

raum umwelt + verkehr
044 835 82 30
ruv@dietlikon.org

Protokollauszug vom 14.01.2025

2025-8 36.03.1 Stationen, Bahnanlagen
Mehrspur Zürich-Winterthur; Projekte Gemeinde; Bewilligung Nachtragskredite

a) Ausgangslage

Basierend auf dem Ergebnis des Masterplans «Zentrum Mitte Dietlikon (Bahnhofsareal)» hat der Gemeinderat am 19.03.2019 (GRB Nr. 35) die SBB mit der Weiterentwicklung einiger Bauwerke beauftragt, welche im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Projekt Mehrspur Zürich-Winterthur (MSZW) stehen.

1. Auftrag und Vorprojekt

Die kommunalen Mehranforderungen, um welche es im Folgenden geht, betreffen den direkten Anschluss der Hofwiesenstrasse (barrierefrei) und des Chaletwegs (Treppe) inkl. beidseitigem Trottoir an die neue Unterführung Faisswiesen. Dabei handelt es sich um eine neue kommunale Ortsverbindung Oberdorf - Unterdorf in Richtung Hofwiesenstrasse für den Fussgänger- und Veloverkehr.

Die SBB projektierten diese Anforderungen auf Stufe Vorprojekt und stellten den entsprechenden technischen Bericht «Gemeinde Dietlikon, Ergänzung Liftanlage Passerelle Bahnbrüggli und SU Faisswiesenstrasse» mit Planungsstand 15. Dezember 2019 dem Gemeinderat zu.

Das Vorprojekt wies Herstellkosten (inkl. 7.7 % MwSt. / Genauigkeit +/- 20 %) in der Höhe von 5.358 Mio. Franken aus. Da der Kredit den Betrag von 3 Mio. Franken überschritten hat, wurde das Geschäft am 27.09.2020 einer Urnenabstimmung unterbreitet und dort genehmigt (inkl. Teuerungsklausel).

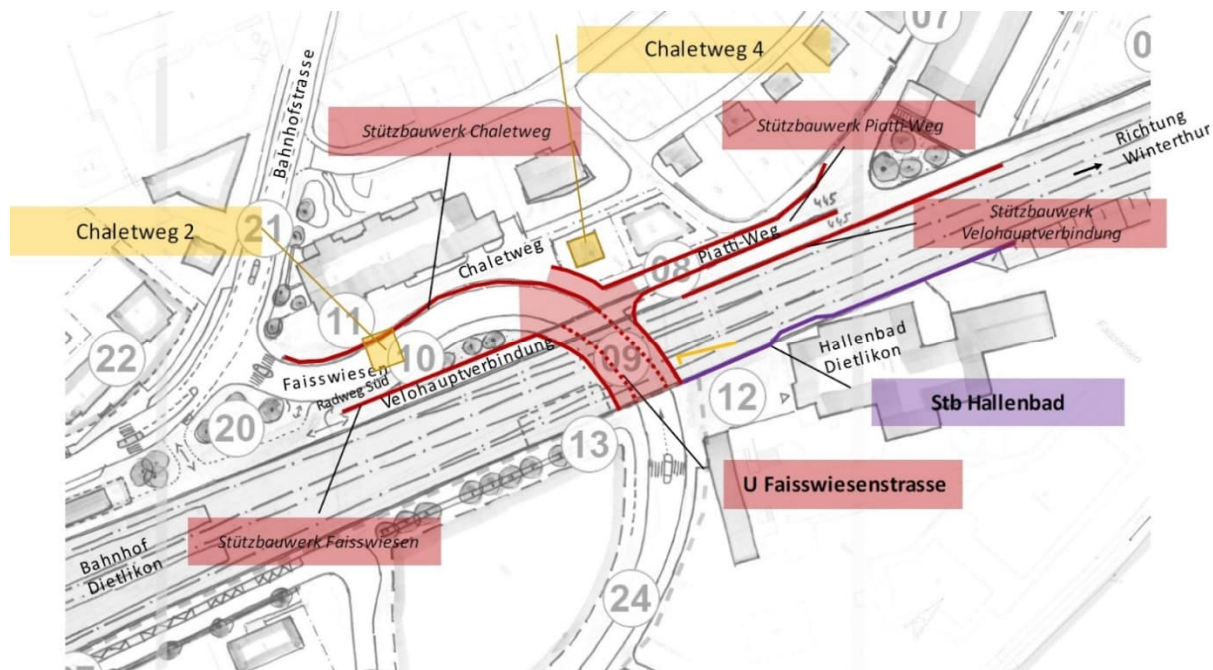


Abbildung 2: Übersicht der zu erstellenden und abzubrechenden Bauwerke. Quelle: Nutzungsvereinbarung gemäss Stand 30.09.2021

Zur Nutzungsvereinbarung mit Änderungsstand vom 30.09.2021 nahm der Gemeinderat am 18.11.2021 Stellung (GRB 224). Der Planungsstand wies gegenüber dem Vorprojekt folgende Optimierungen auf (siehe Pfeile in nachfolgender Abbildung):

- (1) Treppe zum Chaletweg
- (2) Vergrößerung Einlenkbereich Piattiweg – Unterführung Faisswiesen

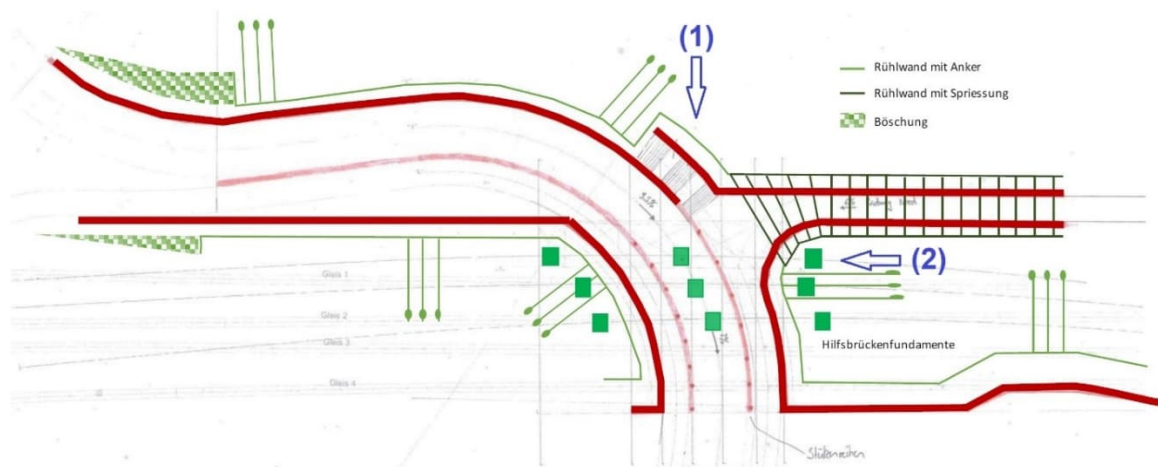


Abbildung 3: Übersicht der Bauhilfsmassnahmen bzw. SBB-Hilfsbrücken, Nutzungsvereinbarung gemäss Stand 30.09.2021

Gründe für diese Optimierungen waren folgende:

- (1) Treppe Chaletweg: Die direkte Verbindung (Treppe) aus der Unterführung zum Chaletweg wurde im Auftrag des Gemeinderates vom 19.03.2019 zwar bestellt, ist aber nicht in das Vorprojekt vom 15.12.2019 eingeflossen, weil die Treppe zum Chaletweg das Grundstück Chaletweg 4 tangiert, welche sich zum damaligen Zeitpunkt in privatem Eigentum befand. Der private Eigentümer hätte gegen die Enteignung jedoch rekurrieren können, da die Treppe nicht Bestandteil der Eisenbahnanlage ist, und sie somit nicht mittels übergeordnetem Eisenbahnrecht bewilligt werden kann. Mit der Eigentumsübertragung der Parzelle Chaletweg 4 an die SBB und dem Abschluss entsprechender Vereinbarungen mit der Gemeinde fällt jedoch dieser Hinderungsgrund dahin, weshalb die Treppe Chaletweg – dem ursprünglichen Auftrag entsprechend – im Bauprojekt vorgesehen ist (die Kosten der nachträglichen Projektierung wurden von den SBB übernommen).
- (2) Vergrößerung Einlenkbereich: Bereits im Beschluss des Gemeinderats vom 18.12.2018 betreffend Bestellung Vorprojekt wurde verlangt, dass für den Piattiweg ein breiter und grosszügigerer Einschnitt zwischen Bahndamm und Chaletweg vorzusehen sei und eine «Grabenlösung» vermieden werden sollte. Die Platzsituation des Einlenkers muss aus Gründen der Verkehrssicherheit möglichst übersichtlich sein. Der vergrösserte Einlenkbereich stellt daher gegenüber dem Vorprojekt eine Verbesserung dar. Die im Vorprojekt dargestellte Lösung basierte auf der Annahme, dass nur SBB-Hilfsbrücken mit einer Länge von 18 Metern verfügbar wären. Gemäss Sitzungsprotokoll der Arbeitssitzung vom 29. September 2021 wurde die Thematik SBB-Hilfsbrücken nochmals abgeklärt. Daraus ergab sich, dass eine SBB-Hilfsbrücke von 24 Metern in der Schweiz doch verfügbar war, was entsprechend in das Auflageprojekt einfluss. (siehe Abbildung 4). Somit konnte der Einlenker optimiert werden, indem seine Stützmauer statt mit einem spitzen Winkel (siehe Abbildung 6) neu mit zwei stumpfen Winkeln ausgeführt wird (siehe rote Kreise in Abbildung 4). Dadurch lässt sich die Übersichtlichkeit und Sicherheit in diesem Einlenkbereich wesentlich verbessern.

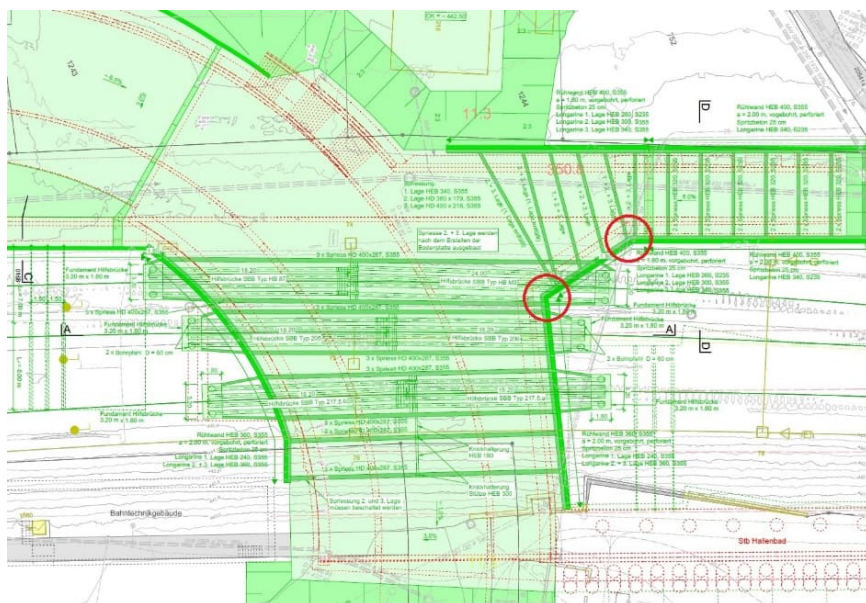


Abbildung 4: Situation der Bauhilfsmassnahmen (Phase A3-1) bzw. SBB-Hilfsbrücken, Quelle: Auflageprojekt, Baugruben- und Hilfsbrückenplan, Phase A3-01, U Faisswiesenstrasse, Stand 15.03.2023

Die überarbeitete Nutzungsvereinbarung wurde vom Gemeinderat am 07.02.2023 (GRB 22) freigegeben und per 31.03.2023 unterzeichnet.

3. Kostenentwicklung

Im Rahmen des Bauprojektes ermittelten die SBB die Kosten neu mit einer Genauigkeit von +/-10 %. Diese aktualisierte Kostenschätzung stellt die Fortsetzung der Kostenschätzung aus dem Vorprojekt mit einer Genauigkeit von +/-20 % dar. Im Vergleich zur Kostenschätzung aus dem Vorprojekt stellte die SBB-Projektleitung Kostenveränderungen im Kostenvoranschlag (KV) bei den kommunalen Mehranforderungen für die Fuss- und Veloverbindungen (die als Teilprojekt des «Objektes Unterführung Faisswiesen» projektiert wurden) fest. Der Kostenvergleich wurde am 06.11.2024 dem Ressortvorstand RUV zugestellt. Am 22.11.2024 fand eine Videokonferenz mit Vertretern der SBB, dem Gemeindeschreiber, dem Leiter Finanzen, dem Ressortvorstand RUV und R. Meichtry (Begleitplaner) statt, an welcher die Kostensituation erläutert wurde.

Wie später dargelegt wird, erklärt sich ein Teil der Differenz daraus, dass die SBB bei der Kostenermittlung im Vorprojekt (Kostenschätzung) einen anderen Perimeter berücksichtigten, als von der Gemeinde Dietlikon bestellt. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache ist es nicht ganz zutreffend, wenn gemeinhin von Kostenüberschreitungen gesprochen wird. Die Kosten wurden vielmehr unter Berücksichtigung des effektiven Perimeters im KV (Phase Bauprojekt) neu ermittelt und eine Differenz ausgewiesen. Die Differenz, die sich aus der Treppe ergibt, entspricht der nachträglichen zusätzlichen Bestellung der Gemeinde (siehe dazu weiter unten). Der Rest war immer im Projektperimeter.

Am Schluss wird nach effektiven Kosten abgerechnet. Daraus wird sich erneut eine Differenz zum KV ergeben, welche beurteilt werden muss.

Anhand von weiteren nachgelieferten Unterlagen sowie einer fachlichen Überprüfung durch R. Meichtry (Begleitplaner), muss der Gemeinderat die entsprechenden Kreditbeschlüsse fassen.

b) Kostendifferenz und Begründung

1. Grundlagen

In der Tabelle 1 wird der Urnenkredit dem aktuellen Stand des KV gegenübergestellt. Der Vergleich erfolgt sowohl mit und ohne Berücksichtigung der Teuerung. Die Teuerung ist aus dem Schweizer Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) abgeleitet. Um einen teuerungsbereinigten Vergleich zu ermöglichen, nahmen die SBB eine aufgelaufene Teuerung von 10.67 % an, d.h. es wurde der Zeitraum 2019 bis März 2023 betrachtet. Für die Schlussabrechnung ist dann die Teuerung zu berücksichtigen, die bis zur Fertigstellung aufgelaufen sein wird.

Der Urnenkredit basiert auf der Kostenschätzung (KS) des Vorprojekts (VP) mit einer Genauigkeit von +/- 20 % (siehe Details in Beilage-5_BRTL_VP_KS_Zusammenzug-Gemeinde-20191216.xls).

Der Kostenvoranschlag (KV) wurde in der Phase Bauprojekt (BP) neu mit einer Genauigkeit +/- 10 % berechnet (siehe Details in MSZW_BP_A3_KOST_KV_DTL_KuProjekt_Beitr_Ph_51-53.pdf).

Aufgrund der detaillierteren Planung im BP beläuft sich der Zuschlag Unvorhergesehenes für das BP noch 5 %, während der Zuschlag Unvorhergesehenes für das VP 10 % beträgt.

Aus der Zusammenstellung geht hervor, dass der KV inkl. Teuerung und MwSt. von Fr. 6'771'257.- um Fr. 807'322.- höher liegt als der Urnenkredit inkl. Teuerung und MwSt. von Fr. 5'963'935.- (entspricht +14 % höhere Kosten).

Position	Vorprojekt			Bauprojekt				Total
	Urnenkredit	Teuerung gem. BTI	Kredit inkl. Teuerung	Verbindung Hofwiesenstr.	Verbreiterung Unterführung	Piatti-Weg inkl. Treppe	Trafo-station	
Tiefbau / Tragkonstruktion	3'231'081	344'713	3'575'794	125'220	1'470'649	2'906'320	379'704	4'881'893
Landerwerb	23'000	2'454	25'454	-	-	-	-	-
Total Baukosten	3'254'081	347'167	3'601'248	125'220	1'470'649	2'906'320	379'704	4'881'893
Honorare Fachplaner extern	449'063	47'909	496'972	13'181	116'877	273'147	36'003	439'208
Honorare Gesamtleitungen und Fachplaner SBB	227'786	24'302	252'088	3'954	35'063	81'944	10'801	131'762
Vermessung / Geomatik				2'504	29'413	58'126	7'594	97'637
SBB-Einkaufsgemeinkosten (EKG)				1'409	16'169	32'376	4'233	54'187
Bahnsicherheit	130'163	13'887	144'050	-	-	-	13'245	13'245
Grundkosten (GK)	4'061'093	433'265	4'494'358	146'268	1'668'171	3'351'913	451'580	5'617'932
Unvorhergesehenes (Z1)	406'109	43'326	449'435	7'313	83'409	167'596	22'579	280'897
Basiskosten (GK + Z1)	4'467'202	476'591	4'943'793	153'581	1'751'580	3'519'509	474'159	5'898'829
Zuschlag VGK (auf Basiskosten)	536'064	57'191	593'255	15'205	35'032	348'432	9'483	408'152
Rundung				214	388	59	358	1'019
Herstellkosten exkl. MwSt.	5'003'266	533'782	5'537'048	169'000	1'787'000	3'868'000	484'000	6'308'000
Herstellkosten inkl. MwSt.	5'389'000	574'935	5'963'935	182'689	1'894'220	4'181'308	513'040	6'771'257
			Kreditüberschreitung exkl. Teuerung	1'382'257	(+26%)			
			Kreditüberschreitung inkl. Teuerung	807'322	(+14%)			

Tabelle 1: Vergleich Urnenkredit (Vorprojekt) und Kostenvoranschlag (Bauprojekt)

2. Begründung der Kostendifferenz

Gemäss der Unterlagen der Besprechung vom 22. November 2024 sind höhere Kosten aufgrund dreier Themen eingetroffen (siehe auch: MSZW_BP_A3_Kostenentwicklung_KS_KV_KuPr_Beitr_GdeDTL.pdf)

1. Anpassung Honorare und Zuschläge
2. Im Vorprojekt nicht enthaltene Objekte
 1. Verbindungsweg Hofwiesenstrasse (Baukosten +Fr. 110'000.-)
 2. Vergrösserung Einlenkbereich (Baukosten +Fr. 220'000.-)
 3. Treppe Chaletweg (Baukosten +Fr. 160'000.-)

Anmerkung: Nach dem Verständnis der Gemeinde hätten die beiden Punkte (Verbindungsweg Hofwiesenstrasse sowie Vergrösserung Einlenkbereich) bereits in der Kostenschätzung der SBB enthalten sein sollen. Beim Verbindungsweg ist der Missstand auf das Perimeterverständnis zurückzuführen. Bei Einlenkbereich war die Zeitachse das Problem. Die Kostenschätzung wurde erstellt, währenddem die Diskussion mit der Gemeinde noch im Gange war.

3. Weitere nicht berücksichtigte Kosten / Kostensteigerungen aufgrund Mengenanpassungen

Diese Punkte werden im Folgenden kurz zusammengefasst und aufgrund der Rückmeldungen von Seiten der SBB und Rolf Meichtry (Begleitplaner) bewertet.

2.1 Anpassung Honorare und Zuschläge

Die Kostenposition für die externen Honorare fällt in allen Objekten höher aus als im Vorprojekt (VP) angenommen. Grund für die Kostensteigerung der Fremdleistungen ist, dass im VP nur die Leistungen Ingenieurbau und Gesamtleitung kalkuliert waren.

Folgende Leistungen waren nicht enthalten:

- Vermessung (2 % der Ausführungskosten)
- Technische Anlagen
- Architektur
- Zuschlag SBB-Einkaufsgemeinkosten auf Fremdleistungen und Ausführungskosten: 1 %

Bewertung:

Die Einkaufsgemeinkosten gelten für die SBB als Teil der Herstellkosten und hätten bereits in den vorherigen Phasen an die Gemeinde weitergegeben werden müssen. Ab der Phase Bauprojekt (BP) sind die SBB basierend auf internen Weisungen jedoch gezwungen, diese wie vorgesehen weiter zu verrechnen.

Auch die Zusatzkosten von 2 % für Vermessung waren im VP nicht bekannt und damit nicht einbezogen worden.

Dass es sich somit um «Ohnehinkosten» handelt, bedeutet aus Sicht der Gemeinde, dass die SBB den Perimeter und die Zuschlagsfaktoren im Rahmen der Kostenschätzung nicht richtig angesetzt haben. So mussten die SBB dies beim KV nachbessern.

2.2 Im Vorprojekt nicht enthaltene Objekte

Das BP sieht eine neue Objektgliederung vor. Darin wurden neu auch Objekte integriert, die im VP nicht enthalten waren. Ein 1:1-Vergleich der Objekte zwischen VP und BP ist daher nur eingeschränkt möglich. Die nicht enthaltenen Objekte wurden wie erwähnt erst nach Abschluss des VP im Rahmen des BP erarbeitet, um die Investition zweckmässiger für die Bevölkerung auszugestalten.

Das am 02.02.2022 finalisierte Objektblatt hat die Weiterentwicklungen technisch bereits berücksichtigt jedoch finanziell nicht abgebildet, was explizit festgehalten wurde (siehe Objektblatt MSZW_BP_A3_BERI_Objektblatt-09-Faisswiesenstrasse_DTL-BHF-bkf_final.pdf, Ziffer 5, Seite 7).

2.2.1 Verbindungsweg Hofwiesenstrasse

Mit dem «Verbindungsweg Hofwiesenstrasse» ist der heutige Dammweg im folgenden Wegabschnitt gemeint (siehe Abbildung 5).

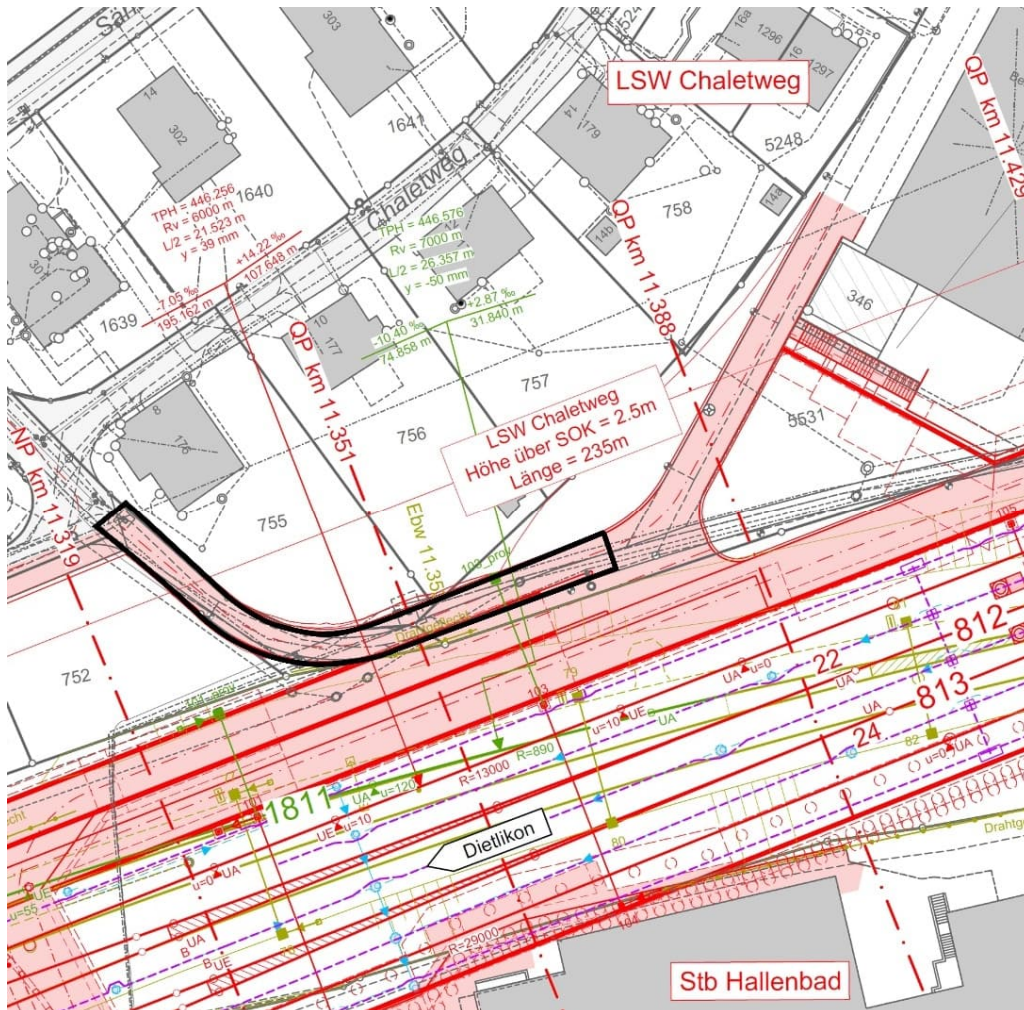


Abbildung 5: Verbindungsweg Hofwiesenstrasse (schwarz hervorgehoben). Quelle: Koordinationsplan Auflageprojekt 2023, MSZW_BP_A3_04-02-04_PLAN_DTL-NOR_KooP-km11.30-12.10_rC00_signiert.pdf)

Die Mehrkosten für diesen Wegabschnitt betragen:

- | | |
|--|---------------|
| • Mehrkosten Erdbau, Fundationsschicht | Fr. 70'000.- |
| • Mehrkosten Belag, Pflasterung | Fr. 40'000.- |
| Total Mehrkosten | Fr. 110'000.- |

Der detaillierte KV ist im Dokument MSZW_A3_BP_KV-Verbindungsweg.pdf enthalten

Bewertung:

Bei der Abgabe des ursprünglichen Vorprojektes im Dezember 2018 war der Verbindungsweg Hofwiesenstrasse nicht dargestellt.

Erst mit der Beauftragung der Projektierung der kommunalen Mehranforderungen Dietlikons am 19.03.2019 kam diese Verbindung ins Projekt, wobei die SBB immer betonten, dass Anpassungen am Dammweg allein durch die kommunalen Mehranforderungen (Piattiweg) verursacht seien. Im Kostenteilerplan des VP (mit Stand 15. Dez. 2019) wurde die Verbindung dargestellt und gelangte so auch in das Bewilligungsdossier für das BAV.

In der Kostenschätzung (KS) des VP waren gemäss SBB die Kosten für diese Verbindung nicht enthalten. Die Gründe dafür sind im Nachhinein schwierig festzustellen. Möglich ist, dass die Planer des Vorprojektes davon ausgegangen waren, dass der heutige Dammweg nicht betroffen wäre oder dass diese bestehende Wegverbindung weggelassen werden könnte. Im Jahr 2019 war zudem die Höhenlage der anzuschliessenden Velohauptverbindung des Kantons erst provisorisch festgelegt. Das bedeutet, dass damals die Auswirkungen der kantonalen Velohauptverbindung auf den Dammweg und den Piattiweg, welche an die Velohauptverbindung anschliessen müssen, noch nicht genügend bekannt waren und somit die Kosten, falls solche entstehen, damals auch nicht quantifiziert werden konnten.

Eine Aufhebung des bestehenden Weges wurde an der Arbeitssitzung vom 29.09.2021 besprochen. Für die Gemeindewerke Dietikon ist aufgrund der Werkleitungsführung ein Verzicht auf den bestehenden Weg nicht möglich.

Die im Dokument MSZW_A3_BP_KV-Verbindungsweg.pdf ausgewiesenen Baukosten des Verbindungswegs Hofwiesenstrasse wurden anhand der Länge (ca. 100 m) des Wegstückes plausibilisiert und scheinen realistisch zu sein.

Zusammenfassend hätte nach dem Verständnis der Gemeinde der Verbindungsweg Hofwiesenstrasse bereits im VP in der Kostenschätzung der SBB enthalten sein sollen. Der Missstand ist auf das unterschiedliche Perimeterverständnis zurückzuführen (VP hatte kleineren Perimeter, wie eingangs erwähnt).

2.2.2 Vergrößerung Einlenkbereich

Die Vergrößerung des Einlenkbereichs des Piattiwegs in die Unterführung Faisswiesen, wie in Abbildung 4 dargestellt, führt zu einem Mehrbedarf an Beton (aufgrund der längeren Brücke) sowie zu einem grösseren Aushub, da mehr Platz für den Fuss- / Veloverkehr geschaffen wird.

• Mehrkosten Beton	Fr. 160'000.-
• Mehrkosten Aushub	Fr. <u>60'000.-</u>
Total Mehrkosten	Fr. <u>220'000.-</u>

Bewertung:

Wie bereits erwähnt, ist diese Anpassung zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer angezeigt. Denn der im Vorprojekt dargestellte spitze Winkel (im Einlenkbereich, in Abbildung 6 hervorgehoben) wäre aus Sicherheitsgründen für Fussgänger und Velofahrer heikel.

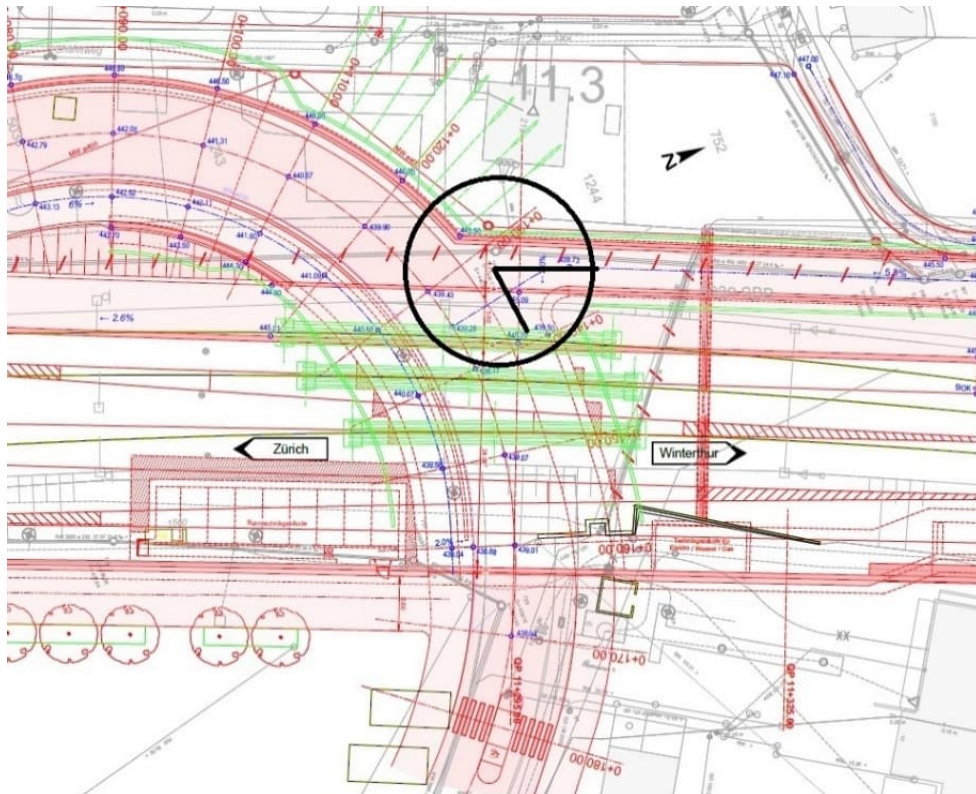


Abbildung 6: Vorprojekt (ohne vergrösserten Einlenkbereich)

Um Unfälle zu vermeiden, hätte man am Rampenfuss des Piattiwegs Barrieren einbauen müssen, so dass der Kreuzungsbereich Rampe zu Unterführung nicht zu einer unnötigen Unfallsstelle wird. Wobei anzumerken ist, dass im Vorprojekt und auch im KV aktuell keine Barrieren erfasst sind.

Mit dem in Abbildung 4 dargestellten vergrösserten Einlenkbereich (mit zwei Winkeln) ist somit die Gefahr besser bewältigt.

Die durch den vergrösserten Einlenkbereich zusätzlich gewonnene Fläche dient zudem dazu, mehr Platz für die Kreuzung mit den Fussgängern zu schaffen, die von der Treppe zum Chaletweg (siehe unten) herkommen.

Die Mehrkosten erscheinen realistisch, sogar eher günstig, wenn man berücksichtigt, dass aus der längeren Hilfsbrücke der Gemeinde keine weiteren Kosten verrechnet werden.

Zusammenfassend hätte nach dem Verständnis der Gemeinde auch die Vergrößerung des Einlenkbereichs in der Kostenschätzung der SBB enthalten sein sollen. Beim Einlenkbereich war die zeitliche Abfolge das Problem. Die Kostenschätzung wurde erstellt, währenddem die Diskussion mit der Gemeinde noch im Gange war.

2.2.3 Treppe Chaletweg

Die Treppe Chaletweg (siehe Darstellung in Abbildung 3) wurde wie bereits erwähnt erst im Jahre 2021, also nach Abschluss des Vorprojektes, in das Projekt aufgenommen, als dies durch die Handänderung der Parzelle Chaletweg 4 ermöglicht wurde. Sie dient als Abkürzung für den vom Zentrum herkommen den Fussverkehr.

Die Kosten für die Treppe Chaletweg setzen sich wie folgt zusammen:

• Kosten Beton	Fr. 100'000.-
• Kosten Aushub	Fr. 50'000.-
• Kosten Geländer	<u>Fr. 10'000.-</u>
Total Mehrkosten	<u>Fr. 160'000.-</u>

Bewertung:

Die Kosten für den Aushub scheinen relativ hoch zu sein im Vergleich mit den Aushubkosten der anderen Objekte. Zudem kann nicht genau unterschieden werden, was ohnehin hätte ausgehoben werden müssen und welcher Aushub effektiv durch die Treppe verursacht wird. Jedoch scheint die Grössenordnung der Kosten im Total plausibel zu sein (eine erste Schätzung im Jahr 2021 belief sich auf Fr. 100'000.-). Massgebend ist am Schluss ohnehin das effektive Ausmass.

Angesichts des Umstands, dass die Treppe Chaletweg nicht im ursprünglichen Kredit der Urnenabstimmung vom 29.09.2020 enthalten war, wurde vom Leiter Finanzen das Gemeindeamt des Kantons Zürich kontaktiert. Die Frage war, ob der Gemeinderat im Jahre 2021 nachträglich die Bestellung bei der SBB verbindlich tätigen darf, ohne die Kompetenz zur Bewilligung von im Budget nicht enthaltenen Ausgaben zu beanspruchen. Das Gemeindeamt empfahl dem Gemeinderat mit Schreiben vom 06.10.2021, einen entsprechenden Beschluss als Verpflichtungskredit zu fällen und diesen Verpflichtungskredit 2025 ins Budget 2026 einzustellen. Er gelte dann, als gebunden, weil das zuständige Organ (GR) im Rahmen seiner Kompetenz die Verpflichtung begründet hat und eine zeitliche Verschiebung wegen der Bauplanung der SBB nicht in Frage kommt.

2.3 Kostenanpassungen aufgrund veränderter Mengen

Das Bauprojekt bezüglich der Verbreiterung der Unterführung Faisswiesen und des Piattiwegs beinhaltet folgende Kostenpositionen, welche im Vorprojekt (VP) noch nicht enthalten waren oder welche aufgrund von Mengenanpassungen höher ausfielen als im VP angenommen:

- Leistungen Temporäre Verkehrsführung ergänzt.
- Abdichtung auf Bodenplatte gemäss VP noch nicht erforderlich.
- Belagsabbruch bestehende Faisswiesenstrasse im VP nicht berücksichtigt.
- Altlasten in VP nicht berücksichtigt.
- Detailliertere Projektierung Pflasterung und Abschlüsse.
- Wasserhaltung im VP zu gering geschätzt.
- Baugruben komplexer:
 - o Im VP nur Nagelwände projektiert.
 - o Keine Detailprojektierung von Rühlwänden.
 - o Baugrube im Bahnbereich aufwendiger und massiver gespriesst.
- Grössere Hinterfüllungskubaturen und Kulturerdarbeiten.
- Staketengeländer anstelle von Zaun.
- Abdichtung Bodenplatte aufwändiger.

Bewertung:

Die Aufzählung entspricht einer transparenten Kommunikation seitens SBB. Bei diversen Punkten hat die SBB die Anforderungen, die an den Bau gestellt werden, im Planungsprozess vom Vorprojekt (VP) zum Bauprojekt (BP) angepasst, was entsprechend mit einer Kostenfolge verbunden war. Die Aufzählung darf keinesfalls so verstanden werden, dass die Gemeinde neue oder strengere Anforderungen gestellt hätte.

Die Begründungen, warum es im BP zu diesen Änderungen (im Vergleich zum VP) kommt, scheinen plausibel zu sein. Eine detailliertere Herleitung aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht möglich. Abgerechnet wird schlussendlich dann so oder so nach Ausmass. In der Ausführung wird es dann wichtig sein, dass nur das ausgemessen wird, was wirklich die Gemeinde betrifft.

c) Schlussfolgerungen

Das von den SBB ausgearbeitete Bauprojekt (mit Ausnahme der Treppe Chaletweg) erfüllt funktional die Anforderungen, wie sie in der Urnenabstimmung in Auftrag gegeben wurden. Es können keine Teile weggelassen werden, ebenso wenig können weitere Umprojektierungen veranlasst werden. Denn bei einer Umprojektierung würden nicht bloss Kosten für die Ausarbeitung des Projektes anfallen, sondern es müssten nochmals seitens SBB und BAV die dazugehörigen Prüf- und Bewilligungsschritte durchlaufen werden. Aufgrund der zeitlichen Randbedingungen, die durch das Gesamtprojekt MSZW gegeben sind, ist es kaum realistisch, dass die SBB und das BAV sich mit einer Umprojektierung einverstanden erklären würden. Finanziell würden zudem die Kosten einer Umprojektierung die Einsparungen deutlich übertreffen.

Ebenso besteht kein Spielraum bei der Beachtung der Richtlinien und Normen des BAV sowie der internen Weisungen der SBB. Denn die Gemeinde hat für die Mehranforderungen die SBB als planende und ausführende Organisation und den Kontext der Mehranforderungen als Teil des Projektes MSZW bestätigt, eine alternative Planungsorganisation steht nicht zur Verfügung.

Bei der Treppe Chaletweg handelt es sich um ein Objekt, das zwar in der Plangenehmigungsverfügung des BAV voraussichtlich genehmigt werden wird, jedoch aber nicht zwingend auch erstellt werden muss. Denn die Treppe ist wie erwähnt erst 2021 in das Bauprojekt aufgenommen worden. Auf den Bau der Treppe könnte verzichtet werden, ohne andere Planungsobjekte in ihrer Funktion zu beeinträchtigen.

Der von der Gemeindeversammlung am 29.09.2022 festgesetzte und von der Baudirektion / Amt für Raumentwicklung am 17.07.2023 (KS ARE 23-0437) teilweise genehmigte kommunale Verkehrsplan 2 (Fussverkehr) sieht eine neue Fusswegverbindung (Groberschliessung) vor. Mit der Treppe Chaletweg wird diese Verbindung realisiert.

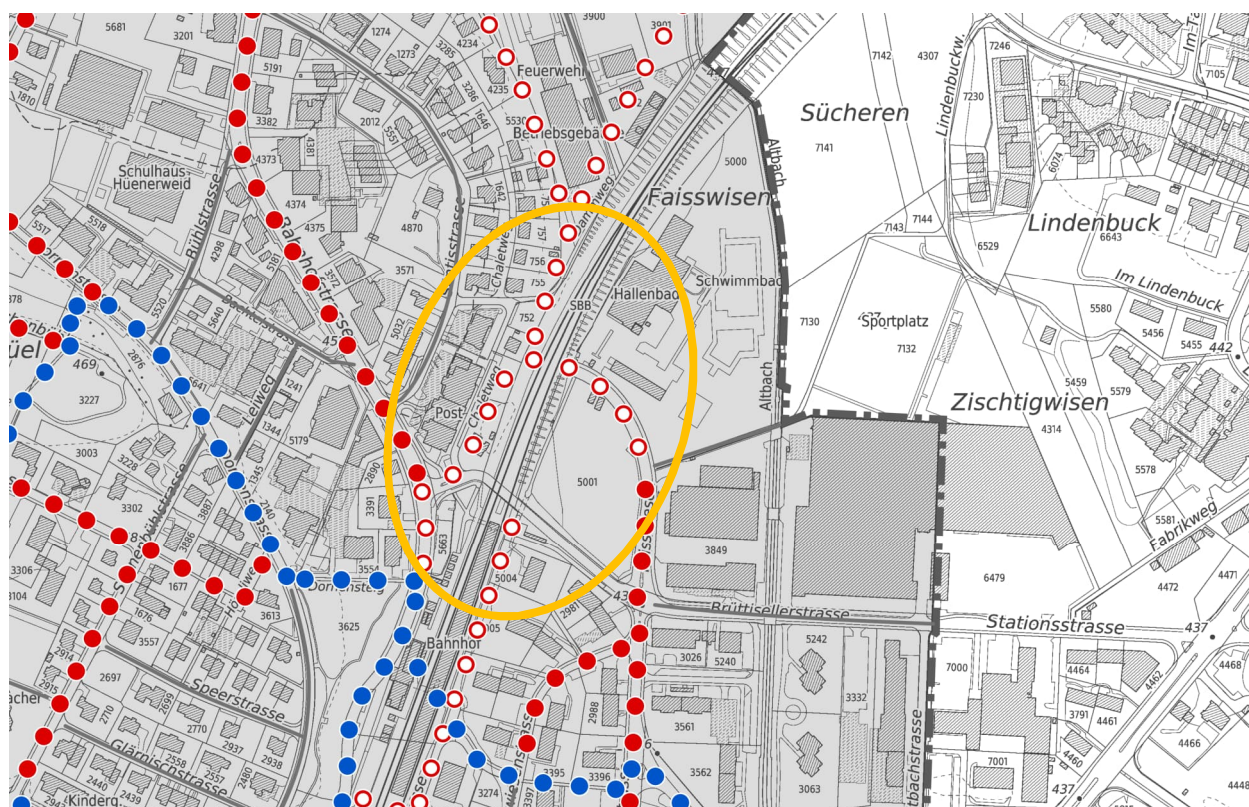


Abbildung 7: Auszug aus dem Verkehrsplan 2 (Fussverkehr)

Bei einem Verzicht auf die Treppe kann die in Tabelle 1 errechnete Kreditüberschreitung um Fr. 160'000.- (+/- 10 %) reduziert werden, d.h. sie beträgt dann (unter Berücksichtigung von Teuerung und MwSt.) noch Fr. 647'322.- (Fr. 807'322.- – Fr. 160'000.-).

Weil Verbindung im kommunalen Verkehrsplan 2 enthalten ist, die Treppe die Zielsetzung des Masterplans Zentrum Mitte Dietlikon (Bahnhofareal) vom Juni 2019 unterstützt und sie Bestandteil der am 07.02.2023 vom Gemeinderat bestätigten Nutzungsvereinbarung ist, soll – der Empfehlung des Gemeindeamtes folgend – ein entsprechender Verpflichtungskredit von Fr. 160'000.- ins Budget 2026 eingestellt werden.

Beschluss

1. Für die Mehrkosten des Bauprojekts gegenüber dem Vorprojekt (ohne Treppe Chaletweg) in der Höhe von Fr. 647'322.- wird gestützt auf die Erwägungen als gebundene Ausgabe im Sinne von § 17 Gemeindegesetz ein Zusatzkredit bewilligt.
2. Für den Bau der Treppe Chaletweg wird im Sinne der Erwägungen ein Verpflichtungskredit von Fr. 160'000.- ins Budget 2026 eingestellt. Dieser Betrag gilt als gebundene Ausgabe im Sinne von § 17 Gemeindegesetz.

3. Gegen Ziffer 1 und 2 dieses Beschlusses (Gebundenerklärung der Ausgaben) kann gestützt auf § 11 Abs. 1 und § 19 Abs. 1 lit. c Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert 5 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, wegen Verletzung von Vorschriften über die politischen Rechte beim Bezirksrat Bülach Rekurs in Stimmrechtssachen erhoben werden.

Dieser Beschluss sowie die dazugehörigen Unterlagen sind während der Rekursfrist in der Gemeindeverwaltung an der Hofwiesenstrasse 32, 8305 Dietlikon (Eingang Gemeindewerke), während den ordentlichen Öffnungszeiten zur Einsicht aufzulegen.

4. Mitteilung an:
 - SBB AG, Infrastruktur Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Katja Nahler (katja.nahler@sbb.ch)
 - Begleitplaner R. Meichtry (rmeichtry@meichtry-widmer.ch) und P. Rüegg (p.ruegg@atelier231.ch)
 - RGPK (zur Information)
 - Vorsteher Raum, Umwelt + Verkehr (per Mail)
 - Leiter Raum, Umwelt + Verkehr (zum Vollzug)
 - Finanzen (Vollzug gemäss Ziffer 2)
 - Gemeindeganzlei (zur Publikation gemäss Ziffer 3)
 - Gemeindewerke
 - Akten

Gemeinderat

Edith Zuber-Haueter
Gemeindepräsidentin

Martin Keller
Gemeindeschreiber

Versand: