

Philipp Flach
Ressortvorsteher Raum, Umwelt + Verkehr
philipp.flach@dietlikon.org

Protokollauszug vom 07.04.2020

82 36.03.1 Stationen, Bahnanlagen
10.05.0 Institution, andere Gemeinden

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

A. Beleuchtender Bericht

Das Wichtigste in Kürze

Mit dem Neubau des Bahnhofs Dietlikon im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel-Projekt der SBB ergeben sich für die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof Dietlikon neue Verhältnisse. Ein grosser Teil wird neu angelegt werden müssen. Das zusätzliche 4. Gleis der Bahn sorgt für beengte Platzverhältnisse, was die oberirdische Bereitstellung von Veloabstellplätzen erschwert. Während des Vorprojektes der SBB wurde daher die Möglichkeit eingeplant, eine neue Veloabstellanlage unter den Bahndamm des zukünftigen Gleises 4 angrenzend zur neuen Personenunterführung anzuordnen.

Gemäss §§ 5 und 6 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sind die Gemeinden verpflichtet, für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe zu sorgen. Daher sind die Mehrkosten der neuen Veloabstellanlage von 0.936 Mio. Franken grundsätzlich durch die Gemeinde zu tragen. Von Kanton und der Nachbargemeinde ist jedoch eine bedeutsame Kostenbeteiligung zu erwarten.

Ausgangslage

Ausgelöst durch das Grossprojekt Brüttenertunnel sind die Streckenanlagen im gesamten Bahnschnitt von Dietlikon zu erneuern, um die Leistungsfähigkeit der neuen Anlage voll ausschöpfen zu können. Zudem wird auch der Bahnhof Dietlikon komplett erneuert und mit einem vierten Gleis erweitert.

Weiter nimmt der Kanton Zürich das Projekt zum Anlass, eine neue Velohauptverbindung entlang der Bahnhofstrasse Richtung Norden und eine neue Velonebenverbindung durch die Strassenunterführung Faisswiesenstrasse und die Strassenunterführung Bahnhofstrasse zu realisieren. Das kantonale Vorhaben entspricht den Richtplaneinträgen, welche die Vernetzung der Velorouten in der Region von Dietlikon festlegen.

Der Bahnhof Dietlikon ist eine wichtige regionale ÖV-Drehscheibe. Mit dem Bau der Brüttenertunnel wird seine Bedeutung noch weiter zunehmen. Diese besteht darin, das übergeordnete, leistungsfähige Bahnnetz in seinem Potenzial optimal auszuschöpfen und die zunehmende Zahl von Passagieren mittels möglichst direktem Zubringer zum Bahnhof zu führen.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Dazu sollen das Angebot an regionalen Buslinien ausgebaut und die Zubringerfunktion des Busses zum Bahnhof Dietlikon weiter verbessert werden. Darüber hinaus müssen Züge auch zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein, um den Bahnhof als multimodales Verkehrssystem zu stärken. Dadurch soll erreicht werden, dass die Verkehrsmittel dort benutzt, gefördert und gestärkt werden, wo sie Vorteile gegenüber den übrigen Verkehrsträgern aufweisen.

Heute bietet der Bahnhof ca. 345 Veloabstellplätze an. Die Herausforderung besteht darin, dass auch in Zukunft wieder ausreichend Raum für Velostellplätze zur Verfügung stehen wird. Mit dem Neubau des Bahnhofs werden sich nämlich mehrere Raumbedürfnisse wie folgt überlagern:

- bahntechnisch notwendige Verbreiterung der Bahnanlagen mit einem zusätzlichen Platzbedarf von bis zu 10.0 m
- Bahnhofstrasse mit einer Breite von 6.5 m als regionale Zubringerstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Velo- und Fussverkehr
- Platz für die 3.0 m breiten Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Die Bushaltestellen werden versetzt an der Bahnhofstrasse angeordnet, so dass die Fahrgäste sie ohne Querung der Bahnhofstrasse erreichen können
- ein 2.1 m breiter Zugang zur Bushaltestelle für die Fussgänger/innen
- ein 3.0 m breites Trottoir
- eine zweiläufige überdachte Rampe und Treppe, die in die Personenunterführung Mitte führen und so zu den Mittelperrons mit den Zügen führen
- Railcenter und Kommerzgebäude
- Kurzzeit-Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr
- eine Bike- und Ride-Anlage
- eine 4.2 m breite Führung der kantonalen Velohauptverbindung, welche entlang der Gleisen verläuft

Die Platzverhältnisse sind insbesondere im Bereich der Personenunterführung "Mitte" sehr begrenzt, zumal sich in unmittelbarer Nähe hangaufwärts der Walderpark befindet, welcher als Freihaltezone sowie Natur- und Erholungsraum eine grosse Bedeutung für die Gemeinde Dietlikon aufweist.

Darüber hinaus sind genügend Freiräume notwendig, um dem Bahnhof Dietlikon eine hohe Aufenthaltsqualität und Ausstrahlung zu verleihen und um die notwendige Sicherheit und Orientierung für den Personenfluss zu bieten.

Das Railcenter und Kommerzgebäude soll den Bahnhof mit hoher räumlicher und architektonischer Qualität als Ankunftsort stärken und Nutzungen anbieten, die der Gemeinde und dem Ort dienen, ohne das Ortszentrum weiter nördlich des Bahnhofs zu konkurrenzieren.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Auftrag an die weitere Planung

Der Gemeinderat Dietlikon beauftragte mit Beschluss vom 19.03.2019 die Planer der SBB mit der Optimierung des SBB-Vorprojektes, um eine möglichst kompakte Bahnhofsinfrastruktur zu erstellen. Dabei sollen folgende Vorteile erreicht werden:

- kurze Umsteigebeziehungen Bahn – Bus / Bus – Bahn mit kompakter Anordnung der Bushaltestellen auf der Westseite des Bahnhofs
- übersichtlich strukturierte Bahnhofsanlage, welche eine gute Orientierung ermöglicht.
- optimaler und sicherer Personenfluss in der Personenunterführung und auf den Zugängen zu den Perrons
- optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen zwischen der Bahnanlage und dem Walderpark.
- minimaler Eingriff in den Walderpark

Im Rahmen dieser Optimierung wurde auch die Notwendigkeit erkannt, weitere Parkiermöglichkeiten für Velos anzuordnen. Denn die vier bisherigen Veloabstellplätze auf der Seite der Bahnhofstrasse müssen abgebrochen werden. Zudem fällt die Personenunterführung Nord (beim Bahnübergang) weg. Das bedeutet, dass ca. 120 Veloabstellplätze (Parkplätze G und F in Abbildung 1) nicht mehr angerechnet werden können, da die neuen Verbindungswege zu den Perrons zu lang wären. Denn wenn beispielsweise die Dietliker Bevölkerung in rund 5 Minuten mit dem Velo zum Bahnhof fährt, dann wird ein Weg vom Veloabstellplatz bis zum Perron von 4-5 Minuten kaum akzeptiert werden.

Konzept für die Veloparkierung

Das Ziel dieses Konzeptes besteht darin, die heute bestehenden 345 Veloabstellplätze zu ersetzen. Da die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes erst ca. 2034 erfolgen wird, müssen darüber hinaus noch weitere Veloabstellplätze angeordnet werden, weil man davon ausgehen muss, dass sich der Veloverkehr zum Bahnhof bis 2034 um einen Drittel erhöhen wird.

Das Basisprojekt der SBB sieht auf der Westseite nur noch eine einzige ca. 125 m² grosse Bike & Ride Anlage vor, welche ca. 150 Veloabstellplätze (doppelstöckige Parkierung) umfassen wird.

Auf der Ostseite sind im Basisprojekt der SBB 108 Veloabstellplätze entlang des Fussweges beim Bahndamm geplant. Deren Raumbedürfnis steht allerdings in Konflikt mit dem Fussgängerverkehr und den aussteigenden Bus-Passagieren.

Um die Veloparkierung auf der Ostseite besser von den Bus-Passagieren zu entflechten, sieht das Konzept daher vor, dass auf der Ostseite die Veloparkierungsanlage wenn immer möglich unterirdisch auf dem Gelände des Bahnhofs angeordnet werden soll. So sollen die ohnehin bereits schon knappen oberirdischen Platzverhältnisse nicht noch mehr beansprucht werden. Ausserdem sollten die Abstellplätze möglichst nahe bei der Personenunterführung Mitte errichtet werden, damit die Umsteigewege kurz und die Akzeptanz zur Benutzung der Veloparkierungsanlage hoch ist.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Die bestehenden und geplanten Veloabstellplätze werden in Abbildung 1 zusammengefasst:

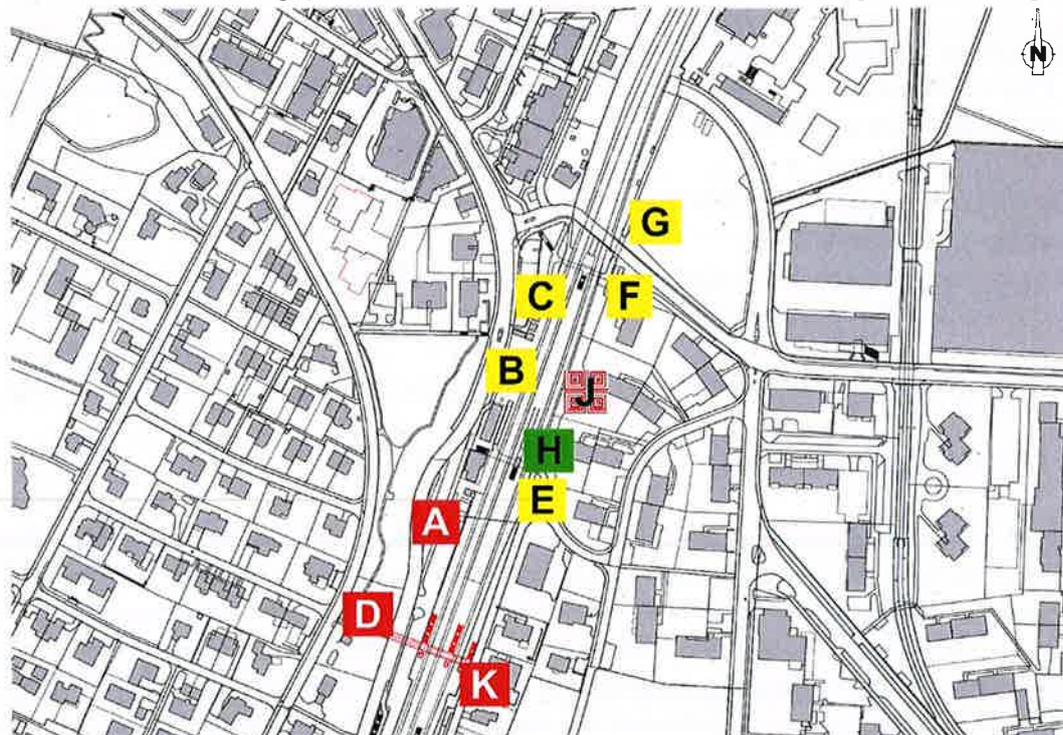


Abbildung 1: Bahnhof Dietlikon mit der neuen Passerelle (rot), Anordnung Veloabstellanlagen (Bike & Ride).

Gelb: Fällt weg; Rot: Neu zu Lasten Projekt SBB; Hellgrün: Bestellung Gemeinde. Die rot-schraffierten Plätze (J) werden von den SBB nur dann realisiert, wenn die Bestellung der Gemeinde (H) nicht erfolgt (H ist also der Ersatz von J).

ID	Standort	Heute (siehe Abbildung)	Basis Variante SBB	Bestellung Gemeinde
a) Westseite				
A	Bei Bushaltestelle Bus 748/749	70	150	150
B	Vor Avec-Shop	53	fällt weg	fällt weg
C	Vor Rampe Personenunterführung Nord	70	fällt weg	fällt weg
D	Passerelle, beim Walderpark	---	50	50
b) Ostseite				
E	Bei Personenunterführung Mitte	40	fällt weg	fällt weg
F	Bei Personenunterführung Nord	60	fällt weg	fällt weg
G	Bei Bushaltestelle Bus 765/787/796	52	fällt weg	fällt weg
H	Im Bahndamm eingebaut	---	---	144
J	Entlang des Bahndamms (ausserhalb)	---	108	nicht nötig
K	Passerelle, unter der Rampe bei Claridenstr.	---	120	120
Total		345	428	464

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhanden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

	Prognose: Zunahme 33% gegenüber 2020	115		
	Abweichung gegenüber Prognose; Bedeutung der Vorzeichen: "+" = Fehlmenge, "-" = Reserve	0	+32	-4
	Erwarteter Sollbestand per 2034	460	460	460

Projektbeschreibung

1.1 Lage der Veloabstellanlage

Die Bestellung der Gemeinde umfasst einen ca. 180 m² grossen unterirdischen Velounterstand, welcher unmittelbar neben dem unterirdischen Kiosk bei der Personenunterführung "Mitte" eingebaut wird. Analog zum Bahnhof Wallisellen werden die Velos doppelstöckig parkiert, so dass die Parkieranlage für ca. 144 Velos Platz bietet.

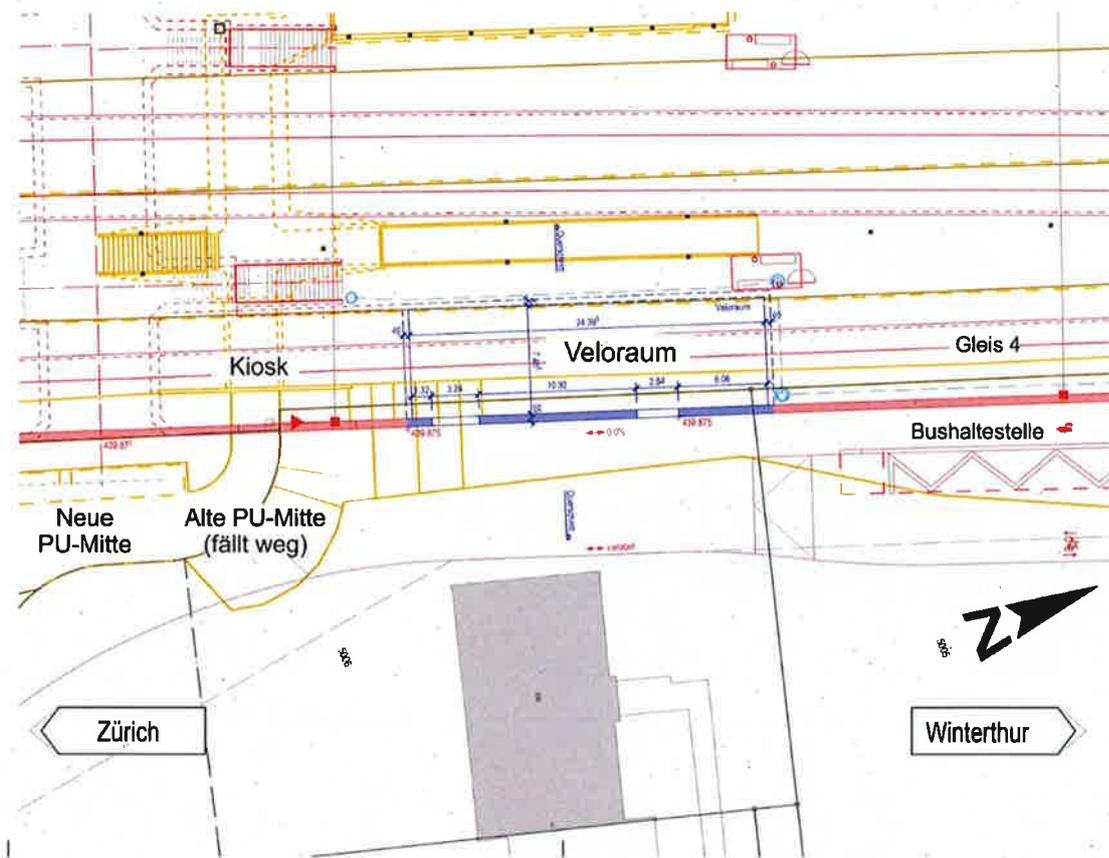


Abbildung 2: Situationsplan neuer Bahnhof Dietlikon: Veloparkierung unter Gleis 4 (PU = Personenunterführung). Quelle: Grünenfelder + Keller AG, 2020

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

1.2 Tragkonstruktion und Bauweise

Die Tragkonstruktion für den Velounterstand besteht aus einem geschlossenen Kasten aus Stahlbeton in der Abmessung von ca. 25 Meter Länge und 7 Meter Breite, welcher zwei Öffnungen gegen den Verbindungsweg aufweisen wird. Baulich kann der Velounterstand in Tagbauweise erstellt werden, und zwar zu dem Zeitpunkt, wenn das Gleis 4 noch nicht errichtet ist. Anschliessend wird der Kasten zugeeckt und das Gleis darüber hinweggeführt.

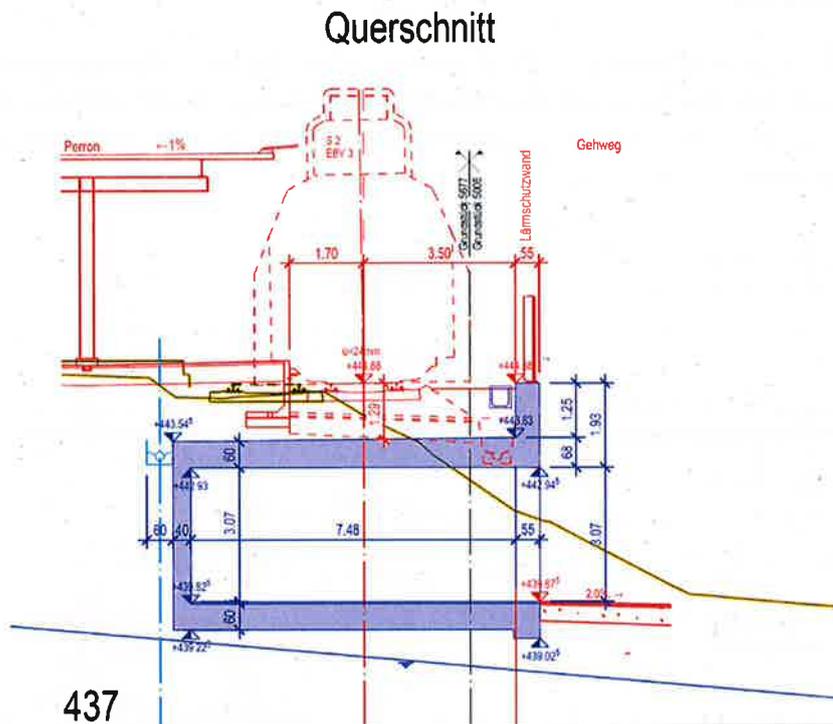


Abbildung 3: Querschnitt Veloparkierung unter Gleis 4. Quelle: Grünenfelder + Keller AG, 2020

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020



Abbildung 4[PF1]: Visualisierung Kiosk / Veloparkierung bei PU Mitte. Quelle: Feddersen & Klostermann, 2020



Abbildung 5: Visualisierung Blick von Norden her zur PU Mitte. Quelle: Feddersen & Klostermann, 2020

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Erwägungen

Mit dem rasanten Wandel der Mobilitätsansprüche spielt das Velo als platzsparendes Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle in der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Wo einst viel Platz war, nutzen heute unzählige Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Reisezwecken den Strassenraum. Über die Hälfte der Strecken unter 5 km werden dabei mit motorisierten Fahrzeugen zurückgelegt. Solche kurzen Distanzen sind grundsätzlich ideal für den Veloverkehr. Zudem sind auch längere Distanzen dank der Diversifizierung des klassischen Velos (z.B. E-Bikes, Lastenvelos) kein Hindernis mehr. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie, ist der Stellenwert des Veloverkehrs sehr hoch zu werten.

Die Basis-Variante der SBB stellt nur den bisherigen Bestand an Veloabstellplätzen wieder her. Sie verfügt über zu wenige Reserven, um den prognostizierten Zunahme des Veloverkehrs um bis zu 33 % in den nächsten ca. 15 Jahre abzudecken. Ausserdem nehmen die Anforderungen und Platzbedürfnisse auch zu: Denkbar ist, dass neben Standardvelos auch mehr Spezialvelos, Lastenvelos, Anhängervelos oder (Kinder-)Anhänger auftreten könnten. Zudem kommen weitere Mobilitätsmöglichkeiten wie E-Bikes oder E-Trottinette hinzu, die auf eine passende Infrastruktur an Bahnhöfen angewiesen sind.

Durch die Integration der Veloparkierungsanlage in den Bahndamm des Bahnhofs Dietlikon kann man von Synergien stark profitieren. Indem die Anlage unterirdisch eingebaut wird, kann Platz eingespart bzw. für andere Nutzungen freigehalten werden. Dies ist gerade im Umfeld der Personenunterführung mit den sehr knapp bemessenen Platzverhältnissen von Vorteil.

Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden bewirken, dass immer mehr Personen den öffentlichen Verkehr für ihren Arbeitsweg nutzen werden, insbesondere für längere Strecken als 15 km. Viele dieser Personen werden einen Teil des Weges mit dem Velo zurücklegen. Aus diesem Grund sind qualitativ hochwertige Veloparkierungsanlagen an Bahnhöfen wie auch an anderen Quell-/Zielorten sehr wichtig, denn jede Velofahrt beginnt an einem Veloparkplatz. Zudem verringert der Velo-Binnenverkehr in der Gemeinde Dietlikon auch die Autofahrten und entlastet den kommunalen ÖV-Verkehr.

Kosten

1.3 Investitionskosten

Position	Anteil der Gemeinde
Tiefbau/Tragkonstruktionen	565'000
Landerwerb (Dienstbarkeit)	-
Total Baukosten	565'000
Honorare externe Fachplaner	78'000
Honorare Gesamtleitung und Fachplaner SBB	39'600
Bahnsicherheit	22'600
Grundkosten (GK)	705'200
Zuschlag Unvorhergesehenes (auf GK)	70'500

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhnden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Basiskosten (GK+Z1)	775'700
Verwaltungsgemeinkosten	93'000
Herstellkosten exkl. MwSt. +/- 20 %	868'700
Herstellkosten inkl. MwSt. 7.7% +/- 20 % (Bruttobetrag)	936'000

Da noch keine verbindlichen und rechtskräftigen Zusagen vorliegen, sind die nachfolgend aufgeführten Investitionsbeiträge separat auszuweisen. Gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden ist in diesem Fall der **Bruttobetrag** zu bewilligen.

	Anteil der Gemeinde
Investitionsbeiträge Dritter (unverbindlich)	
Herstellkosten inkl. MwSt. 7.7% +/- 20 % (Bruttobetrag)	936'000
Abzüglich Anteil Agglomerationsprogramm Kt. Zürich	-351'000
Abzüglich Anteil Wangen-Brüttisellen	-234'000
Mutmasslicher Anteil Gemeinde Dietlikon +/- 20 %	351'000

1.4 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 VGG den Mindeststandard gemäss Anhang 2 Ziff. 4.1 fest. Für die Verzinsung der notwendigen Fremdmittel wird mit einem Zinssatz von 1.25 % (= Hypothekarischer Referenzzinssatz) gerechnet.

Kapitalfolgekosten	Einheit	Basis	Betrag
Abschreibung	33 Jahre	936'000	28'400
Verzinsung	1.25 %	936'000	11'700
Total Kapitalfolgekosten			40'100

Betriebliche Folgekosten	Einheit	Basis	Betrag
Sachaufwand			1'000[HR2]
Personalaufwand netto	56 h / Jahr	90.00	5'000[HR3]
Total Betriebliche Folgekosten			6'000

Total Folgekosten (im ersten Betriebsjahr)	46'100
---	---------------

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Können die erwarteten Investitionsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich und aus Wangen-Brüttisellen vereinnahmt werden, fallen die Folgekosten entsprechend tiefer aus:

Kapitalfolgekosten	Einheit	Basis	Betrag
Abschreibung	33 Jahre	351'000	10'600
Verzinsung	1.25 %	351'000	4'400
Total Kapitalfolgekosten			15'000

Betriebliche Folgekosten	Einheit	Basis	Betrag
Sachaufwand			1'000[HR4]
Personalaufwand netto	56 h / Jahr	90.00	5'000[HR5]
Total Betriebliche Folgekosten			6'000

Total Folgekosten (im ersten Betriebsjahr)	21'000
---	---------------

Kostenbeteiligung Dritter / Agglomerationsprogramm

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz (IFG) richtet der Bund aus dem Infrastrukturfonds Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs aus. Dies macht er von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig.

Der Ausbau von Veloabstellanlagen bei Bahnhöfen gilt als anerkannte Massnahme, um die vom Agglomerationsprogramm des Bundes vorgegebenen Entwicklungsziele zu erreichen. Aus diesem Grund wurde die geplante Veloparkierungsanlage bereits beim Agglomerationprogramm 4. Generation (AP4) angemeldet. Der Beitragsatz des Bundes liegt wie erwähnt je nach Kosten-/Nutzenverhältnis zwischen 30 % und 50 %. Mit einer Finanzierungszusage des Bundes für das AP4 ist voraussichtlich Ende 2021 zu rechnen.

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen leistet schon heute einen jährlichen Beitrag von ca. 9'000 Franken an den Unterhalt der Infrastruktur rund um den Bahnhof Dietlikon. Nach ersten Gesprächen mit der Nachbargemeinde darf auch mit einer Beteiligung von Wangen-Brüttisellen an den Investitionskosten für die neue Veloparkierungsanlage am Bahnhof Dietlikon gerechnet werden. Denn viele Personen aus dieser Gemeinde werden voraussichtlich in Zukunft vermehrt ihren Weg zum Bahnhof Dietlikon mit dem Velo zurücklegen, sofern eine geeignete Parkierung für Velos am Bahnhof verfügbar ist.

Zeitliche Planung

Das Vorprojekt der SBB wurde Ende 2019 abgeschlossen und liegt beim BAV zur Prüfung vor. Um beim Start des Bauprojekts im Herbst 2020 die Projektierung mit der neuen Veloparkierungsanlage fortzusetzen, muss die Finanzierungszusage der Gemeinde für die Bestellungen bis Ende Oktober 2020 vorliegen.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und Gemeindeversammlung vom 29.06.2020

Der Zürcher Kantonsrat wird im Jahr 2020 ebenfalls über den Kredit - und damit über die Projektierung auf Stufe Bau- und Auflageprojekt - und die Realisierung der Veloverbindungen entscheiden.

Ab dem Jahr 2021 wird die SBB das Bau- und Auflageprojekt erarbeiten und die neue Veloparkierungsanlage zusammen mit dem Bahnprojekt im Sommer 2023 im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens öffentlich auflegen.

Zuständigkeiten

Die Projektierung erfolgt durch die von den SBB im Rahmen des Auflageprojektes beauftragen Planungsunternehmen. Wie bei den anderen Anträgen ist auch hier das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die Baubewilligung des gesamten Bahnprojektes zuständig. Nachdem die Plangenehmigungsverfügung des BAV rechtskräftig ist, erfolgen die Bauarbeiten unter Federführung der SBB bzw. der von ihr beauftragen Unternehmen.

Bei Inbetriebnahme des Velounterstandes wird der Gemeinderat mit den SBB und mit der Gemeinde Wangen-Brüttisellen eine Vereinbarung zum Unterhalt und zur Kostenbeteiligung abschliessen.

Gemäss Artikel 21 der Gemeindeordnung übersteigen die Ausgaben, welche nicht im Budget enthalten sind, die Finanzkompetenzen des Gemeinderates. Daher muss die Vorlage von der Gemeindeversammlung bewilligt werden.

Beschluss:

1. Der Gemeindeversammlung vom 29.06.2020 wird beantragt:
 1. Für die Realisierung einer Veloabstellanlage, welche auf der Ostseite des Bahnhofs Dietlikon im Bahndamm eingebaut ist, wird als Anteil der Gemeinde Dietlikon ein Objektkredit von Fr. 936'000 (inkl. Nebenkosten und MwSt.) bewilligt.
 2. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
$$\text{Bewilligte Ausgabe} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex (Stand: Oktober 2020)}.$$
 3. Die Umsetzung erfolgt unter der Voraussetzung von und im Rahmen mit der Realisierung des Projektes für die SBB Brüttenerlinie
 4. Der Gemeinderat wird beauftragt, die notwendigen Vereinbarungen mit dem Bund, dem Kanton, den Nachbargemeinden und der SBB AG abzuschliessen.

SBB-Brüttenertunnel; Objektkredit von 936'000 Franken für die Realisierung einer unterirdischen Veloabstellanlage beim Bahnhof Dietlikon; (kommunale Mehranforderung); Verabschiedung zuhänden RPK und 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) zuhänden 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: **15. April 2020**