

Sandra Wiesli
Leiterin RUV / Bausekretärin
direkt 044 835 82 32
sandra.wiesli@dietlikon.org

Protokollauszug vom 01.10.2019

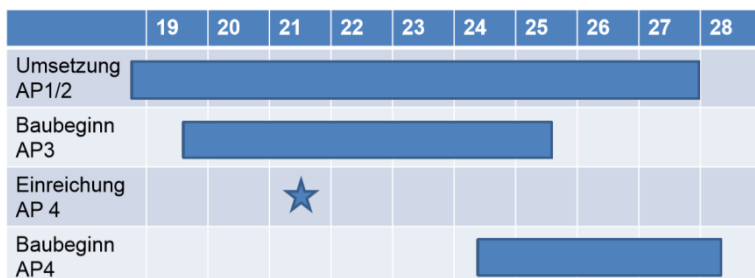
159 04.03.1 Regionale Planung
Agglomerationsprogramm 4. Generation (Stadt Zürich-Glattal); Anträge Dietlikon; Kenntnisnahme

a) Ausgangslage

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.

Im Kanton Zürich wurden in den Agglomerationsprogrammen 1. bis 3. Generation schon etliche Massnahmen umgesetzt: Busspuren Industrie Dietlikon Süd, Tram Hardbrücke, diverse Velo- und Fussgänger-Massnahmen, Aufwertungen Quartierzentren, Velostation HB, Optimierung Zugang ÖV, betriebliche Massnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement), Masterplanungen und weitere Siedlungsmassnahmen. Bislang wurden 33 Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Daraus wurden bisher Bundesbeiträge in der Höhe von 85 Mio. Franken beansprucht. Die noch zu beantragenden Bundesbeiträge (AP1 und AP2) belaufen sich auf 91 Mio. Franken und 69 Mio. Franken Bundesbeiträge AP3 sind noch abzuholen.

Wie die nebenstehende Abbildung darstellt, überschneiden sich die Agglomerationsprogramme teilweise. Während beispielsweise die Busspuren Industrie Dietlikon Süd als Teil der Umsetzung AP1/2 erst in der Umsetzung sind, müssen im Jahr 2021 für das AP4 entsprechende Massnahmen eingereicht werden.



Eine konsequente Umsetzung ist für den Erfolg des gesamten Agglomerationsprogrammes zentral. Der Kanton hat sich mit einer Leistungsvereinbarung gegenüber dem Bund verpflichtet und eine mangelhafte Umsetzung kann bei den nächsten Generationen eine Kürzung des Beitragssatzes zur Folge haben. Eine ungenügende Umsetzung würde zudem auch die Zielerreichung der Gesamtverkehrsstrategie / Entwicklungsstrategie der Region Glattal beeinträchtigen. Daher müssen die Massnahmen wohl durchdacht und realisierbar sein, der Verzicht auf eine Massnahme muss eine gut begründete Ausnahme bleiben; von Vorteil kann eine Alternativmassnahme erarbeitet werden.

Generelle Ziele für das AP4 bestehen in der Verbesserung der Gesamtverkehrsbetrachtung, der Bearbeitung der vom Bund beschriebenen Schwächen aus AP3, der Umsetzung von bestimmten Grossmassnahmen (Tram Affoltern, Erweiterung Glattalbahn bis Kloten Industrie) sowie in der Verbesserung der Umsetzung von laufenden Massnahmen.

Die Gemeinden wurden nun von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, eingeladen, neue Massnahmen zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) via Planungsregion (ZPG) bis Ende September 2019 (Eingabe an ZPG bis 20. September 2019) an den Kanton anzu-melden. Die OE Raum, Umwelt + Verkehr hat mit Schreiben vom 19. September 2019 die Anträge ent-sprechend platziert.

Die Ausarbeitung der Massnahmenblätter erfolgt vom November 2019 bis März 2020 in Zusammen-arbeit mit Massnahmenträgern. Eine offizielle Vernehmlassung der Städte, Gemeinden und Regionen sowie öffentliche Mitwirkung ist im (Sept./Okt. 2020 geplant, gefolgt vom Gemeinderatsbeschluss im Januar 2021 für die Finanzierungszusage. Die Abgabe des AP4 beim Bund erfolgt voraussichtlich im Juni 2021.

b) Bisher eingereichte Massnahmen (Agglomerationsprogramm 3. Generation)

Nachfolgend sind die Massnahmen aufgelistet, welche im laufenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation eingereicht wurden:

Massnahme (für eine genauere Beschreibung siehe: Kanton Zürich, Amt für Verkehr, AP Stadt Zürich – Glattal 3.Generation Teil 2 Massnahmenband, Bericht vom 30.11.2016)	Priorität (Eingabe)	Priorität (Bund)
G_GV5a - Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	A	C oder na
G_GV5b - Dietlikon – Personenunterführung Bhf. Dietlikon	B	C oder na
G_GV5c - Dietlikon – West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon	B	C oder na

Aufgrund des Zusammenhanges mit dem Grossinfrastrukturprojekt SBB Brüttenerlinie wurden die Massnahmen im AP3 auf die Priorität auf C eingestuft. Diese Projekte sollen im AP4 auf den neuen Planungsstand und die Priorisierung dem Realisierungshorizont des Projekts SBB Brüttenertunnel angepasst werden.

c) Aktualisierung bereits eingereicherter Massnahmen

1. G_GV5a Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon

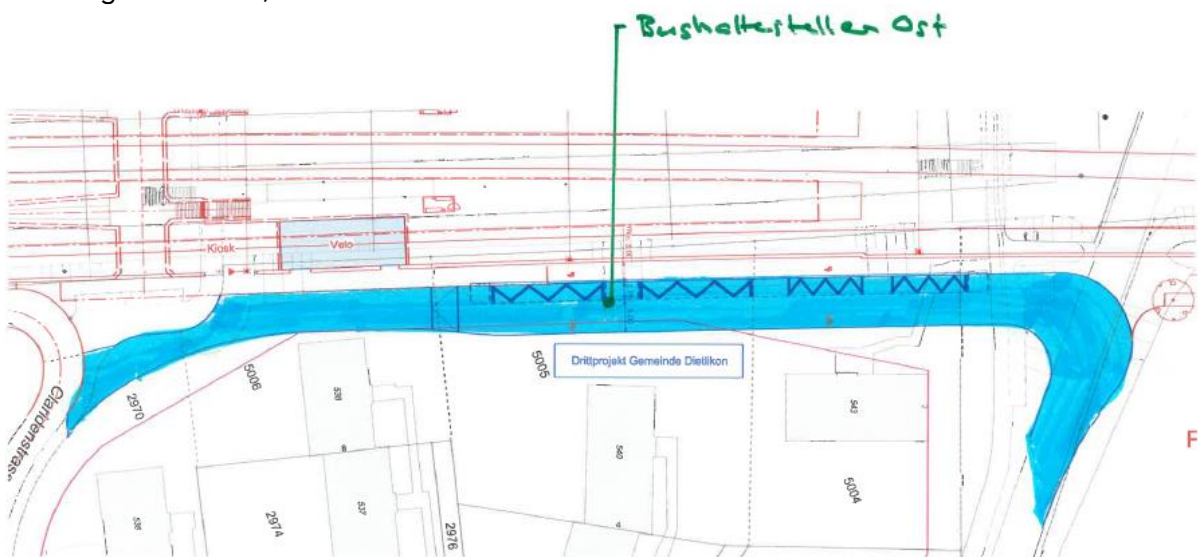
1.1. Zweckmässigkeit – Bezug zu nationalen Massnahmen (aktualisiert)

Aufgrund des SBB Brüttener-Projekt fällt die bisher bestehende Personenunterführung Nord (beim Bahnübergang) weg. Die Anordnung der Bushaltestellen auf dem Parkplatz Faisswiesen (Kat.-Nr. 5001) erweist sich daher als unzweckmässig. Insbesondere würde die Länge des Fussweges vom Perron zur Bushaltestelle bis zu 170 m betragen. Eine zweckmässigere Anordnung wurde im Rahmen des Master-

plans Zentrum Mitte (Bahnhofsareal) und in Abstimmung mit dem Vorprojekt der SBB Brüttenerlinie identifiziert.

1.2. Machbarkeit (aktualisiert)

Die Anordnung der Buskanten wurde im Rahmen des Vorprojektes für die neue SBB Brüttenerlinie optimiert. Der Bushof kommt neu direkt beim Ausgang der neuen Personenunterführung gemäss SBB-Projekt zu liegen. Die vier neuen Buskanten werden hierbei in einer Reihe hintereinander angeordnet. Für die Zufahrt der Busse müssen bestehende Strassen baulich angepasst werden. (Details siehe Abschätzung INGE G2BT)



Quelle Planskizze von INGE G2BT: SBB Vorprojekt, Stand 19.08.2019

1.3. Grobkostenschätzung (+/- 50 %)

Objekt Nr. 2		Bushaltestelle Ost					
Beschrieb		Zufahrt Bushaltestelle, inkl. Haltestellen					
Grundkostenermittlung							
Konto Nr.	Positionstext	ME	Ausmass	E-Preis	Kosten		Bemerkung
1 Baumeisteraufwendungen							444'500
1.1	Strassenbau	m2	1415	300.00	424'500		
1.2	Zuschlag für Haltekante und Betonfahrbahn	m1	80	250.00	20'000		
2 Landerwerb							1'734'840
2.1	Parzellen: 2970, 5006, 5005, 5004	m2	948	1'830.00	1'734'840		
2.2	Generelle Entschädigungen (vorübergehende Beanspruchung, etc.)	m2	750	0.00	0		
3 Nebenkosten							53'340
3.1	Generelle Baunebenkosten (Werke, Markierungen, etc.)	gl.	8%	444'500.00	35'560		
3.2	Anteil an Sicherheit SBB	gl.	4%	444'500.00	17'780		
4 Honorare							155'575
4.1	Honorare (Fachplaner, Gesamtleitung und SBB)	gl.	23%	444'500.00	102'235		
4.2	Verwaltungs- und Gemeinkosten Gemeinde	gl.	12%	444'500.00	53'340		
Bushaltestelle Ost							
Zwischentotal							2'388'255 SFr.
Diverses und Unvorhergesehenes					gl.	10%	238'826 SFr.
MwSt.					gl.	7.7%	202'285 SFr.
Grobkostenschätzung, +/- 50 %, inkl. MwSt. (gerundet)							2'830'000 SFr.

2. G_GV5a Dietlikon – Bushof beim Bahnhof Dietlikon

2.1. Zweckmässigkeit – Bezug zu nationalen Massnahmen (aktualisiert)

Das SBB Brüttener-Projekt wird die mittlere Personenunterführung beim Bhf. Dietlikon auf Projektkosten ausbauen und erweitern. Im Gegenzug wird die Personen-Unterführung Nord wegfallen.

2.2. Machbarkeit (aktualisiert)

Aufgrund der Gleisgeometrie und der Berechnungen der Personenströme kann aus Sicherheitsgründen an der Stelle, bei welcher ursprünglich die Personenunterführung Nord gemäss Massnahme G_GV5b vorgesehen war, keine Personenunterführung mehr realisiert werden. Die Machbarkeit der Massnahme ist somit nicht mehr gegeben, wie im Vorprojekt der SBB nachgewiesen wurde.

Die Massnahme G GV5b soll daher aus dem Agglomerationsprogramm entfernt werden.

3. G_GV5c Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Dietlikon

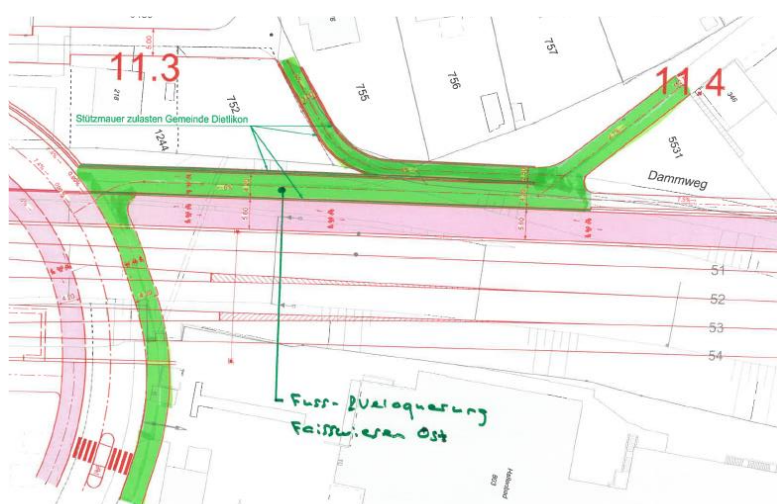
3.1. Zweckmässigkeit - Bezug zu nationalen Massnahmen (aktualisiert)

Aus dem SBB Brüttener-Projekt wird die Unterquerung (im Bereich der Faisswiesenstrasse) als Ersatz für den aufgehobenen Bahnübergang ersetzt und ist dort bereits in der Finanzierung inbegriffen.

Den Ausbau der neuen Unterführung für regionalen Geh- und Radweg sowie das Rampenbauwerk und die Verbreiterung der Strassenunterführung Faisswiesenstrasse für den öffentlichen Verkehr ist darin aber **nicht** abgedeckt.

3.2. Machbarkeit (aktualisiert)

Die Machbarkeit der Unterquerung Faisswiesenstrasse wurde im Rahmen des Vorprojektes für die neue SBB Brüttenerlinie genauer untersucht und nachgewiesen. (Details siehe Abschätzung INGE G2BT)



Quelle Planskizze von INGE G2BT: SBB Vorprojekt, Stand 19.08.2019

3.3. Grobkostenschätzung (+/- 50 %)

Objekt Nr. 1		Fussgänger- und Veloquerung Faisswiesen Ost					
Beschrieb		Geh- und Radweg, Rampenbauwerk und Verbreiterung Strassenunterführung Faisswiesenstrasse					
Grundkostenermittlung							
Konto Nr.	Positionstext	ME	Ausmass	E-Preis	Kosten	Bemerkung	
1 Baumeisteraufwendungen						3'449'100	
1.1	Strassenbau	m2	935	300.00	280'500		
1.2	Kunstabauten (Stützmauern), inkl. Baugrubenabschlüsse	m2	540	3'100.00	1'674'000		
1.3	Anteil an Strassenunterführung Faisswiesen (ca. 141m ² /579m ²)	m2	141	10'600.00	1'494'600		
2 Landerwerb						23'000	
2.1	Parzellen: 5039 (SBB)	m2	460	50.00	23'000		
2.2	Generelle Entschädigungen (vorübergehende Beanspruchung, etc.)	m2	250	0.00	0		
3 Nebenkosten						413'892	
3.1	Generelle Baunebenkosten (Werke, Markierungen, etc.)	gl.	8%	3'449'100.00	275'928		
3.2	Anteil an Sicherheit SBB	gl.	4%	3'449'100.00	137'964		
4 Honorare						1'207'185	
4.1	Honorare (Fachplaner, Gesamtleitung und SBB)	gl.	23%	3'449'100.00	793'293		
4.2	Verwaltungs- und Gemeinkosten Gemeinde	gl.	12%	3'449'100.00	413'892		
Fussgänger- und Veloquerung Faisswiesen Ost							
Zwischentotal					5'093'177 SFr.		
Diverses und Unvorhergesehenes					gl.	10%	509'318 SFr.
MwSt.					gl.	7.7%	431'392 SFr.
Grobkostenschätzung, +/- 50 %, inkl. MwSt. (gerundet)					6'030'000 SFr.		

d) Neue Massnahmen

1. G_LV5xxx Dietlikon – Veloparkierung beim Bahnhof Dietlikon

1.1. Massnahmentyp und Massnahmenkategorie

Die Veloparkierung entspricht einer Infrastruktur-Massnahme und gehört in die Kategorie Langsamverkehr (Velo).

1.2. Zweckmässigkeit

Zukunftsbild

Die Massnahme stellt geschützte, sichere und zweckmässige Veloabstellplätze direkt bei der Unterführung für die Perronzugänge bereit. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Langsamverkehrs, zur Förderung der Wegekette ÖV-Velo und zum Ausbau der multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Dietlikon. Die neue Veloabstellanlage schafft die Voraussetzung, dass sich der Anteil an Velofahrenden in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sukzessive erhöht, was wiederum dazu beiträgt, die Modalsplit-Ziele zu erreichen.

Handlungsbedarf

Damit die Gesamtverkehrsstrategie umgesetzt werden kann, sind zusätzliche Massnahmen für die Förderung des ÖV und LV in der Region Glattal notwendig. Im Bereich der Bahnhöfe sind vielfach die Veloparkierungen unbefriedigend gelöst. Verschiedene neue Mobilitätsformen wie PubliBike erfordern zudem in Zukunft mehr Abstellplätze für Velos. Ohne Verbesserung der Abstellsituation und des Zusammenspiels ÖV mit LV ist eine Verschiebung des Modalsplit im Glattal ist deshalb nur in geringem Ausmass zu erwarten (V_11).

1.3. Bezug zu Massnahmen (nationalen Massnahmen)

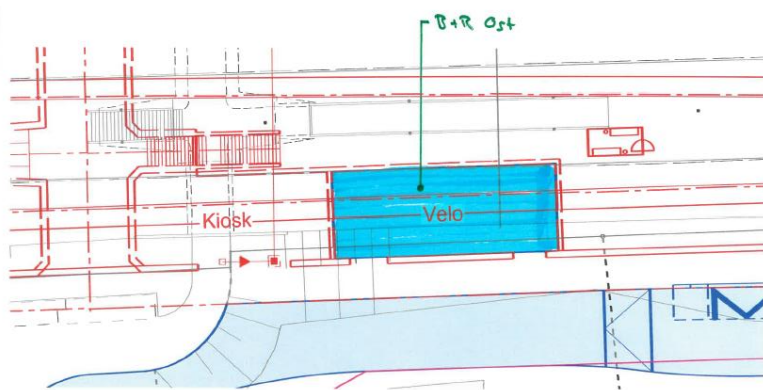
Durch die Ausbauten am Bahnhof Dietlikon im Rahmen der der SBB Brüttenerlinie bedarf es weitere Velo-Abstellanlagen.

1.4. Relevanz / Begründung

Die neue Veloabstellanlage stellt ein zentrales Element für die Förderung der Intermodalität resp. die nachhaltigen Wegketten ÖV-Velo im Einzugsgebiet des Bahnhofs Dietlikon dar.

1.5. Machbarkeit

Die Machbarkeit der neuen Abstellanlage für Velos am Bahnhof Dietlikon wurde im Rahmen des Vorprojekts für die neue SBB Brüttenerlinie nachgewiesen. Die Veloabstellanlage kann direkt in die neu zu errichtende Konstruktion (Dammkonstruktion) für die Gleise eingebettet werden. Für die Zufahrt der Velos können die Busspuren mitbenutzt werden, welche im Zusammenhang mit dem neuen Bushof angelegt werden. (Details siehe Abschätzung INGE G2BT)



Quelle Planskizze von INGE G2BT: SBB Vorprojekt, Stand 19.08.2019

1.6. Grobkostenschätzung (+/-50 %)

Konto Nr.	Positionstext	ME	Ausmass	E-Preis	Kosten	Bemerkung
Grundkostenermittlung						
1 Baumeisteraufwendungen						
1.1	Betonbau, inkl. allen Baumeisteraufwendungen	m2	150	4'700.00	705'000	
2 Landerwerb						
2.1	Parzellen: 5677 SBB und 5006 -> Dienstbarkeit auf SBB Boden	m2	150	50.00	7'500	
2.2	Generelle Entschädigungen (vorübergehende Beanspruchung, etc.)	m2	750	0.00	0	
3 Nebenkosten						
3.1	Generelle Baunebenkosten (Werke, Markierungen, etc.)	gl.	8%	705'000.00	56'400	
3.2	Anteil an Sicherheit SBB	gl.	4%	705'000.00	28'200	
4 Honorare						
4.1	Honorare (Fachplaner, Gesamtleitung und SBB)	gl.	23%	705'000.00	162'150	
4.2	Verwaltungs- und Gemeinkosten Gemeinde	gl.	12%	705'000.00	84'600	
B+R Ost (Velokeller)						
Zwischentotal					1'043'850 SFr.	
Diverses und Unvorhergesehenes					104'385 SFr.	
MwSt.					88'414 SFr.	
Grobkostenschätzung, +/- 50 %, inkl. MwSt. (gerundet)					1'240'000 SFr.	

e) Allgemeines

Für alle Eingaben sowie der Aktualisierung von bestehenden Massnahmen, ist der Realisierungshorizont vom geplanten Grossinfrastrukturprojekt SBB Brüttenerlinie abhängig und darauf abzustimmen.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat nimmt von den gestellten Anträgen Kenntnis.
2. Die OE Raum, Umwelt + Verkehr wird beauftragt, die weitere Bearbeitung und Ausarbeitung der Massnahmen zu überwachen und zu begleiten (Erstellung Massnahmenblätter usw.), mit dem Ziel, dass diese mit finanzieller Unterstützung aus dem AP4 umgesetzt werden können.
3. Mitteilung an:
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Michael Löchl (per E-Mail: michael.loechl@vd.zh.ch)
 - Zürcher Planungsgruppe Glattal, Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf (per Mail)
 - Ressortvorsteher Raum, Umwelt + Verkehr
 - Leiterin OE Raum, Umwelt + Verkehr
 - Akten

Versand: 04.10.2019