

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

28.03.2007

351.

Schriftliche Anfrage von Marcel Savarioud betreffend Entwicklungsgebiet Stettbach, Planungsstand

Am 10. Januar 2007 reichte Gemeinderat Marcel Savarioud (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2007/13 ein:

2010 wird die dritte Etappe der Glattalbahn zum Bahnhof Stettbach eröffnet. Gleichzeitig soll der stark frequentierte Bahnhof und die Umgebung umgestaltet werden. Gemäss Plänen der Stadt soll ein Park entstehen, welcher sich nördlich und südlich des Bahnhofs erstreckt. Gleichzeitig plant der Zoo eine privat finanzierte Gondelbahn zur Masoalohalle heraufzuführen.

Der Stettbacher Bahnhof grenzt in Dübendorf an ein Gewerbe- und Einkaufsgebiet, auf Schwamendinger Seite befindet sich eine Genossenschaftssiedlung mit Reiheneinfamilienhäusern, welche in den nächsten Jahren abgerissen werden sollen.

Dieses im Richtplan definierte Zentrumsgebiet hat für Schwamendingen wie auch für Dübendorf eine grosse Bedeutung. Trotzdem sind weder die Schwamendinger Quartierbevölkerung noch die Behördenmitglieder umfangreich und kontinuierlich über den Planungsstand des Entwicklungsgebietes informiert worden. Nach dem ablehnenden Entscheid der Schwamendinger Stimmbevölkerung zum Leutschenbachpark und der Opposition von Dübendorf und teilweise von Schwamendingen gegen die Gondelbahn bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie und wann gedenkt der Stadtrat die Schwamendinger Bevölkerung über die Planung des Entwicklungsgebietes Stettbach zu informieren?
2. Wie gedenkt der Stadtrat in der verbleibenden kurzen Zeit bis zur Eröffnung der Glattalbahn die Mitsprache der Quartierbevölkerung und -gremien im Planungsprozess zu gewährleisten?
3. Wie sieht der aktuelle Planungsstand für das Entwicklungsgebiet Stettbach aus?
4. Wie wirkt der Stadtrat der Gefahr entgegen, dass in diesem geplanten Park in bereits heute abends schlecht frequentiertem und verlassenem Bahnhof Stettbachs Sicherheitsprobleme entstehen? Wie möchte der Stadtrat den Bahnhof beleben?
5. Wie und wann beabsichtigt der Stadtrat wie in dem vom Gemeinderat überwiesenen Postulat 2000/548 gefordert, die öffentliche Anbindung des Hirzenbach- und Luegislandgebietes zum Bahnhof Stettbach zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Ausgangslage

Entwicklungsgebiet Stettbach, Gestaltungsrichtplan Bahnhof Stettbach

Die Städte Zürich und Dübendorf werden im Hinblick auf die Realisierung der Stadtbahn den Bahnhof Stettbach als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, attraktiven Stadtraum und als Gelenk zwischen den Quartieren Hochbord-Dübendorf und Mattenhof-Schwamendingen ausbauen und neu gestalten.

Mit einem behördenverbindlichen Gestaltungsrichtplan wurden die Grundlagen, Ziele und Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung beschrieben und definiert. An Veranstaltungen im Quartier Schwamendingen und in den lokalen Medien wurden die festgehaltenen Ergebnisse kommuniziert.

Bahnhof Stettbach

Der Bahnhof Stettbach ist bereits heute eine wichtige Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr. Dank der neuen Impulse im Umfeld des Bahnhofs erwartet man künftig Frequenzen von über 8 Millionen Reisenden pro Jahr. In Anbetracht dessen und der generell wichtigen Bedeutung des Ortes wurde auf Druck der Stadt Zürich beschlossen, in einem kooperativen Verfahren (Workshop-Verfahren) das ursprüngliche, noch nicht ausgereifte Projekt der Glattalbahnen zu überarbeiten.

Resultate aus dem Workshop-Verfahren ÖV-Plattform Stettbach

Die beim Bahnhof Stettbach aufeinandertreffenden Anliegen und Vorgaben der Transportunternehmen SBB, VBZ und VBG (Verkehrsbetriebe Glattal AG) sowie die Qualitätsvorstellungen der Städte Zürich und Dübendorf, wurden in eine abgestimmte Gesamtkomposition zusammengefügt. Die vorliegenden Resultate bilden nun die Grundlage für die weiteren rechtlichen Schritte, die Ausführungsplanung der dritten Bauetappe der Glattalbahnen und die laufenden Kostenteilerverhandlungen unter allen Beteiligten.

Das Ziel, ein für die Standortgemeinden und Unternehmen zufriedenstellendes Resultat zu erzielen, wurde damit erreicht.

Plangenehmigungsverfahren

Die Genehmigung des Projekts setzt sich aus Bewilligungen diverser Instanzen zusammen. Die Koordination der einzelnen Bewilligungsverfahren obliegt dem Bundesamt für Verkehr (BAV), welches ein so genanntes Leitverfahren (ordentliches Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz) durchzuführen hat. Da es sich beim Projekt Bahnhof Stettbach um eine Überarbeitung der ursprünglichen Genehmigungsvorlage handelt, welche Gegenstand der Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 27. Januar 2004 ist, werden zurzeit die genauen Modalitäten des Verfahrens definiert.

Zu Frage 1: Die VBG hat Ende Januar 2007 zusammen mit den Standortgemeinden anlässlich einer Orientierungsveranstaltung, die auf Einladung erfolgte, Vertretende von Quartiervereinen und angrenzende Baugenossenschaften sowie Grundeigentümerinnen über den Stand der Planung informiert. Eine weitere, diesmal öffentliche Veranstaltung soll Ende April 2007 stattfinden. Wiederum wird die VBG zusammen mit Vertretenden der Standortgemeinden informieren.

Zu Frage 2: Das Eisenbahngesetz (EBG) sieht in dieser Phase des Projekts kein Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung im Sinne des Strassengesetzes (StrassG) vor. Eine Mitwirkung der Bevölkerung, welche in Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG) vorgesehen ist und auch auf eisenbahnrechtliche Verfahren Anwendung findet, wäre höchstens in einer viel früheren Planungsphase, z. B. vor der Erteilung der Infrastrukturkonzession, vorgeschrieben. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach EBG steht Dritten lediglich der Rechtsmittelweg offen.

Zu Frage 3: Mit den vorliegenden Resultaten aus dem Workshop-Verfahren wurden die Kostenteilerverhandlungen seitens der Stadt mit den VBG und der Gemeinde Dübendorf aufgenommen. Aufgrund des engen Terminplans wird unter der Federführung der VBG ab April 2007 mit der Projektierung begonnen.

Zu Frage 4: Der neue Bahnhof Stettbach wird sich aufgrund der sorgfältig ausgewählten Architektur freundlich und offen präsentieren. Grundmotiv des architektonischen Konzepts ist die Kontinuität des Stettbacher Freiraumkorridors in Nord-Süd-Richtung. Lineare topografische, bauliche und landschaftliche Elemente definieren einen spindelförmigen Freiraum, der sich im Bereich des Bahnhofs Stettbach verengt. An dieser Engstelle werden sämtliche Funktionen und Einrichtungen auf der so genannten ÖV-Plattform integriert. Die neuen Dächer schützen die Aufgangs- und Wartebereiche, ohne die Durchlässigkeit des Freiraums und somit die Sichtbarkeit zu unterbrechen. Unter den Dächern werden die Haltestellenein-

richtungen, Serviceräume, ein ZüriWC und rund 200 m² kommerzielle Nutzungen (Kiosk), welche für die Belebung des Platzes wichtig sind, eingerichtet.

Bei der Erarbeitung des Beleuchtungskonzepts wurde sowohl auf die Betonung der Landschaftsformationen und Architektur wie auch auf die Anforderungen hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsempfindens geachtet. Entstanden ist so ein Lichtplan, welcher die sicherheitstechnischen Bestimmungen erfüllt und eine dem Ort angemessene Atmosphäre verleiht.

Zu Frage 5: Im Rahmen der Studie "VBZ-Liniennetzentwicklung 2025" wurde die Verkehrssituation in Schwamendingen eingehend überprüft. Die Ergebnisse dieser Studie, die im Juli 2006 abgeschlossen und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, haben aufgrund der Nachfragepotenziale keinen vordringlichen Handlungsbedarf ausgewiesen. Eine gezielte Anbindung der Gebiete Hirzenbach und Luegisland an den Bahnhof Stettbach soll im Rahmen einer Überprüfung der Feinerschliessung im Quartier Schwamendingen etwa 2007 bis 2008 untersucht werden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy