben werden soll, sowie das absolute Verkaufsverbot für das gesamte Areal für unnötige Einschränkungen und Belastungen des Grundstücks, die mögliche Investoren und Baurechtsnehmer abschrecken dürften.

Überdimensionierter Saal mit hohen Folgekosten

Die Erstellung eines grossen Saales auf dem Leepünt-Areal hat das Stimmvolk bereits einmal abgelehnt. Der Bedarf für einen derart grossen Saal, wie in der Initiative vorgesehen, scheint nach wie vor nicht ausgewiesen, bzw. wäre bei einer solchen Saalgrösse die Auslastung zu klein für einen rentablen Betrieb. Ein Saal für mindestens 600 Personen auf dem Leepünt-Areal wird als überdimensioniert und nicht bedürfnisgerecht angesehen. Ausserdem würde ein solch grosser Saal an diesem Standort erheblichen, auf Spitzenzeiten konzentrierten Ziel-/Quellverkehr anziehen, der eine zusätzliche Belastung für die umliegenden Wohnquartiere darstellen würde. Zudem würde damit der Anteil der für einen Nutzungsmix noch frei bleibenden Fläche sehr stark eingeschränkt. Aus Sicht des Stadtrates macht es auch im Hinblick auf einen künftigen Raumbedarf der Stadtverwaltung keinen Sinn, das wertvolle, direkt neben dem Stadthaus liegende Leepünt-Grundstück im Zentrum der Stadt grösstenteils mit einem überdimensionierten Saal zu überbauen. Zumal zurzeit verschiedene Vorhaben zur Optimierung des Raumangebotes in der Stadt Dübendorf in Umsetzung und/oder in Planung sind, durch die eine Verbesserung der heutigen Situation erreicht werden soll.

Schlussbemerkungen

Die Initiative entspricht in keiner Weise den Entwicklungsabsichten des Stadtrates für das Leepünt-Areal. Der von den Initianten geforderte überdimensionierte Saal und die in der Initiative vorgesehenen zwingenden Anforderungen an die künftige Überbauung zielen in die falsche Richtung und würden den Projektierungsspielraum unnötig und massiv einschränken. Der Stadtrat und eine Mehrheit des Gemeinderates empfehlen deshalb, die Volksinitiative «Stadtkern = Leepünt» abzulehnen.



Argumente des Initiativkomitees

Das Leepünt-Areal soll zum lebendigen Stadtkern werden.

24 % der 137 Dübendorfer Vereine haben bei den Umfragen der Stadt und des VVD in den Jahren 2012 und 2013 zusätzliche Raumbedürfnisse angemeldet. Dabei handelt es sich um einen grösseren Saal und um Übungs-, Trainings-, Bastel- oder spezielle Lagerräume. Das zeigt klar, dass unsere Vereine in Dübendorf zu wenig Räumlichkeiten zur Verfügung haben. Weitere Gespräche mit Vereinen zeigen, dass Dübendorf endlich einen Stadtsaal in Form eines Mehrzwecksaals braucht.

Die Initiative sieht einen Saal für mindestens 600 Personen, weitere Räumlichkeiten für Vereine und andere interessierte Gruppierungen in Dübendorf vor. Ein Wohnanteil von mindestens 50 % soll realisiert, gemeinnützig erstellt und betrieben werden (günstiger Wohnraum für Alters- und Familienwohnungen). Das Areal darf gemäss Initiative nicht verkauft werden. Zudem sind laut Initiative die Ergebnisse der Umfragen bei der Saalgrösse zu berücksichtigen. Mit diesem Passus erhält die Stadt genügend Spielraum bei der Planung. Die Initiative legt den Finger auf das Leepünt-Areal, weil in der bisherigen Stadtplanung – und auch im Antrag zur Volksinitiative – keine Alternativen ersichtlich sind. Das Initiativkomitee ist mit neun Vertreterinnen und Vertretern aus Vereinen und vier aus Parteien, die selber in Vereinen aktiv sind, breit abgestützt.

Stadt- und Gemeinderat lehnen dieses Begehren ab. Der Stadtrat hält an seinem Ziel fest, auf dem Leepünt-Areal vor allem Räume für die Verwaltung (ca. ein Drittel der Fläche) und Wohnungen zu erstellen, die jedoch nicht als gemeinnütziger Wohnungsbau geplant sind und die Finanzierung des Vorhabens sicherstellen sollen. Ein Wohnanteil von 50 % und das Verkaufsverbot für das Areal sind für den Stadtrat unnötige Einschränkungen, welche seine Absichten stören. Immerhin pflichtet er den Initianten bei, «... dass sich bei der baulichen Entwicklung des Leepünt-Areals auch ausgezeichnete Möglichkeiten für altersgerechtes Wohnen ... ergeben könnten.» Und er anerkennt auch ein grundsätzliches Interesse an einem Mehrzwecksaal mit Bühne (im Sinne eines Stadtsaals). Offensichtlich will der Stadtrat dieses zentrale Areal gewinnbringend und nicht für unsere Vereine nutzen.

Zwölf andere Städte und Gemeinden in unserer Umgebung verfügen über einen Saal mit Platz für mehr als 500 Personen: Bäretswil, Fällanden, Gossau ZH, Hombrechtikon, Zollikon, Küsnacht, Wädenswil, Wetzikon, Bülach, Dietikon, Uster und Kloten. Diese Gemeinwesen haben den kulturellen Nutzen von geeigneten Räumen längst erkannt und gehandelt. Diese Gemeinden nutzen ihre Saalbauten, aber erst seit diese stehen. Im Gemeinderat wurde vorgerechnet, dass in Dübendorf ein Saal zu wenig genutzt würde. Ein Saal, der nicht existiert, kann aber nicht genutzt werden, deshalb kann die Gegnerschaft eine solche Aussage auch nicht belegen. Andere Gemeinden haben längst bewiesen, dass ein Saal, der vorhanden ist, vielseitig genutzt wird und der Bevölkerung und dem Kulturlieben zugutekommt. Das «Juwel» Leepünt soll nicht mit teuren Wohnungen und Büros für die Verwaltung überstellt und das Stadtbild verödet werden. Im Stadtzentrum darf nicht die finanzielle Rendite im Vordergrund stehen. Das Leepünt-Areal soll für ein kulturelles und städtisches Leben, für Wohnen im Alter und für Familien genutzt werden.

Mit einem JA zur Initiative werden die Behörden gezwungen, in eine andere Richtung zu denken und endlich mit einem vernünftigen Saalprojekt / Gemeinschaftszentrum die eigenen Legislaturziele zu erfüllen.

**Die Abstimmungsresultate werden am Sonntag, 6. September 2015,
im Internet veröffentlicht:**

www.duebendorf.ch

Auskunft

Stadt Dübendorf
Wahlbüro
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf
Telefon +41 44 801 67 05
wahlbuero@duebendorf.ch