

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 16. Dezember 2020

1251. Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie), Hochwasserschutz Kloten, neue Velohauptverbindung; weitere Projektierungen

A. Ausgangslage

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 Aufnahme der Planungen zur Verlängerung der Glattalbahn festgesetzt. Die Glattalbahn soll ab dem Flughafen als Verlängerung der Tramlinie 12 (Bahnhof Stettbach – Wallisellen – Glattbrugg – Flughafen, Fracht) durch das Stadtzentrum von Kloten und das Gebiet Kloten Industrie (Steinacker) um rund 3,5 km bis zur neuen Endhaltestelle Bassersdorf, Grindel geführt werden. Diese Verlängerung schafft die verkehrlichen Voraussetzungen für die im regionalen Richtplan Glattal vom 14. Februar 2018 vorgesehene und von der Stadt Kloten vorangetriebene Transformation und städtebauliche Aufwertung des Steinackergebiets zu einem verdichteten und gemischt genutzten Stadtteil.

Gestützt auf die Vorgabe des Kantonsrates hat der Regierungsrat am 31. Oktober 2018 gebundene Ausgaben für die Vorprojektierung der Verlängerung der Glattalbahn und den Erhalt der Infrastrukturkonzession bewilligt (RRB Nr. 1023/2018). Die geplante Trassierung der Stadtbahn verläuft im Zentrum von Kloten unmittelbar entlang des Altbachs. Bei der Projektierung ist daher sicherzustellen, dass der Hochwasserschutz für den Flughafen und die Stadt Kloten gewährleistet ist. Der Auftrag zur Umsetzung der im kantonalen Velonetzplan enthaltenen Velohauptverbindung muss zudem aufgrund der engen örtlichen Platzverhältnisse im Zentrum von Kloten zusammen mit dem Stadtbahnprojekt umgesetzt werden. Eine nachträgliche Einbettung der Velohauptverbindung in den neu gestalteten Stadt- und Gewässerraum ist wegen der nach der Projektumsetzung nicht mehr verfügbaren Verkehrsfläche sehr schwierig. Aus diesen Gründen wurde bereits mit RRB Nr. 1023/2018 ein gemeinsamer Projektierungskredit für die Vorprojektierung der drei Teilprojekte (Verlängerung Glattalbahn, Hochwasserschutz Kloten und Velohauptverbindung) bewilligt. Die Absprachen mit den Bewilligungsbehörden haben zudem zum Entscheid geführt, das Gesamtprojekt in einem einzigen Verfahren nach dem Eisenbahnrecht bewilligen zu lassen. Im Weiteren minimiert die ab 2025 geplante gemeinsame Bauausführung die Auswirkungen der Bautätigkeit für die Anwohnenden.

Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion haben infolgedessen der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) am 10. Dezember 2018 einen gemeinsamen Leistungsauftrag erteilt. Der damalige für das Gesamtprojekt eingesetzte Lenkungsausschuss, bestehend aus den Bestellern der drei Teilprojekte (Zürcher Verkehrsverbund [ZVV], Amt für Verkehr, Tiefbauamt [TBA] und Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft [AWEL]) sowie dem Amt für Raumentwicklung, hat das Vorprojekt Ende Mai 2020 genehmigt. Auf der Grundlage dieser Genehmigung hat die VBG dem Bund das Gesuch um eine Infrastrukturkonzession für den Bau und den Betrieb dieser Neubaustrecke der Glattalbahn eingereicht. Damit hat die VBG ihre im Leistungsauftrag festgehaltenen Leistungsziele terminlich und kostenmässig erfüllt.

Am 10. Februar 2020 hat der Kantonsrat im Rahmen der Genehmigung der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr in den Jahren 2022–2025 (Vorlage 5558b) festgehalten, dass die Projektierungsarbeiten für die Verlängerung der Glattalbahn fortzusetzen und für das Gesamtprojekt ein Kreditantrag vorzulegen sei. Vorliegend ist der Projektierungskredit zur Erarbeitung des Bauprojekts zu bewilligen, auf dessen Grundlage die für Anfang 2023 geplante Vorlage an den Kantonsrat für den Baukredit ausgearbeitet werden soll. Im Hinblick auf den im Jahr 2025 geplanten Baubeginn sind zudem Mittel zur Begleitung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens sowie zur Vorbereitung und Durchführung der ersten terminkritischen Bauausschreibungen zu bewilligen. Der Entscheid zur Auslösung dieser Phase wird dem Lenkungsausschuss übertragen.

