



ANTRAG

des Stadtrates vom 4. Oktober 2012

Weisung-Nr. 99



Geschäfts-Nr. GR 176/2012

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

Städtebauliche Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 4. Oktober 2012, gestützt Art. 30 Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005,

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

1. Für die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Durchführung der Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“ wird ein Rahmenkredit im Betrag von Fr. 470'000.00 zulasten Konto 1790.5810.4 in der Investitionsrechnung bewilligt.
 2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug
-



WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Vorgehensvorschlag	3
3	Organisatorisches	3
4	Kosten	3
5	Erwägungen	4
6	Zusammenfassung	5
7	Aktenverzeichnis	7

1 Ausgangslage

Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 80 vom 22. März 2012 der Baudirektion des Kantons Zürich beantragt, für das Gebiet Wangenstrasse zwischen Alpenstrasse, Dietlikonstrasse, Flugplatzareal und Überlandstrasse bzw. SBB-Grundstück eine Planungszone für die Dauer von drei Jahren festzusetzen. In seinem Beschluss machte der Stadtrat geltend, dass die Festsetzung einer Planungszone der Stadt Dübendorf ermöglicht, die offenen städtebaulichen Fragen an dieser zentralen Stelle zu klären und die richtigen Planungsmittel zu ihrer Lösung einzusetzen. Die offenen Fragen der Trasseeführung für die Glattalbahn *PLUS* und der fehlenden Baureife des Quartiers Flugfeld müssen in einem sorgfältigen Planungsprozess diskutiert bzw. beantwortet werden können. Mit Verfügung vom 25. Mai 2012 hat die Baudirektion die Planungszone gemäss Antrag festgesetzt und am 11. Juni 2012 publiziert. Gegen diese Verfügung der Baudirektion hat das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS am 29. Juni 2012 Rekurs erhoben. Mit Verfügung vom 3. September 2012 hat die Staatskanzlei des Kantons Zürich vom Eingang des Rekurses Kenntnis genommen und den Stadtrat Dübendorf - als Mitbeteiligten - zur freigestellten Stellungnahme eingeladen.

Um Klarheit über die offenen städtebaulichen Fragen und über die zukünftige Entwicklung des Gebietes zu gewinnen, sind städtebauliche Ideen zu entwickeln und einander gegenüberzustellen, um die verschiedenen Potentiale sorgfältig abzuklären. Ziel ist die Erstellung eines städtebaulichen und funktionalen Leitbildes als Basis zur Erarbeitung der für die Aufhebung der Planungszone notwendigen, zweckmässigen Planungsinstrumente. Aktuelle Beispiele anderer Städte und Gemeinden, wie z. B. Winterthur und Wallisellen, zeigen Möglichkeiten auf, wie städtebauliche Konzepte erarbeitet und nachher in adäquate Planungsinstrumente umgesetzt werden können.

Die Diskussion im Planungsausschuss hat gezeigt, dass die städtebaulichen Überlegungen auch auf die Südseite des Bahnhofs ausgedehnt werden müssen. Es besteht hier seit Jahren ein Handlungsbedarf, indem der Teilrichtplan Bahnhofgebiet von 1996 immer noch gilt, obwohl in verschiedener Hinsicht längst überholt. Der Planungsausschuss kam zum Schluss, dass für die beiden aneinander grenzenden Gebiete aus inhaltlichen und verfahrensökonomischen Gründen ein vereinigt Verfahren durchgeführt werden sollte. Dies ergebe nicht zuletzt auch grosse Vorteile für die Projektorganisation und Projektabwicklung und reduziere dadurch die anfallenden Kosten markant.



