

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 31. Oktober 2018

1023. Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie), Hochwasserschutz Kloten, neue Velohauptroute; Vorprojektierung

A. Verlängerung der Glattalbahn

Die Glattalbahn wurde von 2004 bis 2010 in drei Etappen erstellt. Sie umfasst die Verlängerungen der Tramlinie 11 von Messe/Hallenstadion bis Auzelg und der Tramlinie 10 von Oerlikon bis Flughafen, Fracht sowie die neue Linie 12 von Bahnhof Stettbach nach Flughafen, Fracht. Sie stärkt damit als schneller Feinverteiler neben Bus und S-Bahn den öffentlichen Verkehr im wachsenden Agglomerationsgebiet Zürich Nord und im mittleren Glattal. Die Glattalbahn leistet einen nachhaltigen Beitrag, um die mit der starken Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Raum verbundenen Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Im Zeitraum von 2011 bis 2017 hat die Nachfrage auf den Linien 10 (Abschnitt Leutschenbach–Flughafen) und 12 um rund die Hälfte zugenommen.

Mit der Inbetriebnahme der letzten Etappe der Glattalbahn zwischen dem Bahnhof Stettbach und Auzelg im Jahr 2010 hat das Projekt seinen vorläufigen Abschluss gefunden. Unter dem Titel «GlattalbahnPLUS» wurden jedoch bereits seit Längerem verschiedene Erweiterungsvarianten für die Glattalbahn geprüft. Der kantonale Richtplan enthält seit 2007 entsprechende Netzergänzungen auf den Gemeindegebieten von Kloten, Bassersdorf, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Dietlikon mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont. Die Linienführung in den Gemeinden Kloten und Bassersdorf wurde nachträglich aufgrund von zusätzlichen Studien noch einmal angepasst, woraus die im Richtplan vom 18. März 2014 festgesetzte Linienführung resultierte. Diese sieht eine rund 3,5 km lange Netzerweiterung ab der Endhaltestelle Flughafen, Fracht ins Entwicklungsgebiet Steinacker in Kloten vor.

Mit den am 5. März 2018 beschlossenen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr in den Jahren 2020–2023 (Vorlage 5370a) hat der Kantonsrat die Prioritäten für die Verlängerung der Glattalbahn festgesetzt. Demnach soll in einem ersten Schritt ein Vorprojekt für die im Richtplan festgesetzte Netzerweiterung erstellt werden. Dieses Vorgehen ist abgestimmt auf die Bundesvorgaben im Zusammenhang mit der Agglomerationspolitik. Der Bund verlangt für grosse Tramprojekte mit Investitionen

von mehr als 100 Mio. Franken jeweils ein abgeschlossenes Vorprojekt zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogrammes. Die Vorprojektierung für die Verlängerung der Glattalbahn soll im Frühjahr 2020 abgeschlossen werden, womit gewisse Zeitreserven bis zur Eingabe der Agglomerationsprogramme der 4. Generation (2021) vorhanden sind.

Das vorgesehene Trassee der verlängerten Glattalbahn soll von der heutigen Wendeschlaufe im Bereich der Haltestelle Flughafen, Fracht über die Autobahn geführt werden (Überführung) und anschliessend bis zur Industriestrasse (Kloten) parallel zum Altbach in Richtung Bassersdorf verlaufen. Dies erlaubt eine optimale Erschliessung des Zentrums von Kloten sowie des Entwicklungsgelände Steinacker mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadt Kloten rechnet im erwähnten Entwicklungsgelände mit zukünftig bis zu 4500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie bis zu 7000 Arbeitsplätzen. Die entsprechenden Nachfrageprognosen gehen von etwa 7000 Fahrgästen pro Tag auf dem neu erstellten Linienast aus.

Seit Ende 2017 liegt eine Testplanung für das Transformationsgebiet des «Glattalbahnkorridors» vor. Diese nimmt die im Richtplan festgesetzte Linienführung mit den Haltestellen auf und richtet die Siedlungsentwicklung darauf aus.

B. Hochwasserschutz Kloten

Die Stadt Kloten und der Flughafen Zürich sind durch Hochwasser des Altbachs und seiner Seitenbäche gefährdet. Angesichts des grossen Schadenpotenzials weist dieses Gebiet im Kanton Zürich eines der grössten Hochwasserrisiken auf. Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) stellt daher auf konzeptioneller Ebene seit Längerem Überlegungen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes an.

Das geplante Trassee der Glattalbahn wird auf einer Länge von rund 1,2 km unmittelbar entlang des Altbachs innerhalb des übergangsrechtlichen Uferstreifens (Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 [GSchV, SR 814.201]) geführt. Eine Bewilligung des vorgesehenen Stadtbahntrassees kann daher gemäss der bundesrechtlichen Gewässerschutzgesetzgebung nur in Aussicht gestellt werden, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 41c Abs. 1 GSchV), was die Gewährleistung des Hochwasserschutzes voraussetzt. Aus diesem Grund wurde der Hochwasserschutz im Altbach-Korridor unter der Leitung des AWEL in enger Zusammenarbeit mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, der Stadt Kloten und dem Amt für Verkehr (AFV) bereits auf Stufe Vorstudie bearbeitet.

Die Vorstudie wurde durch eine thematisch breit abgestützte Begleitgruppe (kantonale Fachstellen, Stadt Kloten, Gemeinde Bassersdorf, Flughafen Zürich, Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Bundesamt für Umwelt und Umweltverbände) und ein Expertengremium begleitet. Ein Lenkungsausschuss mit Vertretungen des AWEL, der VBG, des AFV, des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), der Stadt Kloten, der Gemeinde Bassersdorf sowie der Flughafen Zürich AG nahm die Aufsicht über die Vorstudie wahr und genehmigte deren Ergebnisse.

In der Vorstudie wurden insgesamt fünf Hochwasserschutzkonzepte mit zahlreichen Varianten geprüft. Mitte September 2017 haben der Lenkungsausschuss, die Begleitgruppe sowie das Expertengremium die Variante «Bypass Nord» gemeinsam als Bestvariante ausgewählt. Dabei werden ungefähr auf der Höhe der Industriestrasse in Kloten Hochwasserspitzen vom Altbach in den nordseitig parallel zum Altbach geführten unterirdischen Hochwasserentlastungskanal (Bypass) geleitet. Im Altbach verbleiben damit bei Hochwasser höchstens rund $10\text{ m}^3/\text{s}$. Dank der verringerten Hochwassermenge kann der Altbach auf dem Abschnitt entlang des Entlastungskanals ökologisch aufgewertet und für die Bevölkerung im Zentrum von Kloten attraktiv gestaltet werden. Der Entlastungskanal mündet im Bereich der Eindolung des Altbachs oberhalb des Flughafens wieder in den Altbach. Auf dem Abschnitt zwischen der Gemeindegrenze bis zum Beginn des Entlastungskanals wird das Gerinne hochwassersicher ausgebaut und ebenfalls ökologisch aufgewertet.

Mit dieser Variante liegt ein ganzheitliches Lösungskonzept für die vom Kanton angestrebte Verbesserung des Hochwasserschutzes vor, das auch eine ökologische Aufwertung des Fliessgewässers umfasst und die Schaffung eines attraktiven Grünraums für die Bevölkerung ermöglicht. Dieses Lösungskonzept dient als Grundlage für die bevorstehenden Projektierungsarbeiten.

C. Neue Velohauptroute

Im Rahmen des Vorhabens zur Verlängerung der Glattalbahn soll im Weiteren unter der Mitwirkung des AFV und des Tiefbauamts (TBA) ein Abschnitt der Velohauptroute zwischen Flughafen, Fracht und Kloten, Steinacker umgesetzt werden, die im vom Regierungsrat am 15. Juni 2016 beschlossenen kantonalen Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) vorgesehen ist. Diese soll als von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden gemeinsam genutzte Langsamverkehrsverbindung entlang des gesamten Streckenverlaufs der Glattalbahn ausgestaltet werden. Angesichts der engen Platzverhältnisse am Altbach ist es sinnvoll, die Umsetzung dieses Veloweges zusammen mit der Erweiterung der Glattalbahn und den Massnahmen zum Hochwasserschutz zu planen.

D. Gesamtprojektleitung

Die VBG soll entsprechend ihrem Antrag mit der Durchführung des Vorprojekts betraut werden. Sie ist bereits Infrastrukturkonzessionärin der in Betrieb genommenen Glattalbahnstrecken und hat als Bauherrin dieses Vorhaben geplant und umgesetzt. Als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen im mittleren Glattal wurde sie zudem massgebend in die bisherigen Studien zur geplanten Verlängerung der Stadtbahn ab dem Flughafen in Richtung Kloten und weiter nach Bassersdorf einbezogen. Die erforderlichen Planungsleistungen wurden aufgrund der engen Verflechtung des Stadtbahnprojekts mit den geplanten Massnahmen für den Hochwasserschutz und für die Velohauptroute bereits in einem gemeinsamen Mandat öffentlich ausgeschrieben.

Zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion, und der VBG ist die Unterzeichnung eines Leistungsauftrags vorgesehen. Darin werden Einzelheiten zu den Leistungen, Kosten und Terminen des Auftrags sowie die Zahlungsmodalitäten und das Controlling geregelt. Zur Unterzeichnung des Leistungsauftrags bedürfen die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion einer entsprechenden Ermächtigung. Es ist vorgesehen, dass die VBG die Mittel nach Abschluss des Leistungsauftrags entsprechend dem Planungsfortschritt beim Kanton Zürich abruft.

E. Kosten

Die Investitionen des Gesamtvorhabens werden aufgrund der bisherigen Studien auf rund 300 Mio. Franken geschätzt. Sie setzen sich zusammen aus rund 180 Mio. Franken für das Stadtbahnprojekt (60%), 70 Mio. Franken für den Hochwasserschutz (23%) und 50 Mio. Franken für die Velohauptroute (17%).

Die Gesamtkosten für das Vorprojekt einschliesslich der Arbeiten zur Erlangung der Infrastrukturkonzession belaufen sich auf Fr. 5710000. Sie setzen sich zusammen aus dem Leistungsauftrag an die VBG im Umfang von Fr. 5510000 sowie aus direkt durch das AWEL bzw. das AFV zu vergebende Aufträge von je Fr. 100 000.

Der Leistungsauftrag an die VBG umfasst Fremdleistungen von Fr. 4780000 und Eigenleistungen der VBG von Fr. 370000 sowie Fr. 360000 für Mehrwertsteuer und Vorsteuerkürzung. In diesen Beträgen ist eine Reserve von 20% für Teuerung und Unvorhergesehenes enthalten.

Die im Leistungsauftrag enthaltenen Fremdleistungen werden von den verschiedenen Leistungsgruppen entsprechend den geschätzten Baukosten anteilig finanziert. 60% gehen zulasten des Verkehrsfonds (Stadtbahuprojekt), 23% zulasten des AWEL (Hochwasserschutz) und 17% zu lasten des TBA (Velohauptroute). Dieser Kostenteiler gilt für das gesamte Vorprojekt und wird nicht nachverhandelt. Den Anteilen der einzelnen Leistungsgruppen wird jeweils die Vorsteuerkürzung bzw. die Mehrwertsteuer hinzugeschlagen. Die VBG kann die Vorsteuer der Projektierung nicht zurückfordern, wenn diese durch eine Subvention finanziert wird. Die von der VBG erbrachten Eigenleistungen von Fr. 370 000 werden durch den Verkehrsfonds vergütet.

Da es sich ausschliesslich um Planungs- und Projektierungskosten handelt, gilt der gesamte Beitrag im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611) als gebundene Ausgabe.

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) gewährt der Kanton Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des ZVV das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Verlängerung der Glattalbahn erfüllt diese Voraussetzung. Dementsprechend wird zur Deckung des Kostenanteils der Stadtbahn von Fr. 3 460 000 ein Kantonsbeitrag aus dem Verkehrsfonds (Leistungsgruppe Nr. 5920) vorgesehen.

Für die Planung der Hochwasserschutzmassnahmen wird eine Ausgabe von Fr. 1 280 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, vorgesehen. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus Fr. 1 180 000 gemäss Kostenteiler für den Hochwasserschutz sowie Fr. 100 000 für kleinere, direkt vom AWEL zu vergebende Aufträge. Der Bund subventioniert die Projektierungskosten für den Teil Hochwasserschutz mit einem Beitrag zwischen 35% und 45% (Art. 2 Abs. 3 Wasserbauverordnung [WBV, SR 721.100.1]). Die Festsetzung der Bundessubvention erfolgt jedoch erst nach der Projektfestsetzung und dem Vorliegen einer Ausgabenbewilligung (Objektkredit) für die Umsetzung.

Für die Planung einer Velohauptroute zwischen Flughafen, Fracht und Kloten, Steinacker im Rahmen des Vorprojekts für die Verlängerung der Glattalbahn ist eine Ausgabe von Fr. 870 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, TBA, vorgesehen. Für kleinere, direkt vom AFV zu vergebende Aufträge werden Fr. 100 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, AFV, vorgesehen.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Kosten für das Vorprojekt (Beträge in Franken):

	Total	Stadt bahn	Hochwasser- schutz	Velohaupt route			
				Verkehrsfonds	AWEL	TBA	AFV
Leistungsgruppe		Nr. 5920	Nr. 8500	Nr. 8400	Nr. 5205		
Fremdleistungen	4 780 000	2 870 000	1 100 000	810 000			
Projektierung	100%	60%	23%	17%			
Vorsteuerkürzung / 7,7% MWSt	360 000	220 000	80 000	60 000			
Eigenleistungen VBG	370 000	370 000					
Total Leistungsauftrag	5 510 000						
Aufträge AWEL und AFV (einschliesslich MWSt)	200 000		100 000		100 000		
Gesamttotal	5 710 000	3 460 000	1 280 000	870 000	100 000		

Die Mittel betreffend die Leistungsgruppen Nr. 5920, Verkehrsfonds, Nr. 8400, TBA, und Nr. 5205, AFV, sind im Budget 2018 und im KEF 2019–2022 eingestellt.

Betreffend die Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, ist im Budget 2018 und im KEF 2019–2022 nur ein Teil der benötigten Mittel für dieses Projekt eingestellt. Die Finanzierung kann aber im Rahmen des Globalbudgets wegen Minderbedarf im Thurauenprojekt sichergestellt werden.

Der Finanzmittelbedarf für die Phase Vorprojekt verteilt sich auf rund 10% im Jahr 2018, rund 70% im Jahr 2019 und rund 20% im Jahr 2020.

F. Umsetzungsvorbehalt

Die Umsetzung des projektierten Vorhabens steht unter dem Vorbehalt, dass es im Rahmen der zur Verfügung stehenden Budgetkredite der Investitionsrechnung finanziert werden kann und im Vergleich zu anderen Vorhaben priorisiert wird.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die Erstellung des Vorprojekts und die Arbeiten zur Erlangung der Infrastrukturkonzession für die Verlängerung der Glattalbahn ab Flughafen bis Kloten, Industrie durch die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG sowie die damit verbundenen Planungen der Hochwasserschutzmassnahmen (Variante «Bypass Nord») und der Velohauptroute wird eine gebundene Ausgabe von insgesamt Fr. 5 710 000 bewilligt. Davon gehen Fr. 3 460 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe

Nr. 5920, Verkehrsfonds, Fr. 1 280 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, Fr. 870 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, TBA, und Fr. 100 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, AFV.

II. Der Kostenteiler für die von der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG in Auftrag gegebenen Fremdleistungen beträgt 60% für das Stadtbahnprojekt zulasten des Verkehrsfonds, 23% für den Hochwasserschutz zulasten des AWEL und 17% für die Velohauptroute zulasten des TBA. Dieser Kostenteiler gilt für das gesamte Vorprojekt und wird nicht nachverhandelt.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion werden ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die beiden Direktionen, und der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG betreffend Vorprojekt einschliesslich der Arbeiten für die Infrastrukturkonzession für die verlängerte Glattalbahn sowie der Planung des Hochwasserschutzes (Variante «Bypass Nord») und der Velohauptroute zu unterzeichnen.

IV. Mitteilung an die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Sägereistrasse 24, Postfach, 8152 Glattbrugg, sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:



Kathrin Arioli