Antrag des Regierungsrates vom 2. September 2020

5650

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Objektkredits für die Neubauprojekte Veloverbindungen und Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf

(vom . . . . . .)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 2. September 2020,

beschliesst:

I. Für die Veloschnellroute in der Gemeinde Wallisellen, die Velohaupt- und -nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie die Busspur in der Gemeinde Bassersdorf wird ein Objektkredit von Fr. 73 097 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
Bewilligte Ausgabe × Zielindex ÷ Startindex (Indexstand Oktober 2019)

III. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

1. Ausgangslage und Projekt

Mit dem Grossprojekt «Brüttenertunnel» verfolgen die SBB im Rahmen des Gesamtprojekts «STEP Ausbauschritte 2035» das Ziel, den Kapazitätsengpass auf dem Bahnkorridor Zürich–Winterthur durch die Erstellung einer durchgehenden vierspurigen Verbindung zu beseitigen. Das Kernstück des Grossprojekts ist der rund neun Kilometer lange Brüttenertunnel, der im Bereich der Portale in der Stadt Winterthur und den Gemeinden Dietlikon und Bassersdorf in das bestehende Streckennetz eingebunden wird. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Gesamteisenbahnsystems Zürich–Winterthur mit dem neuen Brüttenertunnel hat zudem gezeigt, dass die Bahnhöfe Wallisellen, Bassersdorf, Dietlikon sowie Winterthur Töss und der Güterbahnhof Winterthur den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr genügen und neu gebaut werden müssen.

Das Grossprojekt «Brüttenertunnel» der SBB berührt in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf verschiedene kantonale Interessen. Das abgeschlossene Vorprojekt ist die Voraussetzung für den Kanton und die Stadt Zürich, um über die Weiterprojektierung der entsprechenden Projekte in den Phasen Bau- und Auflageprojekt und die spätere Realisierung durch die SBB entscheiden zu können. Ab 2021 werden die SBB das Bau- und Auflageprojekt erarbeiten. Das Bahnprojekt wird zusammen mit den damit eng verbundenen kantonalen Projekten im Sommer 2023 im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens öffentlich auflegt. Die Realisierung der kantonalen Neubauprojekte steht dabei unter dem Vorbehalt, dass das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren erfolgreich abgeschlossen und die entsprechende Finanzierung sichergestellt werden kann. Die Realisierung ist ab 2026 vorgesehen.

Konkret sind die folgenden kantonalen Interessen betroffen:

Veloschnellroute (VSR) Wallisellen

Die Projektierung des Bahnprojekts «Brüttenertunnel» tangiert den südlich des Bahntrassees liegenden Bahnweg. Aufgrund der Trasseeverbreiterung muss der bestehende Bahnweg um rund drei Meter verschoben werden. Die geplante VSR von der Stadt Zürich Richtung Gemeinde Uster liegt in der Achse dieses Bahnweges. Daher entschieden sich die SBB, der Kanton Zürich sowie die Stadt Zürich zu einer Zusammenarbeit und aus wirtschaftlichen Gründen sowie zur Synergienutzung während der Planung und der Bauphase, die VSR in das Grossprojekt

«Brüttenertunnel» zu integrieren und dieses als Gemeinschaftsprojekt zu bearbeiten.

Grundlage für die Finanzierung des kantonalen Projekts ist der Eintrag der VSR in den regionalen Richtplänen der Stadt Zürich und des Glattals.

Werk- und Feuerwehrgebäude

Das Werk- und Feuerwehrgebäude der Gemeinde Wallisellen steht bereits heute sehr nah an den Gleisen der SBB und mit dem zusätzlichen Gleis werden die Platzverhältnisse noch enger. Optimal wäre die parallele Führung der VSR zur Bahn auch in diesem Bereich. Weil die Gleisanlagen mehr Platz beanspruchen, ist ein Eingriff in die Gebäudestruktur des Werk- und Feuerwehrgebäudes unumgänglich. Gemäss Vorprojekt ist ein solcher Eingriff bautechnisch möglich. Es bedarf jedoch einer vertieften Betrachtung auf Stufe Bauprojekt.

Eine weitere Möglichkeit wäre, das Werk- und Feuerwehrgebäude zu durchqueren. Im Rahmen des Vorprojekts und aufgrund der zeitlichen Rahmenbedingungen ist die Variante «Durchquerung» noch nicht im Detail abgeklärt. Dementsprechend wurde entschieden, an der südlichen Linienführung um das Gebäude auf Stufe Vorprojekt als Bestvariante festzuhalten. Die Variante «Durchquerung» wurde in der Kostenschätzung als Zuschlag für quantifizierbare Risiken mitberücksichtigt.

Integra Immobilien AG

Für das Areal der Integra Immobilien AG (Integra) in der Gemeinde Wallisellen liegt der rechtsgültige «Private Gestaltungsplan Integra-Areal» und ein zugehöriges Richtprojekt vor. Sowohl der private Gestaltungsplan als auch das Richtprojekt sehen eine Führung des Fuss- und Veloweges in Hochlage parallel zu den Bahngleisen vor. Übereinstimmend mit dem Projekt der SBB hat der Kanton Zürich zunächst eine Variante auf Niveau des Areals der Integra entwickelt (Variante 1). In mehreren Gesprächen mit der Integra hat sich ergeben, dass die Integra weiterhin von einer Fuss- und Veloverkehrsführung in Hochlage ausgeht. Folglich entwickelte der Kanton zwei weitere Varianten (Variante 2 und 3), die sich insbesondere in ihrer Höhenabwicklung von der Variante 1 unterscheiden. Bei der Variante 2 würde die Veloschnellroute vollständig in Hochlage geführt. Die Variante 3 wäre ein Kompromiss zwischen den Varianten 1 und 2.

Der Kanton hat sich entschieden, die Variante 2 (Hochlage) in das Vorprojekt aufzunehmen. Aus Kostenüberlegungen wäre die Variante 1 (auf Niveau) zu bevorzugen, die gegenüber einer bautechnisch aufwendi-

gen Variante in Hochlage kostengünstiger wäre. Im Bauprojekt besteht somit die Möglichkeit, Einsparungen zu erzielen. Die Varianten sind in der Kostenschätzung als Zuschlag für quantifizierbare Risiken mitberücksichtigt.

Velohauptverbindung Dietlikon und Wangen-Brüttisellen

Von den Planungen des Grossprojekts «Brüttenertunnel» werden die im kantonalen Velonetzplan festgehaltenen Velohaupt- und -nebenverbindungen im Bereich der Gemeinde Dietlikon und Wangen-Brüttisellen tangiert. Zurzeit bestehen diese Verbindungen teilweise noch gar nicht oder befinden sich in einem ungenügenden Zustand. Es bietet sich somit die Gelegenheit, wichtige Massnahmen des kantonalen Velonetzplans im Rahmen der Entwicklung des SBB-Projekts umzusetzen, Veloschwachstellen zu beheben und die daraus resultierenden Synergien während der Planung und der Bauphase wirtschaftlich sinnvoll zu nutzen.

Die Korridorstudie des Amts für Verkehr von 2018 sowie die im Rahmen des Projekts «Brüttenertunnel», Abschnitt 3 (BRTL A3), von Herbst 2018 bis Sommer 2019 getätigten Projektierungsarbeiten haben die Machbarkeit der neu geplanten Linienführung der Velohaupt- und -nebenverbindungen im Perimeter des Projekts BRTL A3 bestätigt. Die neu geplante Linienführung der Velohauptverbindung verläuft grösstenteils auf der heutigen Bahnhofstrasse. Nördlich des Bahnhofs Dietlikon wird die Velohauptverbindung entlang des Bahntrasses auf dem Bahndamm geführt. Das Projekt wertet die Verbindung für den Velo- und den Fussverkehr massgebend auf.

Variantenentscheid Entflechtung Bahnstrecken Dietlikon

Im Süden der Gemeinde Dietlikon werden zwei stark frequentierte Bahnstrecken entflochten. Die Objektstudie sah hierfür noch zwei Varianten vor, eine Überwerfung und eine Unterquerung. Den Entscheid über die beiden Varianten hat das Bundesamt für Verkehr im Sommer 2020 zugunsten der Variante «Unterquerung» gefällt. Die Velonebenverbindung auf der Bahnhofstrasse befindet sich im Bereich des Entflechtungsbauwerks. Bei der «Unterquerung» muss die querende Bahnhofstrasse wegen des SBB-Projekts um 4,5 m tiefer gelegt werden. Der Kanton finanziert die Verbreiterung der Unterführung für den Ausbau der Velonebenverbindung und leistet zusätzlich einen pauschalen Kostenbeitrag im Umfang der Minderkosten (rund 3 Mio. Franken) der durch die Unterquerung entstehenden Synergien.

Die Kosten für die Velomassnahmen in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen setzen sich aus den Kosten für eine neue Unterführung der Bahnhofstrasse (rund 24 Mio. Franken), die Verbreiterung der Bahnhofstrasse für die Velospuren beim Bahnhof Dietlikon (rund 13 Mio. Franken) sowie die Erstellung der Velohauptverbindung zwischen Bahnhof Dietlikon und der Zürcherstrasse am Dorfausgang Wangen-Brüttisellen (rund 8 Mio. Franken) zusammen. Aufgrund der vielen Abhängigkeiten im dicht überbauten Gebiet entstehen verhältnismässig hohe Kosten. Durch die gemeinsame Planung und Realisierung können aber bedeutende Synergien und damit Einsparungen für den Kanton erzielt werden.

Grundlage für die Finanzierung des Projekts ist der Eintrag der Veloverbindungen im regionalen Richtplan.

Busspur Bassersdorf

In der Gemeinde Bassersdorf befindet sich das Portal des Brüttenertunnels im Bereich der heutigen Strassenunterführung der Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse zwischen Bassersdorf und Baltenswil. Aufgrund der Lage des Tunnelportals wird die Unterführung auf dieser Kantonsstrasse aufgehoben. Die Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse wird vorgängig verschoben und mündet neu südlich der Bahnlinie in die Zürichstrasse. Eine Korridorstudie des Kantons bestätigte die neue Lage der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie mit der Einmündung in die Zürichstrasse.

Auslöser für diese Arbeiten ist das Projekt der SBB. Somit werden auch alle nötigen Umbauarbeiten durch die SBB finanziert. Aufgrund der anstehenden Umlegung der Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse liess der Kanton einen Bericht über die neue Verkehrsführung ausarbeiten. Dieser Bericht vom 5. September 2019 hat aufgezeigt, dass eine Dosierungsanlage auf der neuen Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse sinnvoll ist. Damit der Bus auf der neuen Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse bevorzugt werden kann, ist eine zusätzliche Busspur notwendig. Diese Busspur ist eine zusätzliche Bestellung des Kantons und muss daher auch von diesem finanziert werden.

2. Finanzierung und Bewilligung neuer Ausgaben

Aufgrund des Projektstandes (Vorprojekt) wurden alle Kosten mit einer Kostengenauigkeit von ±20% geschätzt.

Die Gesamtkosten der VSR Wallisellen sind gemäss Kostenschätzung vom 22. April 2020 wie folgt veranschlagt:

VSR Wallisellen	Fr.
Erwerb von Grund und Rechten	7 774 698
Bauarbeiten	12 561 095
Nebenarbeiten	322 622
Technische Arbeiten	2 553 585
Zwischentotal	**23 212 000**

Der Gesamtkosten von Fr. 23 212 000 sind auf die Planungs- und Realisierungsjahre wie folgt aufgeteilt:

Jahr	Fr.
2019	133 000
2020	29 000
2021	203 000
2022	203 000
2023	203 000
2024	352 000
2025	4 042 000
2026	5 272 000
2027	1 732 000
2028	1 732 000
2029	1 732 000
2030	1 732 000
2031	1 732 000
2032	1 732 000
2033	2 027 000
2034	356 000
Zwischentotal	**23 212 000**

Die Gesamtkosten der Velohaupt- und -nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sind gemäss Kostenschätzung vom 16. Dezember 2019 wie folgt veranschlagt:

Velohaupt- und -nebenverbindung Dietlikon und Wangen-Brüttisellen	Fr.
Erwerb von Grund und Rechten	6 739 195
Bauarbeiten	29 517 975
Pauschaler Kostenbeitrag an Nebenverbindung	3 064 065
Nebenarbeiten	1 426 474
Technische Arbeiten	7 767 291
Zwischentotal	**48 515 000**

Der Gesamtkosten von Fr. 48 515 000 sind auf die Planungs- und Realisierungsjahre wie folgt aufgeteilt:

Jahr	Fr.
2019	342 000
2020	30 000
2021	649 000
2022	649 000
2023	649 000
2024	1 147 000
2025	4 557 000
2026	7 621 000
2027	4 602 000
2028	4 602 000
2029	4 602 000
2030	4 602 000
2031	4 602 000
2032	4 602 000
2033	4 835 000
2034	424 000
Zwischentotal	**48 515 000**

Die Gesamtkosten der Busspur Bassersdorf sind gemäss Kostenschätzung vom 11. November 2019 wie folgt veranschlagt:

Busspur Bassersdorf	Fr.
Erwerb von Grund und Rechten	214 880
Bauarbeiten	940 750
Technische Arbeiten	214 370
Zwischentotal	**1 370 000**

Übersicht der Gesamtkosten für die Projekte:

	Fr.
VSR Wallisellen	23 212 000
Velohaupt- und -nebenverbindung Dietlikon und Wangen-Brüttisellen	48 515 000
Busspur Bassersdorf	1 370 000
Gesamttotal	**73 097 000**

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 73 097 000 auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Budgetierung	Gebundene Ausgaben Fr.	Neue Ausgaben Fr.	Total Fr.
Investitionsrechnung			
Konto 8400 50110 80020 (2%) Staatsstrassen Anteil öV		1 370 000	1 370 000
Konto 8400 50130 00000 (98%) Fahrradanlagen		71 727 000	71 727 000
Total		**73 097 000**	**73 097 000**

Für die Kreditbewilligung der neuen Ausgaben zulasten des Kantons von Fr. 73 097 000 ist der Kantonsrat gemäss § 36 lit. a des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (LS 611) zuständig. Der vorliegende Objektkredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung [KV, LS 101]) und untersteht gemäss Art. 33 KV dem fakultativen Referendum.

Es ist vorgesehen, die Projekte VSR Wallisellen, Velohaupt- und -nebenverbindung Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie die Busspur Bassersdorf als Massnahmen in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms einzureichen. Der Bund wird die Massnahmen prüfen und gegebenenfalls eine Mitfinanzierung in Aussicht stellen. Die Höhe des Beitragssatzes ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Der Investitionskredit ist gemäss der im Dispositiv erwähnten Formel der Teuerung anzupassen, wobei beim Schweizerischen Baupreisindex die Grossregion Zürich und der Objekttyp «Tiefbau» massgebend sind.

Das Vorhaben verursacht jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 2 375 500. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten		**Kapitalfolgekosten**			
Kontierung		Anteil Baukosten Fr.	Zinsen (1,5%) Fr.	Abschreibungssatz	Betrag Fr.
Staatsstrassen					
Anteil öV	2%	1 370 000	10 500	2,5%	34 000
Fahrradanlagen	98%	71 727 000	538 000	2,5%	1 793 000
Zwischentotal			548 500		1 827 000
Total 100%		**73 097 000**			**2 375 500**

Den gesamten Rechnungsverkehr haben die Objekte 84D-50075, Gemeinde Wallisellen,VSR, 84D-50083, Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen, Velohaupt- und -nebenverbindung, und 84D-50097, Gemeinde Bassersdorf, Busspur, aufzunehmen.

Die Ausführung der Neubauprojekte steht unter dem Vorbehalt des erfolgreichen Abschlusses des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens und der Sicherstellung der entsprechenden Finanzierung.

3. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Objektkredit von Fr. 73 097 000 für die Veloverbindungen und die Busspur im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels der SBB in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Silvia Steiner	Kathrin Arioli