2 Vorgehensvorschlag

Der Planungsausschuss hat basierend auf diesen Überlegungen das Büro Feddersen & Klostermann, Zürich, in Zusammenarbeit mit Brühlmann Loetscher Architekten, Zürich, mit der Ausarbeitung eines Vorgehensvorschlags mit Kostenschätzung beauftragt. An den Sitzungen des Planungsausschusses vom 3. Juli 2012 und vom 29. August 2012 präsentierten die Planer dem Gremium das Vorgehenskonzept. Es wird ein differenziertes Vorgehen in vier Phasen vorgeschlagen, in deren Mittelpunkt eine städtebauliche Testplanung in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143 steht. Phase 0 dient der Vorbereitung der Projektorganisation und der Kontaktaufnahme und Erstinformation von VBG, SBB und Bund als zentrale Stakeholder. In Phase 1 werden die Bedürfnisse und Notwendigkeiten der Stakeholder ergründet und abgeholt, ein Rahmen-Leitbild erstellt und das Programm der Testplanung erarbeitet. Phase 2 ist die eigentliche Testplanung mit drei Teams und einem Begleitgremium, welches zum Schluss einen Synthesebericht mit Empfehlungen zuhanden der Stadt formuliert. In Phase 3 wird die Testplanung ausgewertet und das Rahmen-Leitbild ergänzt. Phase 4 dient der Umsetzung der Ergebnisse in die formellen Planungsinstrumente. Die Phasen – als einzelne Arbeitsschritte – sind jeweils einzeln, nach zustimmender Kenntnisnahme des Stadtrates zu den Resultaten der abgeschlossenen Phase, freizugeben.

Die Kommunikation und Mitwirkung bildet einen elementaren Bestandteil des Prozesses. Das gesamte Verfahren wird durch eine gezielte Kommunikation und durch mindestens zwei Mitwirkungsveranstaltungen für die Bevölkerung begleitet.

Die Erfahrungen zeigen, dass für die Durchführung der Phasen 0-3 ein Zeitbedarf von ca. 16 Monaten veranschlagt werden muss und somit mit dem Vorliegen eines städtebaulichen Leitbilds im Frühling 2014 gerechnet werden kann. Die einzelnen konkreten Folgeplanungen und Projekte können dann in der neuen Legislaturperiode gezielt in Angriff genommen werden.

3 Organisatorisches

Der Planungsausschuss fungiert als Steuerungsgremium über den ganzen Prozess hinweg. Zusammen mit beigezogenen Experten sowie Vertretern der Grundeigentümer, der VBG und SBB bildet er auch das Beurteilungsgremium der Testplanung. Projektteam bilden die involvierten Abteilungen der Stadt Dübendorf, geleitet vom Leiter der Abteilung Planung, und unterstützt von Feddersen & Klostermann sowie Brühlmann Loetscher Architekten.

Als Leitungsgruppe, der regelmässig Bericht über den Fortschritt der Arbeiten erstattet wird, wird der Stadtrat eingesetzt, zusammen mit Vertretern der SBB und der VBG sowie des Bundes und des Kantons Zürich.

4 Kosten

Die Kosten für die Begleitung und Durchführung des Verfahrens durch die beauftragten Planer werden auf Fr. 185'000.00 veranschlagt. Für die Entschädigungen der eingeladenen Teams und das Begleitgremium ist mit weiteren Fr. 200'000.00 zu rechnen, dazu kommen Kosten für den Modellbau und weitere Nebenkosten für bis zu Fr. 50'000.00.



Offerte Projektbegleitung (Feddersen & Klostermann – Brühlmann Loetscher Architekten)	Fr.	185'000.00
Entschädigung Teams & Begleitgremium Testplanung	Fr.	200'000.00
Weitere Kosten (Modellbau etc.)	Fr.	50'000.00
Zwischentotal (exkl. MwSt.)	Fr.	435'000.00
MwSt. 8 % / Aufrundung	Fr.	35'000.00
Totalkosten	inkl. MwSt.	Fr. 470'000.00

Angesichts der Ausgangslage und um zu gewährleisten, dass das geplante Verfahren zielgerichtet und verzögerungsfrei abgewickelt werden kann, gelangte der Planungsausschuss zur Meinung, dass ein Rahmenkredit von Fr. 470'000.00 in der Investitionsrechnung vorzusehen und durch den Gemeinderat zu bewilligen sei.

5 Erwägungen

Das Verfahren der Testplanung wird heute vielerorts mit Erfolg eingesetzt, um in einem Gebiet mit komplexen Fragestellungen und schwierigen Rahmenbedingungen Konzepte erarbeiten zu lassen und gegenüberstellen zu können. Zumindest drei interdisziplinäre, ausgewiesene Planungsteams werden eingeladen, städtebauliche Konzepte zu entwickeln, wobei nebst städtebaulichen Fragen üblicherweise auch die Organisation des Verkehrs sowie die Lage und Ausgestaltung des öffentlichen Raums angeschaut wird. Begleitet und geführt werden die Teams von einem Begleitgremium, bestehend aus Vertretern der Stadt und verschiedenen Fachexperten. Das Gremium beurteilt die von den Teams präsentierten Konzepte und erstellt zum Schluss einen Synthesebericht mit Empfehlungen zuhanden der Stadt.

Mit der Weiterführung der Glattalbahn (Glattalbahn*PLUS*) und einer Öffnung des Flugplatzareals für die Siedlungsentwicklung ist es absehbar, dass das Quartier Flugfeld, die Siedlungen entlang der Achse Wangenstrasse sowie das Gebiet nördlich und südlich des Bahnhofs für Investoren attraktiv werden und unter erhöhten Entwicklungsdruck geraten. Insbesondere wird sich die Frage stellen, wo eine bauliche Verdichtung gegenüber dem heutigen Bestand möglich und sinnvoll ist und wie diese qualitativ und verträglich ausgestaltet werden kann.

Mit der Schaffung eines überzeugenden städtebaulichen Leitbilds und der dazugehörigen planerischen Rahmenbedingungen für dieses Gebiet kann zu der gewünschten mittel- und langfristigen Stadtentwicklung Dübendorfs als attraktiver Wohn-, Freizeit- und Arbeitsort in bedeutendem Masse beigetragen werden. Die Durchführung eines anspruchsvollen, aber erfolgsversprechenden Planungsprozesses unter Mitwirkung von zahlreichen externen Fachkräften sowie der relevanten Stakeholder und der Bevölkerung, dank dessen auch mit einer besseren Akzeptanz des jeweiligen Ergebnisses zu rechnen ist, ist deshalb zweckmässig und sinnvoll. Im Verhältnis zum möglichen Investitionsvolumen, das durch die Klärung der städtebaulichen Fragen und das Erwirken der Planungs- und Baureife in diesem Gebiet ausgelöst werden kann, sind die hierfür anfallenden Planungskosten angemessen und gerechtfertigt.



6 Zusammenfassung

Dem Gemeinderat wird beantragt, dem für die Durchführung des Begleitung und Durchführung des Verfahrens notwendigen Rahmenkredit zuzustimmen.

Dübendorf, 4. Oktober 2012

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

David Ammann
Stadtschreiber



GR Geschäft 176/2012

Antrag Nr. 99

Städtebauliche Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Hans-Felix Trachsler
Präsident

Beatrix Peterhans
Sekretärin

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

Stefanie Huber
Präsidentin

Beatrix Peterhans
Sekretärin

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom



7 Aktenverzeichnis

Antrag Nr. 99

Städtebauliche Testplanung „Wangenstrasse/Bahnhof plus“

1. Beschlussdokumente:
 - Weisung Nr. 99 vom 4. Oktober 2012
 - Stadtratsbeschluss Nr. 292 vom 4. Oktober 2012
2. Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus:
 - Offerte „Testplanung Dübendorf Zentrum-Nord“ von Feddersen & Klostermann – Brühlmann Loetscher Architekten vom 30. August 2012 inkl. Ablauf- und Projektorganisation
 - Möglicher Betrachtungsperimeter des Testplanungsgebiets vom 6. September 2012
 - SRB 12-114 vom 12. April 2012: Auftrag zur Erarbeitung eines Vorgehensvorschlags einer Testplanung mitsamt Kreditantrag
3. Planungszone Wangenstrasse:
 - Verfügung der BD vom 25. Mai 2012 inkl. Perimeter der Planungszone
 - SRB Nr. 12-80 vom 22. März 2012: Antrag zur Festsetzung Planungszone
 - Verfügung der Staatskanzlei des Kantons Zürich vom 3. September 2012 inkl. Rekurschrift des VBS
4. Teilrichtplan für das Bahnhofgebiet, genehmigt am 24. Sept. 1997