B. Ergebnisse der Vorprojektierung

Im Verlauf der Vorprojektierung wurden verschiedene Grundsatzentscheide zur Verkehrsführung, zur Ausgestaltung des neuen Gewässerbaus und zur städtebaulichen Einbettung des Gesamtprojekts getroffen. Die bisher angenommene Linienführung der Glattalbahn wurde bestätigt und konnte konkretisiert werden. Im Weiteren wurde die genaue Lage der sechs neuen Haltestellen festgelegt. Im Bereich der Querung der Autobahn A51 wurde das Projekt mit den Ausbauabsichten des Flughafenbetreibers und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgestimmt. Das ASTRA sprach sich wegen des langfristig geplanten Ausbaus der Autobahn A51 auf sechs Spuren und der damit zusammenhängenden neuen Spuranordnungen gegen eine Brückenabstützung im Autobahnperimeter aus. Diese zusätzliche Rahmenbedingung führte zum Entscheid, die Autobahn mit einer deutlich aufwendigeren Brücke zu queren, als in früheren, anlässlich der Vorbereitung der Vorprojektierungsarbeiten.

ten erstellten Trasseestudien vorgesehen. Das ASTRA hat auf Antrag der Projektorganisation eine finanzielle Beteiligung an den Mehrkosten der Brücke in Aussicht gestellt. Die im Rahmen der Evaluation verschiedener Brückenkonstruktionen als Bestvariante ausgewählte Schrägseilbrücke fügt sich als prägendes bauliches Element am Flughafen ein.

In Bezug auf die Lage der Velohauptverbindung hat ein Variantenvergleich dazu geführt, dass diese gemeinsam mit der Stadtbahn über die geplante Brücke geführt wird. Diese Linienführung bietet den Velofahrenden eine attraktive und direkte Verbindung aus dem Raum Bassersdorf via Kloten zum Flughafen und bringt dem sich stark entwickelnden Veloverkehr den grössten langfristigen Nutzen. Die ebenfalls untersuchten Varianten ohne die Benützung des Viadukts wurden wegen der schlechteren Abstimmung mit dem örtlichen Umfeld als weniger nutzbringend verworfen.

Der Hochwasserschutz ist aufgrund des enormen Schadenpotenzials für den Flughafen und die Stadt Kloten auf ein dreihundertjährliches Ereignis (HQ₃₀₀) dimensioniert worden. Die künftigen Hochwasserspitzen werden in einem unterirdischen Entlastungsstollen abgeleitet. Diese Massnahme ermöglicht eine attraktive und ökologisch wertvolle Gestaltung des Altbachs im Stadtgebiet von Kloten.

Die Gesamtkosten der drei Teilprojekte liegen nach Abschluss des Vorprojekts höher als bei Projektierungsbeginn erwartet. Die damalige Schätzung von rund 300 Mio. Franken stützte sich auf eine Hochrechnung anhand von Erfahrungswerten aus ähnlichen Bauvorhaben. Die im Frühjahr 2020 verabschiedete Kostenschätzung des Vorprojekts geht neu von Gesamtkosten von 441 Mio. Franken (einschliesslich MWSt) aus, bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$. 281 Mio. Franken entfallen auf die Verlängerung der Glattalbahn, 87 Mio. Franken auf den Hochwasserschutz und 73 Mio. Franken auf die Velohauptverbindung.

Das derzeit auf rund vier Jahre geschätzte Bauprogramm sieht in einer ersten Bauphase den unterirdischen Tunnelvortrieb für den Hochwasserentlastungsstollen vor. Somit wird der Bauablauf der übrigen Bauteile massgeblich optimiert, die Bauzeit verkürzt und der Hochwasserschutz während der gesamten Bauzeit sichergestellt. Die Inbetriebnahme der verlängerten Glattalbahn ist ab 2029 geplant.

C. Projektorganisation

Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion werden die bevorstehenden Projektierungen in einem zweiten, rund vier Jahre dauernden Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich und der VBG vereinbaren. Die beiden Direktionen bedürfen zur Unterzeichnung dieser Vereinbarung einer entsprechenden Ermächtigung. Im Leistungsauf-

trag werden die Zahlungsmodalitäten und die einzelnen Mitwirkungsrechte festgehalten. Der Kanton vertritt seine Interessen im bestehenden, für das Projekt gebildeten Lenkungsausschuss sowie in der erweiterten Gesamtprojektleitung. Die VBG kann nach Abschluss der Vereinbarung beim Kanton die Mittel entsprechend dem Projektierungsfortschritt abrufen und wird vertraglich dazu angehalten, sich für eine wirtschaftliche Projektabwicklung einzusetzen sowie sorgfältig mit den zur Verfügung gestellten Projektierungsmitteln umzugehen. Es werden nur die tatsächlich verwendeten Mittel bis zum in der Vereinbarung festgehaltenen Höchstbetrag von Fr. 26 667 000 entschädigt. Das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag bedarf der Genehmigung des Lenkungsausschusses. Die VBG informiert die Besteller vierteljährlich über Projektfortschritt, Kosten und Termine. Im Rahmen dieser Berichterstattung ist eine Endkostenprognose für den erteilten Projektierungskredit einschliesslich des Standes der Reserve vorgesehen.

D. Kreditumfang und Finanzierung

Die VBG beantragt den Bestellern der drei Teilprojekte auf der Grundlage des abgeschlossenen Vorprojekts Projektierungsmittel im Umfang von Fr. 26 667 000 für die ab Herbst 2020 bis Ende 2024 vorgesehenen Projektierungen für die SIA-Phasen 32 (Bauprojektierung), 33 (Plangenehmigungsverfahren) und einen Anteil der Phase 41 (Bauausschreibungen). Diese setzen sich folgendermassen zusammen (Beträge in Franken):

Position Anteil an Phase (gemäss SIA)	Phase 32 100%	Phase 33 100%	Phase 41 33%	Total
Fremdleistungen	11 313 000	3 416 000	2 010 000	16 739 000
Eigenleistungen	693 000	800 000	1 066 000	2 559 000
Vorzeitiger Landerwerb		1 500 000		1 500 000
Zwischentotal	12 006 000	5 716 000	3 076 000	20 798 000
Reserve für Unvorhergesehenes (20%)	2 401 000	1 143 000	615 000	4 159 000
Total	14 407 000	6 859 000	3 691 000	24 957 000
Vorsteuerkürzung/MWSt (geschätzt)	987 000	470 000	253 000	1 710 000
Total einschliesslich Vorsteuerkürzung/MWSt	15 394 000	7 329 000	3 944 000	26 667 000

Unter Einschluss der vom Regierungsrat bewilligten Ausgabe für die Erstellung des Vorprojekts von Fr. 5 710 000 (RRB Nr. 1023/2018) ergibt sich damit eine Ausgabensumme von insgesamt Fr. 32 377 000 für die Projektierungen.

Die Besteller haben Ende Mai 2020 auf der Grundlage der Kostenschätzung des Vorprojekts ihre Beteiligungen am vorliegenden Projektierungskredit für die Phasen 32, 33 sowie für einen Anteil der Phase 41 ver-

einbart. Der Kostenteiler beträgt 63,8% für das Stadtbahnprojekt (Besteller ZVV), 19,7% für den Hochwasserschutz (Besteller AWEL) und 16,5% für die Velohauptverbindung (Besteller TBA). Diese vom Lenkungsausschuss verabschiedete Aufteilung leitet sich aus dem Verhältnis der Anteile der einzelnen Projektteile zu den geschätzten Gesamtkosten ab. Für die Phasen 32 und 33 gilt der Kostenteiler abschliessend. Die Phase 41 wird entsprechend dem für die Abrechnung des Baukredits gültigen Kostenteiler rückwirkend abgerechnet. Falls das Bauvorhaben nicht verwirklicht werden sollte, gilt der Kostenteiler auch für die Phase 41 abschliessend.

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, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Verlängerung der Glattalbahn erfüllt diese Voraussetzung. Bei Beiträgen nach § 4 PVG handelt es sich um Subventionen gemäss § 3 des Staatsbeitragsgesetzes vom 1. April 1990 (LS 132.2). Da es sich ausschliesslich um Projektierungskosten handelt, gilt der gesamte Beitrag im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (LS 611) als gebundene Ausgabe.

Die Investitionen in den Stadtbahnteil werden grundsätzlich über den Verkehrsfonds finanziert (§ 30 PVG). Die Investitionen für die beiden anderen Teilprojekte Hochwasserschutz und Velohauptverbindung werden über die Leistungsgruppen (LG) Nr. 8500, AWEL, und Nr. 8400, TBA, finanziert (Beträge in Franken):

Finanzierung	SIA-Phase 32	SIA-Phase 33	Anteil SIA-Phase 41	Vorsteuer- kürzung/ MWSt (geschätzt)	Total einschliesslich Vorsteuer- kürzung/MWSt
Anteil Stadtbahn (63,8%)	9 192 000	4 376 000	2 355 000	1 014 000	16 937 000
LG Nr. 5920, Verkehrsfonds					
Hochwasserschutz (19,7%)	2 838 000	1 351 000	727 000	379 000	5 295 000
LG Nr. 8500, AWEL					
Velohauptverbindung (16,5%)	2 377 000	1 132 000	609 000	317 000	4 435 000
LG Nr. 8400, TBA					
Total	14 407 000	6 859 000	3 691 000	1 710 000	26 667 000

Die vorliegenden Planungen können mit den im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2021–2024 eingestellten Mitteln finanziert werden. In der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, sind gesamthaft 16,6 Mio. Franken eingestellt. Der geringfügige Restbetrag von 0,3 Mio. Franken wird in die nächste KEF-Planung für die Jahre 2022–2025 aufgenommen. In der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, sind 11,3 Mio.

Franken eingestellt. In der Summe fällt die Belastung in diesen beiden Leistungsgruppen somit geringer aus als geplant. In der Leistungsgruppe Nr. 8400, TBA, werden die Aufwendungen von rund 4,4 Mio. Franken dem Konto Velohauptverbindung 84D-50084, Stadt Kloten, belastet. 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.

Der genehmigte Vorprojektstand soll dem Bund Mitte 2021 als Teil des «Agglomerationsprogramms Zürich Glattal, 4. Generation» eingereicht werden. Der Kanton Zürich erfüllt mit dem Vorprojekt den in der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214) verlangten Nachweis der Baureife für Vorhaben mit Investitionen von mehr als 50 Mio. Franken. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund aufgrund dieser planerischen Vorleistungen die beiden Teilprojekte Stadtbahn und Velohauptverbindung ab 2024 zur Finanzierung in Priorität A in den entsprechenden Bundesbeschluss aufnehmen wird. Der zweite Projektierungskredit soll sicherstellen, dass die Bauarbeiten entsprechend der vom Bund vorgegebenen Ausführungsfrist (2024–2028) aufgenommen werden können. Der Bund wird voraussichtlich bis Ende 2023 über seine Mitfinanzierung entscheiden. Falls er das Vorhaben trotz der kantonalen Vorleistungen nicht im vorgesehenen Zeitraum mitfinanzieren würde, müsste der weitere Projektierungsablauf unter diesen neuen terminlichen Rahmenbedingungen überprüft werden. Die Verwirklichung des Hochwasserschutzes wird vom Bund voraussichtlich mit einem Beitrag von mindestens 35% unterstützt. Der Entscheid setzt jedoch einen entsprechenden Subventionsantrag voraus, der erst nach Vorliegen der Plangenehmigung und der rechtskräftigen Finanzierung des Bauprojekts eingereicht werden kann.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die weiteren Projektierungsarbeiten zur Verlängerung der Glattalbahn ab dem Flughafen bis Kloten, Industrie einschliesslich der im Projekt enthaltenen Hochwasserschutzmassnahmen und der Velohauptverbindung wird zur Ausgabenbewilligung gemäss RRB Nr. 1023/2018 eine zusätzliche gebundene Ausgabe von Fr. 26667000 bewilligt. Davon gehen Fr. 16937000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, Fr. 5295000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8500, AWEL, und Fr. 4435000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, TBA. Die gesamte zur Verfügung stehende Ausgabensumme beträgt Fr. 32377000.

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes für die Grossregion Zürich, Tiefbau, gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:

Bewilligte Ausgabe \times Zielindex \div Startindex (Indexstand Oktober 2020)

III. Der Kostenteiler für die weiteren Projektierungsarbeiten zur Verlängerung der Glattalbahn wird auf 63,8% für das Stadtbahnprojekt zulasten des Verkehrsfonds, 19,7% für den Hochwasserschutz zulasten des AWEL und 16,5% für die Velohauptverbindung zulasten des TBA festgesetzt. Er gilt abschliessend für die Bauprojektierung (SIA-Phase 32) und das Plangenehmigungsverfahren (SIA-Phase 33) sowie vorläufig für die Bauausschreibung (SIA-Phase 41). Die SIA-Phase 41 wird endgültig entsprechend dem mit der Kreditvorlage für die Bauausführung zu vereinbarenden Baukostenteiler abgerechnet. Sollte das Bauvorhaben nicht verwirklicht werden, gilt der Kostenteiler auch für die SIA-Phase 41 abschliessend.

IV. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion werden ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion, und der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG betreffend die Bauprojektierung, das Plangenehmigungsverfahren sowie betreffend die Bauausschreibungen für die verlängerte Glattalbahn in Kloten (Flughafen bis Kloten Industrie) einschliesslich des Hochwasserschutzes und der Velohauptverbindung zu unterzeichnen.

V. Mitteilung an die VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Sägerei-
strasse 24, Postfach, 8152 Glattbrugg, sowie an den Zürcher Verkehrs-
verbund, die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschafts-
direktion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli