

Philipp Flach  
Ressortvorsteher Raum, Umwelt + Verkehr  
direkt 044 833 79 77  
philipp.flach@dietlikon.org

Protokollauszug vom 07.04.2020  
(korrigiert)

81 36.03.1 Stationen, Bahnanlagen  
10.05.0 Institution, andere Gemeinden

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

## BELEUCHTENDER BERICHT

### A. Das Wichtigste in Kürze

Weil ein neues Gleis als Zufahrt für den geplanten Brüttenertunnel erforderlich ist, planen die SBB die Aufhebung des Bahnübergangs "Faisswiesen" in Dietlikon. Eine neue Unterführung wird den Bahnübergang ersetzen. Als Ergänzung (kommunale Mehranforderung) soll eine neue Fuss- und Radwegverbindung zwischen der Faisswiesenstrasse und der Hofwiesenstrasse erstellt werden. Diese Verbindung besteht heute noch nicht und muss daher von der Gemeinde bestellt und bezahlt werden. Für die Realisierung dieses Drittprojektes ist ein Bruttokredit von Fr. 5'389'000 (inkl. Nebenkosten und MwSt.) der Gemeinde Dietlikon nötig, welcher an der Urne freizugeben ist.

### B. Ausgangslage

#### 1. Behebung Kapazitätsengpass

Die Fahrgastzahlen der Zürcher S-Bahn steigen infolge des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums jedes Jahr an. Um die Nachfrage auch künftig abdecken zu können, planen der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB seit mehreren Jahren einen umfassenden Angebotsausbau unter dem Namen "S-Bahn 2. Generation (2G)". Der Bahnkorridor Zürich – Winterthur ist heute voll ausgelastet, so dass der S-Bahn 2. Generation hier zurzeit keine freien Kapazitäten mehr zur Verfügung stehen. Um diesen Engpass zu beheben, planen die SBB im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 (STEP AS 2035) den Brüttenertunnel. Mit dem aus zwei Einspurröhren bestehenden Tunnel wird eine Untertageverbindung zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Winterthur-Töss geschaffen.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

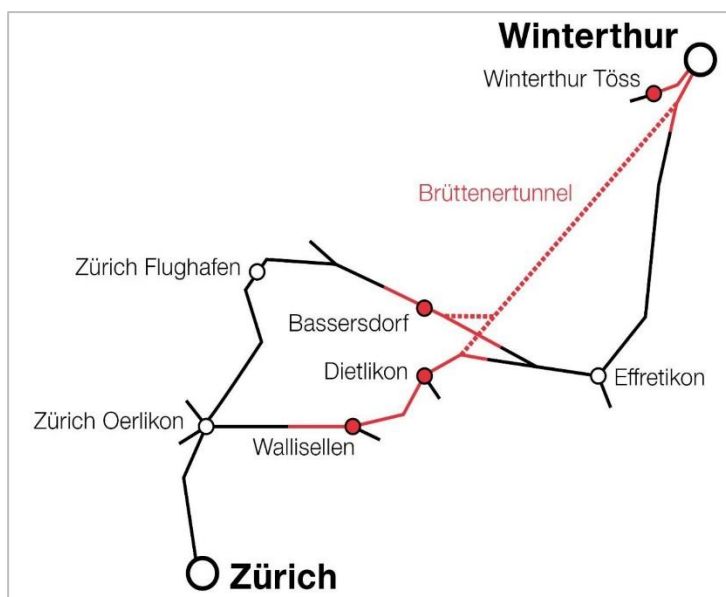


Abbildung 1: STEP AS 2035 – Brüttenertunnel: Neues SBB Netz (Quelle: SBB Infrastruktur Projekte, 2019)

## 2. Auswirkungen auf Bahnhof Dietlikon

Der Bau der Brüttenenerlinie hat auch Auswirkungen auf die Bahnzufahrten zum Bahnhof Dietlikon selbst. Mit der Einbindung des Brüttenertunnels im Norden des Bahnhofs, werden in Zukunft zwei sehr stark frequentierte Doppelspurstrecken ver- und entflochten. Die notwendigen Erweiterungen werden den Neubau der kompletten Bahnanlage zur Folge haben. Die sehr hohe Verkehrsdichte wird die niveaufreie Einbindung des Brüttenertunnels auf der Nordseite und die niveaufreie Einflechtung der Stettbacher- und Wallisellerlinie auf der Südseite mit sich bringen. Zwischen diesen Entflechtungsbauwerken sind auch am Bahnhof Dietlikon bauliche Anpassungen notwendig, weil zu den bisherigen drei Gleisen, neu ein viertes Gleis hinzukommt und der Zugang zu den Zügen deshalb über zwei Mittelperrons erfolgen wird.

Die neuen Mittelperrons werden den Bahnzugang verändern, indem die nördliche Personenunterführung wegfallen wird und durch eine verbreiterte Personenunterführung in der Mitte sowie durch die Unterquerung Faisswiesenstrasse ersetzt werden soll.

Der auf der Nordseite gelegene Bahnübergang "Brüttisellerstrasse" wird aufgrund langer Schliesszeiten betrieblich nicht mehr akzeptierbar sein und muss aufgehoben werden. Als Ersatz wird die Unterführung Faisswiesenstrasse erstellt.

Vom vierten Gleis sind nicht nur der Bahnübergang, sondern weitere Verbindungselemente des Strassennetzes entlang der Bahnlinie betroffen. Die Veloverbindungen müssen neu geführt, die Bahnhofstrasse teilweise verschoben und die Bushaltestellen angepasst werden.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

### **3. Gebietsplanung**

Die neue Bahnverbindung bringt als grosses Infrastrukturvorhaben des Bundes klar zum Ausdruck, dass sich in Dietlikon die vielfältigen Raumansprüche in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft teilweise konkurrenzieren, die in diesem Gebiet umgesetzt werden sollen. Die Region des mittleren Glattals, zu welcher auch Dietlikon zählt, ist im Kanton Zürich ein wichtiger Wachstumsraum mit grosser wirtschaftlicher Bedeutung.

Aus diesen Gründen führte die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion des Kantons Zürich, die Planungsregion Glattal (ZPG) sowie die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen in den Jahren 2016 und 2017 eine umfassende Gebietsplanung im Raum Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen durch.

Die Gebietsplanung ist kein eigentliches Planungsinstrument, sondern eine Dialogplattform. Sie baut insbesondere auf den gültigen Richtplänen (Kanton, Region, Gemeinden) sowie Sachplänen (Bund) auf. Mit ihr sollen die Interessen der Betroffenen und Akteure mit Vorschlägen, Entwurfsideen und gemeinsamen Formulierungen koordiniert und die weiteren objekt- und gebietsspezifischen Planungen (Raum, Verkehr, Landschaft) aufeinander abgestimmt werden. Insbesondere werden Synergien und Mehrwerte gesucht.

Das Ergebnis der Gebietsplanung umfasste folgende Elemente:

- Das Zielbild zeigt für fünf Fokusräume den erwünschten Zustand des Verkehrssystems, der Siedlungsstruktur sowie der Natur- und Landschaftsräume im Zeithorizont bis 2040.
- Das Handlungsprogramm zeigt auf, welche Massnahmen ergriffen werden müssen und wer dafür zuständig ist.

Auf diese Weise trägt die Gebietsplanung dazu bei, dass diese Vorhaben räumlich miteinander koordiniert und im Interesse der betroffenen Region möglichst siedlungs- und landschaftsverträglich realisiert werden können.

Am 13. Juli 2017 unterzeichneten die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion des Kantons Zürich, die Planungsregion Glattal (ZPG), die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen, das Astra und das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Absichtserklärung über die Umsetzung des in der Gebietsplanung erarbeiteten Zielbilds und Handlungsprogramms.

Die wichtigsten Resultate der Gebietsplanung wurden der Öffentlichkeit an zwei Informationsveranstaltungen in Bassersdorf am 6. November 2017 und 20. Juni 2019 vorgestellt. Die Delegationen treffen sich regelmässig, um sich gegenseitig über den Stand der Planungsarbeiten zu informieren.

Der vorliegende Antrag entstand als Resultat der Planungsarbeiten im Zusammenhang mit der Gebietsplanung.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

## C. Auftrag an die weitere Planung

### 1. Von der Gemeinde bestelltes Drittprojekt

Die SBB bearbeitet seit 27.09.2017 das Vorprojekt "STEP AS 2035, Brüttenertunnel". Aus technischer Sicht wurden die Projektierungsarbeiten per 31.03.2019 abgeschlossen.

Ausgelöst durch das Grossprojekt Brüttenertunnel hat die Gemeinde Dietlikon im Jahr 2018 den Masterplan "Zentrum Mitte Dietlikon (Bahnhofsareal)" initiiert und diesen im Jahr 2019 abgeschlossen. Dabei wurde ein für die Bevölkerung repräsentativer Steuerungsausschuss formiert, der dazu diente, die erarbeiteten Ergebnisse zu diskutieren und Empfehlungen zuhänden des Gemeinderats auszusprechen. Mit der inhaltlichen Erarbeitung des Masterplans und der Konzeption des Planungsprozesses wurden die Planungsbüros EBP Schweiz AG, Zollikon, sowie Feddersen & Klostermann, Zürich beauftragt.

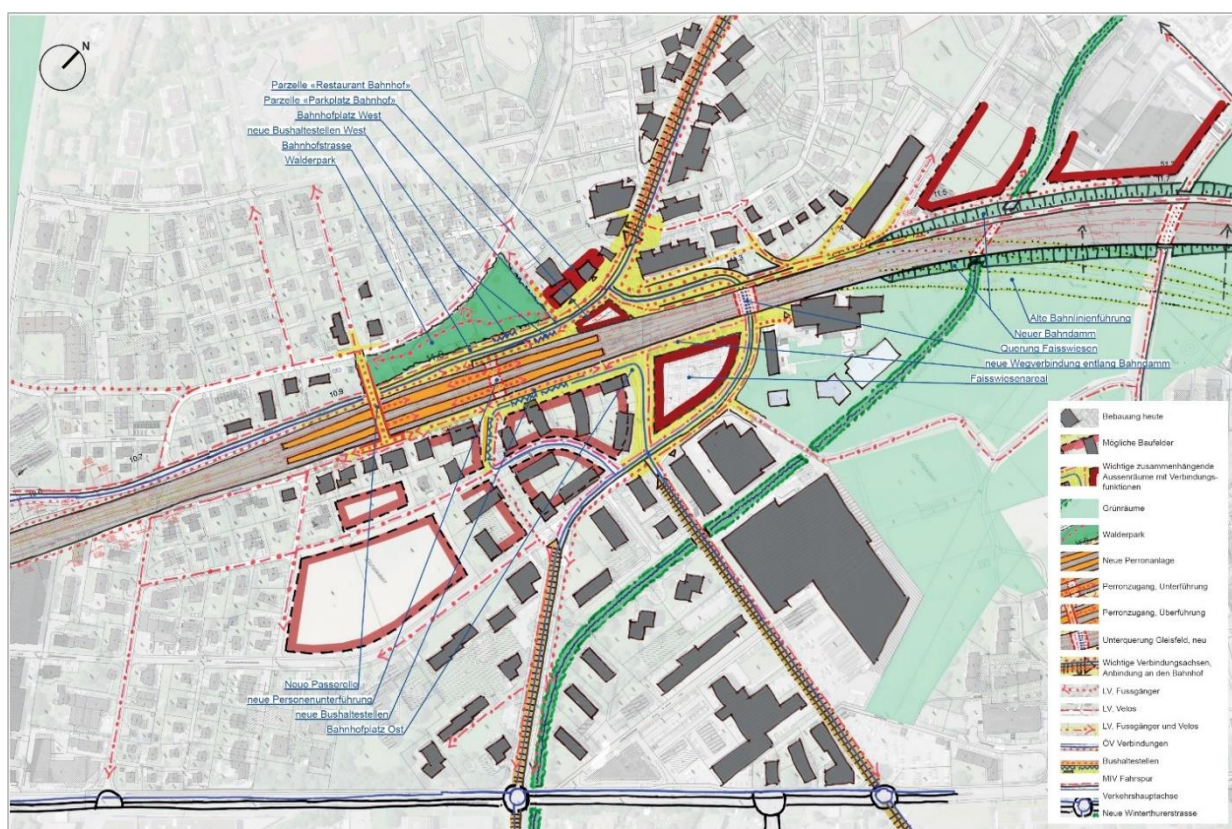


Abbildung 2: Masterplan Zentrum Dietlikon (Bahnhofsareal) Übersichtsplan (Quelle: Feddersen & Klostermann, 2018)

Basierend auf dem Ergebnis des Masterplans hat die Gemeinde die SBB mit der Weiterentwicklung einiger Bauwerke beauftragt, welche im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Projekt Brüttenertunnel stehen.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

Im Planungsauftrag der Gemeinde waren alternative oder ergänzende Wünsche und Anforderungen an die Planungen des SBB-Projekts adressiert worden. Soweit es aufgrund der technischen, zeitlichen, rechtlichen und finanziellen Randbedingungen möglich war, wurden diese Zusatzerfordernungen bis auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet.

Die Planungsarbeiten erfolgten in der Zeit vom 11.04.2019 bis 28.08.2019 und ermöglichten es Behördenvertretern der Gemeinde Dietlikon in enger Absprache mit dem Kanton, der SBB und der VBG, die räumlichen Entwicklungsanliegen, welche im Masterplan dargelegt und vom Gemeinderat verabschiedet wurden, in die Planungen der SBB einbringen zu können. In der oben genannten Zeit wurden die Bauwerke und Bauteile in enger Zusammenarbeit seitens der Planungsteams INGE G2BT und ARGE 10:8 / Eugster optimiert.

Damit sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Anforderungen der Gemeinde in der nächsten Projektphase des Brüttenertunnels einfließen können.

Artikel 18b des Eisenbahngesetzes (EBG) sowie Artikel 35 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) sehen vor, dass alternative oder ergänzende Massnahmen durch die Besteller dieser Drittprojekte, in diesem Falle die Gemeinde Dietlikon, zu finanzieren sind. Um die SBB mit der Realisierung zu beauftragen, wird zum gegebenen Zeitpunkt der Gemeinderat eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Bund, der SBB AG und der Gemeinde abschliessen.

## **2. Allgemeine Abgrenzungen**

In diesem Auftrag geht es nur um die Bestellung einer erweiterten Verbindung für Langsamverkehr im Gebiet Faisswiesen, welche im nachfolgenden Projektbeschrieb genauer vorgestellt wird. Folgende Abgrenzungen sind dabei anzubringen:

- Die Bestellung erfolgt unabhängig von anderen Bestellungen der Gemeinde.
- Falls die Gemeinde auf die Bestellung verzichtet, kommt die Basisvariante gemäss SBB-Vorprojekt in das Auflage- und Bauprojekt. Die Basisvariante ist weiter unten in Abschnitt 4.1 beschrieben.
- Im späteren Planaufgaberfahren besteht die Möglichkeit, Einsprachen gegen das Projekt als auch enteignungsrechtliche Einwände und Begehren um Entschädigung geltend zu machen.
- Das Plangenehmigungsverfahren wird durch das BAV durchgeführt und geprüft, ob das Projekt den technischen Vorschriften entspricht, die Rechte der Betroffenen gewahrt und die bundesrechtlichen Bestimmungen bezüglich Raumplanung sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutz eingehalten sind.
- Sofern diese Bestimmungen eingehalten sind, können die SBB nach der Plangenehmigung nicht mehr verpflichtet werden, Wünsche der Gemeinde in ihr Projekt aufzunehmen.
- Die Basis-Variante des SBB-Projektes wird aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert. Dabei handelt es sich um einen unbefristeten Fonds, welcher mit der 2014 erfolgten Zustimmung von Volk und Ständen auf Verfassungsstufe verankert wurde. Der Kredit für die Finanzierung für das SBB-Basisprojekt wurde durch die eidgenössischen Räte bereits am 21. Juni 2019 freigegeben.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

- Nicht Gegenstand dieser Vorlage sind ordentliche Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten an Werkleitungen und Gemeindestrassen oder vorzeitige Umlegungsarbeiten von Werkleitungen und Strassen, welche aufgrund des SBB-Projektes koordiniert umzusetzen sind. Solche Arbeiten werden aufgrund der Kreditkompetenzen des Gemeinderates in Auftrag gegeben werden.

## **D. Projektbeschrieb**

### **1. Basis-Variante der SBB**

Als Ersatz für den Bahnübergang wird auf der Ostseite der Bahnlinie die bestehende Faisswiesenstrasse vom Schwimmbad her fortgesetzt und zur Unterquerung des Bahntrassees mit Anschluss an die Bahnhofstrasse auf der Westseite genutzt. Die Strasse wird auf der Ostseite leicht abgesenkt bis zur Unterquerung der Gleise und auf der Westseite als Rampe in einem Einschnitt geführt werden, damit die Strasse am Ende die Höhe der Bahnhofstrasse erreicht. Um eine Gefällsoptimierung zu erreichen, wurde das Quergefälle der Bahnhofstrasse im Bereich des neuen Knotens Bahnhofstrasse / neue Faisswiesenstrasse in Richtung Kurvenaussenseite angeordnet. Zudem sieht das Basisprojekt in der Kurveninnenseite ein Trottoir vor, das zur Bahnhofstrasse führt. Die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse wird so ausgelegt sein, dass der Begegnungsfall Bus-Bus (normaler Bus) und Gelenkbus / PW möglich ist, um die Zukunftsfähigkeit des Busnetzes zu gewährleisten.

Dies alles ist über das Projekt der SBB sichergestellt und auch daraus finanziert.

### **2. Geplante Bestellung durch Kanton**

Auf der Südseite der Strassenunterführung Faisswiesenstrasse wird ein Geh- und Radweg mit einer Breite von 4.20 m angeordnet. Dieser steigt auf der Westseite mit maximal 6 % in Richtung Bahnhofstrasse an.

Der Geh- und Radweg verbindet somit das Gebiet unterhalb der Bahnlinie und das Zentrum Dietlikon Süd über die Faisswiesenstrasse und die Bahnhofstrasse. Er schliesst zudem an die neue kantonale Velohauptverbindung an, welche westlich entlang dem neuen Gleis 1 geführt werden wird.

Dieser Weg hat daher eine regionale Bedeutung, denn er stellt eine Velonebenverbindung des Kantons dar. Er ist somit nicht Bestandteil des Antrags, sondern er wird durch den Kanton bestellt und auch durch diesen finanziert.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

### 3. Geplante Bestellung durch Gemeinde

Die Bestellung der Gemeinde enthält eine Optimierung des kommunalen Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr:

- In der Unterführung Faisswiesenstrasse wird dazu ein zweites Trottoir auf der Seite zum Schwimmbad angeordnet. Das Trottoir (kombiniert mit Radweg) ist in der Unterführung mit einer Breite von 4.20 m vorgesehen und soll die direkte Verbindung von der Faisswiesenstrasse via die erwähnte, nordwestseitig liegende Rampe in Richtung Betriebsgebäude ermöglichen.
- Ein direkter Anschluss aus der Unterführung Faisswiesenstrasse zur Hofwiesenstrasse und dem Chaletweg soll mit einem nordwestlich in der Unterführung angeordneten Weg und der zusätzlichen Rampe (Länge ca. 78 m, Breite 4.20 m, Gefälle 6 %), gewährleistet werden. Die Rampe wird durch Radfahrer/innen und Fussgänger/innen genutzt werden können.

Diese Punkte sind eine Zusatzanforderung, welche nicht im Projekt der SBB enthalten ist. Sie müssen daher wie erwähnt von der Gemeinde bestellt werden und die Gemeinde muss sich auch um die Finanzierung kümmern.

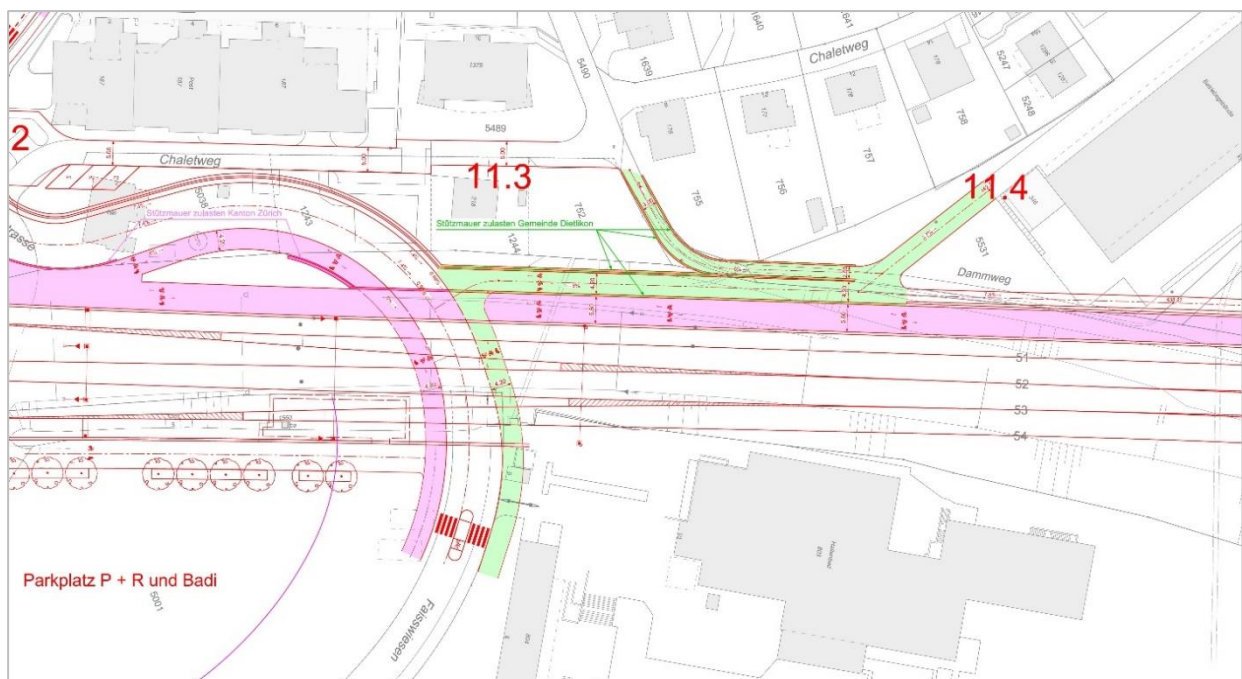


Abbildung 3: Neue Fuss- und Radwegverbindungen im Gebiet Faisswiesen (grün: Bestellung Gemeinde; rosa: Bestellung Kanton) (Quelle: Vorprojekt Ingenieurgemeinschaft G2BT, 2019)

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

### 3.1. Verbreiterung der Strassenunterführung

Die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse ist als ein geschlossener Rahmen aus Stahlbeton konzipiert. Die Seitenwände sind mit der Decke und der Bodenplatte monolithisch verbunden. Hinter dem Bauwerk wird zur Begrenzung der Auftriebskräfte eine Spitzenbrecherdrainage auf der Kote ca. 440.00 Meter über Meer eingebaut. Das Bauwerk ist flach fundiert. Unmittelbar nach dem Kreuzungspunkt mit dem äussersten Gleis auf der Westseite steigt die Strasse mit einer maximalen Neigung von 7.4 % bis auf Niveau der Bahnhofstrasse an. In der Unterführung wird auf der Südseite ein Rad-/Gehweg mit einer Breite von 4.20 m angeordnet, der auf der Westseite mit maximal 6 % in Richtung Bahnhofstrasse ansteigt.

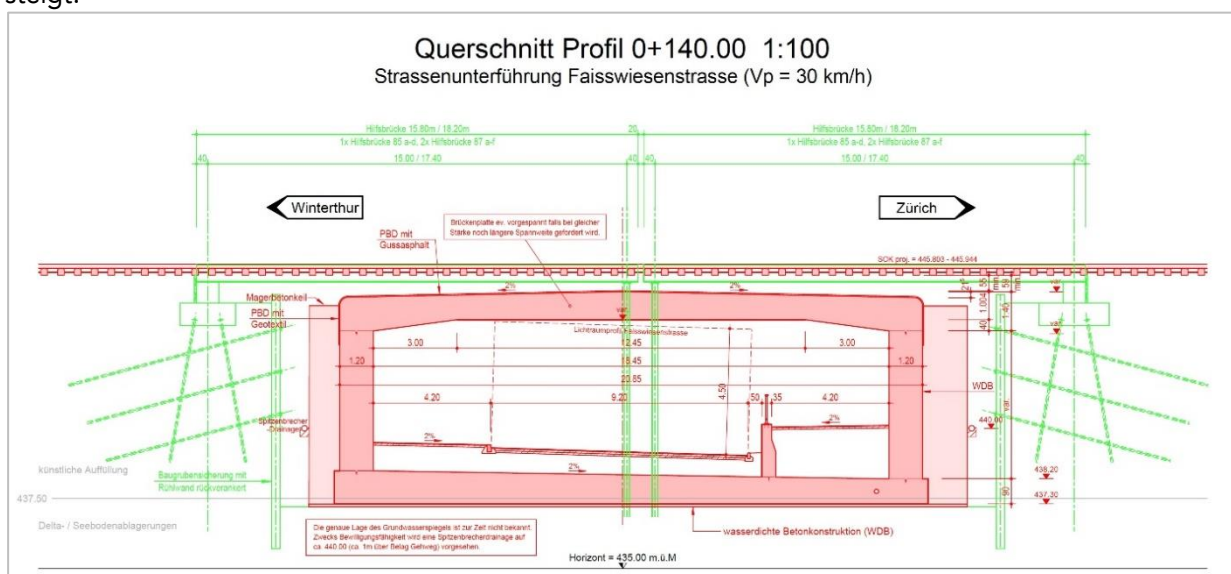


Abbildung 4: Querprofil Unterführung Faisswiesen (Quelle: Vorprojekt Ingenieurgesellschaft G2BT, 2019)

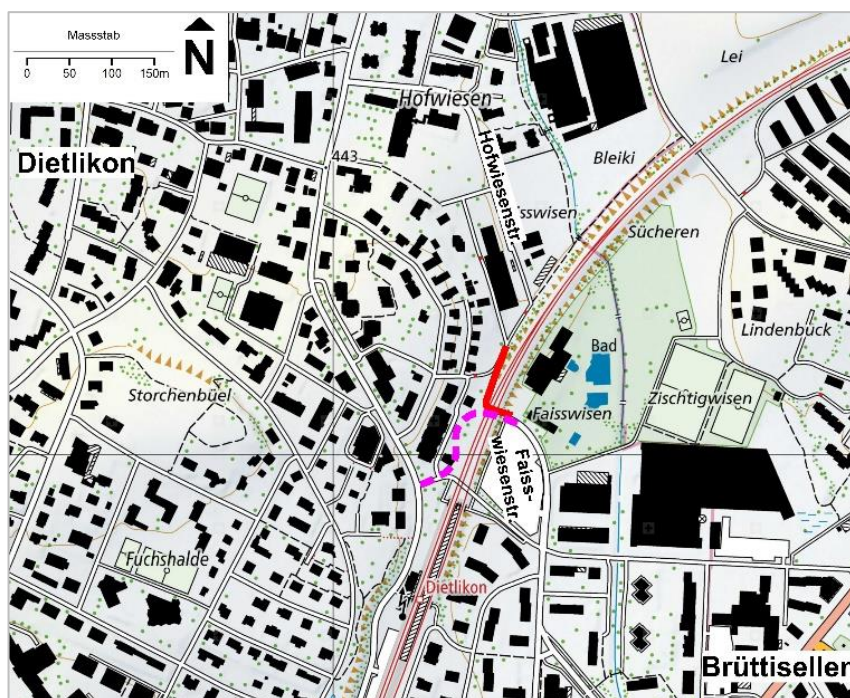
In der Unterführung ist die Fahrbahn ca. 2 % gegen innen geneigt. Das Trottoir der Gemeinde verläuft auf der Nordseite (in Richtung nach Winterthur) der Unterführung auf dem Niveau der Fahrbahn. Das in der Basisvariante vorgesehene Trottoir verläuft der Südseite (in Richtung Zürich) der Unterführung. Es ist als Rad- / Gehweg ausgestaltet, ca. 1.70 m von der Fahrbahn erhöht abgesetzt und mit einem Geländer gesichert.

### 3.2. Neuer Weg zwischen Unterführung und Betriebsgebäude

Auf der Nordseite ist ein Rad-/Gehweg mit einer Breite von 4.20 m vorgesehen, der die ca. 78 m lange Verbindung vom Hallenbad zur Hofwiesenstrasse ermöglicht. Der Weg wird auf der Westseite der Bahnlinie entlang der vom Kanton geplanten Velohauptverbindung Zürich Winterthur geführt und mit dieser verknüpft. Damit der Weg in die Unterführung geleitet werden kann, verläuft er in einem Einschnitt, welcher in Richtung des Betriebsgebäudes an der Hofwiesenstrasse immer kleiner wird.



SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020



**Rot:** Beantragte Wegverbindung zwischen Hofwiesen- und Faisswiesenstrasse  
**Pink (gestrichelt):** Von den SBB projektierte Strassenverbindung als Ersatz für den Bahnübergang

Abbildung 5: Lage der geplanten Verbindungen, eingezeichnet im aktuellen Situationsplan von Dietlikon

## E. Überlegungen des Gemeinderates

Die Planungsarbeiten im Rahmen des Masterplans "Zentrum Mitte Dietlikon (Bahnhofsareal)" ergaben als politisch breit abgestütztes Ergebnis, dass das Oberdorf und das Unterdorf in Dietlikon besser verbunden sein sollten. Über die neue Querung Faisswiesenstrasse werden Ober- und Unterdorf für alle Verkehrsteilnehmenden miteinander vernetzt. Die Querung ist als Ortsverbindung sowohl für Fussgänger/innen und Velofahrende als auch für MIV- und ÖV-Nutzer/innen komfortabel ausgestaltet. Mit der Querung Faisswiesen wird insbesondere für den Fussverkehr ein attraktives Angebot geschaffen: Der Fussweg parallel zur Strasse wird ergänzt durch eine direkte Anbindung an die Hofwiesenstrasse. So werden das Hallen- und Freibad sowie das Zentrum aus dem Ober- und dem Unterdorf besser erreichbar. Weiter wird mit der neuen Ortsverbindung eine hindernisfreie Verbindung zwischen der Hofwiesenstrasse und der Faisswiesenstrasse angeboten. Um die Hindernisfreiheit nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) für die Ortsverbindung zu gewährleisten, dürfen die Wege für den Fussverkehr 6 % Steigung nicht überschreiten.

Bereits am 29.9.1999 hat die Gemeindeversammlung von Dietlikon eine Änderung des Verkehrsplans für Fuss- und Radwege beschlossen und dort eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Gebiet der Faisswiesenstrasse und der Hofwiesenstrasse eingetragen. Obwohl von kommunaler Bedeutung, wurde

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

bislang auf den Bau dieser Verbindung aufgrund der räumlichen Gegebenheiten sowie der Kosten verzichtet. Mit der Realisierung der neuen Brüttenerlinie kann nun diese Verbindung zu weniger als der Hälfte der mutmasslichen Kosten realisiert werden, im Vergleich zu den Kosten, die entstehen, wenn die Gemeinde sie selber bauen würde. Durch die gemeinsame Realisierung mit dem SBB-Projekt können somit deutliche Synergien in Bezug auf Planung und Bau genutzt werden.



Abbildung 6: Visualisierung des Fuss-/ Veloweges von der Faisswiesenstrasse her in Richtung Bahnhof (Quelle: Feddersen & Klostermann, 2020)

## F. Kosten

### 1. Investitionskosten

Position	Anteil der Gemeinde	
Tiefbau/Tragkonstruktionen	CHF	3'231'081
Landerwerb	CHF	23'000
<b>Total Baukosten</b>	CHF	<b>3'254'081</b>
Honorare Fachplaner extern	CHF	449'063
Honorare Gesamtleitung und Fachplaner SBB	CHF	227'786
Bahnsicherheit	CHF	130'163
<b>Grundkosten (GK)</b>	CHF	<b>4'061'093</b>
10 % Zuschlag Unvorhergesehenes (auf Grundkosten))	CHF	406'109
<b>Basiskosten (GK+Z1)</b>	CHF	<b>4'467'202</b>
12 % Zuschlag Verwaltungsgemeinkosten (auf Basiskosten)	CHF	536'064
Herstellkosten exkl. MwSt. (Genauigkeit +/- 20 %)	CHF	5'003'266
<b>Herstellkosten inkl. 7.7% MwSt. (Genauigkeit +/- 20 %)</b>	CHF	<b>5'389'000</b>

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

Von den 5,389 Mio. Franken entfallen 4,431 Mio. Franken auf den Steuerhaushalt und 0,957 Mio. Franken auf die Gemeindewerke (Gebührenhaushalt). Die Kosten bei den Gemeindewerken sind auf das Verlegen von Werkleitungen (Anteil Gemeinde, ca. CHF 100'000) und den Ersatz/Neubau einer Trafostation (ca. CHF 857'000) zurückzuführen.

Nicht in diesem Antrag enthalten sind Kostenanteile der Gemeinde im Zusammenhang mit einer allfälligen Verlegung der Bushaltestelle auf dem Parkplatz Faisswiesen. Diese können noch nicht exakt beziffert werden, da hierfür erst weitere Projektierungsarbeiten notwendig sind und der Kostenverteiler mit Kanton und Nachgemeinden noch nicht verhandelt ist. Erste Schätzungen gehen von einem Anteil der Gemeinde von höchstens 1,5 Mio. Franken für den Busbahnhof aus. Je nach Ergebnis der Planung müsste die Verlegung der Bushaltestelle als gebundene Ausgabe im Sinne von § 103 Gemeindegesetz vom Gemeinderat bewilligt werden, wenn zeitlich und örtlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum bleibt.

Ebenfalls nicht enthalten sind allfällige Mehrkosten für die Gemeinde im Zusammenhang mit dem Unterquerungsbauwerk im Lampitzäckern. Der Gemeinderat geht davon, dass aufgrund der rechtlichen Ausgangslage diese Mehrkosten vollumfänglich von Bund und Kanton übernommen werden müssen.

Weiter bestehen Risiken von Mehrkosten infolge von:

- Verzögerungen aufgrund von Rekursen
- Zusatzaufwand, welcher die mit den Rekursen verbundenen Gutachten mit sich bringen
- Projektanpassungen infolge neuer Normen und Richtlinien an die Bau-, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
- Ungeplante Aufwände für Umweltschutzmassnahmen und für die Verkehrsführung während der Bauzeit
- Zusätzlichen Entsorgungskosten des Aushubs aufgrund vorgefundener Fremdstoffen / Verschmutzungen im bestehenden Bahndamm oder Strassenkörper

## **2. Folgekosten**

In den Erläuterungen zur Kreditbewilligung sind die mit den Investitionen verbundenen Folgekosten zu nennen.

Bei den Kapitalfolgekosten (Abschreibungen und Verzinsung) dieses Projekts legt der Gemeinderat für die planmässigen Abschreibungen im Verwaltungsvermögen gestützt auf § 30 Gemeindeverordnung (VGG) den erweiterten Standard gemäss Anhang 2 Ziff. 4.1 fest. Für die Verzinsung der notwendigen Fremdmittel wird mit einem Zinssatz von 1.25 % (= Hypothekarischer Referenzzinssatz) gerechnet.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

## 2.1. Steuerhaushalt

Kapitalfolgekosten Steuerhaushalt	Einheit	Basis	Kosten
Abschreibung Brücke (einmaliger Invest.beitrag)	50 Jahre	CHF 934'000	CHF 18'700
Abschreibung Stützmauer und Fussweg zur Hofwiesenstrasse	40 Jahre	CHF 3'497'000	CHF 87'400
Verzinsung Steuerhaushalt	1.25 %	CHF 4'431'000	CHF 55'400
<b>Total Kapitalfolgekosten Steuerhaushalt</b>			<b>CHF 161'500</b>

Betriebliche Folgekosten Steuerhaushalt	Einheit	Basis	Betrag
Sachaufwand netto	100 m	30.00	CHF 3'000
Personalaufwand netto	20 h / Jahr	90.00	CHF 1'800
<b>Total betriebliche Folgekosten Steuerhaushalt</b>			<b>CHF 4'800</b>

<b>Total Folgekosten Steuerhaushalt (im ersten Betriebsjahr)</b>	<b>CHF 166'300</b>
--	--------------------

## 2.2. Gebührenhaushalt

Kapitalfolgekosten Gebührenhaushalt	Einheit	Basis	Kosten
Abschreibung Anpassungsarbeiten Gemeindewerke	* 30 Jahre	CHF 957'000	CHF 31'900
Verzinsung Gemeindewerke	1.25 %	CHF 957'000	CHF 12'000
<b>Total Kapitalfolgekosten Gebührenhaushalt</b>			<b>CHF 43'900</b>

<b>Total Folgekosten Gebührenhaushalt (im ersten Betriebsjahr)</b>	<b>CHF 43'900</b>
--	-------------------

\*) durchschnittliche Lebensdauer der verschiedenen Komponenten

## 3. Kostenbeteiligung Dritter / Agglomerationsprogramm

Die Agglomerationsprogramme legen die langfristigen, aufeinander abgestimmten Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fest und enthalten Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Über diese Programme leistet der Bund Beiträge an neue Verkehrsinfrastrukturen.

Die erweiterte Fussgänger- und Veloquerung, um welche es bei diesem Antrag geht, ist als Massnahme beim Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) angemeldet. Der Beitragsatz des Bundes liegt je nach Kosten-/Nutzenverhältnis zwischen 30 % und 50 %. Die Finanzierungszusage des AP4 beim Bund erfolgt voraussichtlich Ende 2021.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

**G. Zeitliche Planung**

Das Vorprojekt der SBB wurde Ende 2019 abgeschlossen und liegt beim BAV zur Prüfung vor. Gegenwärtig läuft die Submission und Vergabe der Arbeiten für die Projektierung des Bauprojektes. Ziel ist es, beim Start des Bauprojekts im Herbst 2020 konkrete und gegenseitig abgestimmte Vorgaben für das Projektteam der SBB bereitstellen zu können. In diesem Sinne muss die Finanzierungszusage der Gemeinde für ihre Bestellungen bis Ende Oktober 2020 vorliegen. Die öffentliche Auflage des Projektes ist 2023, der Beginn der Bauarbeiten 2026 und die geplante Inbetriebnahme 2034 vorgesehen.

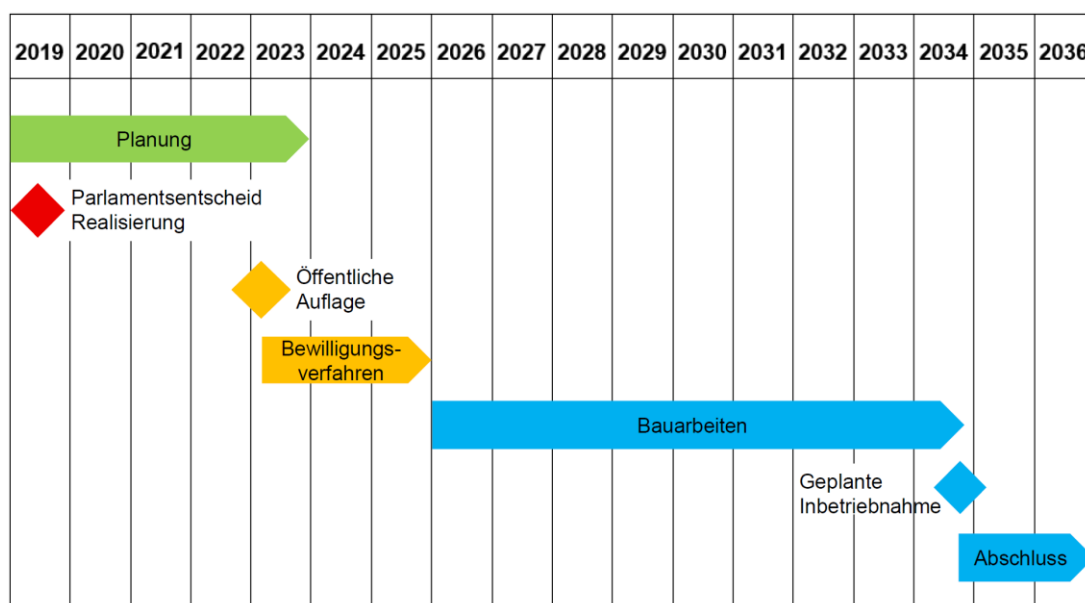


Abbildung 7: Planung und Bau Brüttenertunnel Projekt (Zeitlicher Ablauf)

**H. Zuständigkeiten**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die Baubewilligung des gesamten Bahnprojektes zuständig. Da eine enge Beziehung zwischen dem vom Bund ausgelösten Bahnprojekt und der neuen Fuss-/Radwegverbindung besteht, und da ein koordiniertes Verfahren anzustreben ist, wird auch dieses, von der Gemeinde bestellte Drittprojekt, im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bewilligt. Somit ist nur ein Verfahren durchzuführen. Beim Verfahren sind Kantone und Gemeinde anzuhören. Nach erfolgtem Plangenehmigungsverfahren können die vom Entscheid Betroffenen gegen die Plangenehmigungsverfügung des BAV beim Bundesverwaltungsgericht Rekurs erheben.

Die Planungs- und Bauarbeiten erfolgen unter Federführung der SBB bzw. der von ihr beauftragten Unternehmen. Um die Interessen der Gemeinde zu wahren, wird der Gemeinderat zur Kostenbeteiligung und den Einbezug der Gemeinde bei der Realisierung eine Vereinbarung abschliessen.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorberatende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

**I. Urnenabstimmung mit vorberatender Gemeindeversammlung**

Weil der Objektkredit über 3 Mio. Franken liegt, muss darüber an der Urne abgestimmt werden (Art. 12 Abs. 1 Ziff. 2 Gemeindeordnung). Die Gemeindeordnung sieht in Absatz 2 vor, dass Vorlagen, über die eine Urnenabstimmung durchzuführen ist, vorgängig in der Gemeindeversammlung zu behandeln sind. Den Stimmberechtigten wird an der Urne die von der Versammlung beschlossene Vorlage unterbreitet. Die Versammlung beschliesst eine Abstimmungsempfehlung (§ 16 Abs. 2 Gemeindegesetz).

Ändert die Gemeindeversammlung eine Vorlage des Gemeinderates, kann dieser den Stimmberechtigten auch die ursprüngliche Vorlage unterbreiten (§ 16 Abs. 3 Gemeindegesetz). Macht der Gemeinderat von der Möglichkeit eines Doppelantrags Gebrauch, so sind die Stimmberechtigten auf dem Stimmzettel zu fragen,

- ob sie der Vorlage der Gemeindeversammlung zustimmen (Hauptfrage 1),
- ob sie der Vorlage des Gemeinderates zustimmen (Hauptfrage 2) und
- welche der beiden Vorlagen in Kraft treten soll, falls beide mehr zustimmende als ablehnende Stimmen erhalten (Stichfrage).

**J. Antrag des Gemeinderates**

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung, den Objektkredit von Fr. 5'389'000 (inkl. Nebenkosten und MwSt.) für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen als Anteil der Gemeinde Dietlikon zuhanden der Urnenabstimmung vom \*\*. September 2020 zu verabschieden.

**Beschluss:**

1. Gestützt auf Art. 12 Abs. 2 der Gemeindeordnung wird der Gemeindeversammlung vom 29.06.2020 folgender Antrag zur Vorberatung zuhanden der Urnenabstimmung vorgelegt:
  1. Für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen wird als Anteil der Gemeinde Dietlikon ein Objektkredit von Fr. 5'389'000 (inkl. Nebenkosten und MwSt.) bewilligt.
  2. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:  
Bewilligte Ausgabe × Zielindex ÷ Startindex (Stand: Oktober 2020).
  3. Die Umsetzung erfolgt unter der Voraussetzung von und im Rahmen mit der Realisierung des Projekts für die SBB-Brüttenerlinie.
  4. Der Gemeinderat wird beauftragt, die notwendigen Vereinbarungen mit dem Bund, dem Kanton und der SBB AG abzuschliessen.

**SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 5,389 Mio. Franken für die Realisierung der Erweiterung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Faisswiesen (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und vorbereitende Gemeindeversammlung vom 29.06.2020**

2. Die Rechnungsprüfungskommission wird eingeladen, das Geschäft zu prüfen und der Gemeindekanzlei bis spätestens 27.05.2020 ihren Abschied (Bericht und Antrag) zuhanden der Stimmberechtigten abzuliefern.
  
3. Mitteilung an:
  - Auflageakten Gemeindeversammlung (2-fach)
  - RPK, zum Bericht und Antrag gemäss Disp. Ziff. 2
  - Gemeinderat Philipp Flach (Referent)
  - Ortsparteien (zur Information)
  - Raum, Umwelt + Verkehr
  - Finanzen
  - Akten

Gemeinderat

Edith Zuber  
Gemeindepräsidentin

Martin Keller  
Gemeindeschreiber

Versand: