

Bewilligung eines Objektkredites im Betrag von brutto Fr. 1'770'000.--
für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse

S 4.3

Der Gemeinderat

- gestützt auf den Antrag des Stadtrates vom 19. Oktober 2004 sowie in Anwendung von Art. 35 Ziffer 4 der Gemeindeordnung -

B E S C H L I E S S T:

1. Für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse wird ein Objektkredit von brutto Fr. 1'770'000.-- inkl. MwSt. bewilligt.
2. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich im Rahmen der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisstand April 2001) und der Bauausführung. Der Teuerungsnachweis ist gemäss Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes zu berechnen.
3. Mitteilung an:
 - Stadtrat
 - Bauvorstand
 - Bauamt
 - Finanzabteilung
 - Leiter Bauamt

B E R I C H T

1. Ausgangslage

Am 30. April 2003 setzte der Regierungsrat das Bauprojekt der verlängerten Aubruggstrasse fest (RRB 583/2003). Nach Erledigung einer Beschwerde durch das Verwaltungsgericht ist die Projektfestsetzung mittlerweile rechtskräftig.

Am 9. Februar 2003 bewilligte die Bevölkerung des Kantons Zürich die erforderlichen Bruttokredite für den Bau der Glattalbahn und der verlängerten Aubruggstrasse. Die bauliche Ausführung erfolgt in enger Koordination mit dem Bau der Glattalbahn (Abschnitt Ambassador - Auzelg) und dem Ausbau des Katzenbaches. Der Baubeginn ist für Anfang 2005 vorgesehen.

2. Nutzen der Aubruggstrasse

Beim Projekt der verlängerten Aubruggstrasse kann von einem Gemeinschaftswerk ausgegangen werden, welches unterschiedliche Interessen von mehreren Beteiligten berücksichtigt. Der Bau der verlängerten Aubruggstrasse dient nicht nur übergeordneten kantonalen und regionalen Interessen, sondern auch direkt den beiden Städten Opfikon und Zürich.

2.1. Übergeordnete, kantonale oder regionale Interessen

Die verlängerte Aubruggstrasse ist eine wichtige Verbindungsachse im Raum Zürich-Nord und ist im vom Regierungsrat festgesetzten regionalen Richtplan Glattal von 1998 enthalten. Die Quartiere Leutschenbach und Glattpark gehören dank ihrer verkehrsgünstigen Lage zu den wichtigsten Entwicklungsgebieten im Kanton Zürich. Auf Grund der baulichen Entwicklung der beiden Gebiete nimmt der Verkehr zu und die bestehenden Erschliessungsanlagen stossen an die Grenze ihrer Belastbarkeit. Damit neben der Glattalbahn auch die Erschliessung durch den Individualverkehr gewährleistet ist, braucht es den Bau der verlängerten Aubruggstrasse. Der regionale Richtplan Glattal bezeichnet die verlängerte Aubruggstrasse im Übrigen als künftige Staatsstrasse von regionaler Bedeutung.

Mit dem Bau der Glattalbahn darf die gesamte Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht geschmälert werden. Nur unter dieser Voraussetzung wurde die Nutzung des Strassenraumes durch die neue Bahn vom Regierungsrat bewilligt. Der Bau der verlängerten Aubruggstrasse ist unter diesem Gesichtspunkt als flankierende Massnahme zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu verstehen. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich führt der Bau der Glattalbahn zu einer Reduktion der Leistungsfähigkeit von verschiedenen Knoten. Diese Leistungseinbusse kann mit dem Bau der verlängerten Aubruggstrasse wett gemacht werden.

2.2. Interessen der Stadt Opfikon

Die verlängerte Aubruggstrasse wäre für die lokale Erschliessung des Quartiers Glattpark funktional zwar nicht zwingend notwendig, da die Feinerschliessung direkt ab der Thurgauerstrasse erfolgt und keine Zufahrt ab der verlängerten Aubruggstrasse vorgesehen ist. Der Quartierplan konnte aus diesem Grund auch ohne rechtliche Sicherung des Strassenbaus genehmigt werden.

Aus übergeordneter Sicht braucht es die verlängerte Aubruggstrasse aber sehr wohl. Ohne Anbindung an das übergeordnete Strassennetz wäre der neue Stadtteil verkehrsmässig sehr schlecht erschlossen. Mit der verlängerten Aubruggstrasse kann der Anschluss in Richtung Ost (Anschluss Neugut) gewährleistet werden.

Durch ein allfälliges Fehlen der verlängerten Aubruggstrasse ergäben sich einige Schwierigkeiten, welche hoheitlich durch die Stadt Opfikon zu lösen wären. Vor allem die Anbindung des Parkhauses Süd an die zweite Bauetappe des Quartiers Glattpark wäre problematisch, da ohne verlängerte Aubruggstrasse keine Verbindung bestehen würde. Das grundlegende Erschliessungskonzept wäre in Frage gestellt, da den Pendlern kaum zugemutet werden könnte, über die grüne Wiese von den Park- zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen.

Gemäss dem Verkehrskonzept des Quartierplans Oberhauserriet müsste deshalb für den vorgesehenen Busbetrieb und die Zufahrt zum Parkhaus Süd mit der Freigabe der zweiten Bauetappe auf dem Trasse der zukünftigen verlängerten Aubruggstrasse eine mindestens 6 m breite Verbindungsstrasse zwischen dem Boulevard und dem Parkhaus Süd erstellt werden. Die Kosten für diese rund 450 m lange Verbindungsstrasse könnten nicht dem Quartierplan belastet werden, sondern würden zu Lasten der Stadt Opfikon gehen, da sie gemäss Planungs- und Baugesetz für die Erstellung von Groberschliessungsanlagen zuständig ist. Da mit dieser Verbindungsstrasse auch eine Brücke über den Leutschenbach gebaut werden müsste, ist je nach Ausbaugrad und Kostenbeteiligungen mit Baukosten von rund 1.5 Mio. Franken zu rechnen.

Mit dem Bau der verlängerten Aubruggstrasse wird das südliche Gemeindegebiet mit den beiden Quartieren Glattpark und Talacker auf direktem Weg an die Autobahn Richtung Ost (Anschluss Neugut) angeschlossen. Durch diesen Anschluss wird das Zentrum von Glattbrugg massgebend vom Verkehr entlastet, da der Verkehr nicht mehr über den Autobahnanschluss Glattbrugg auf die Autobahn gelangen muss.

3. Beitragskosten

Gemäss aktualisiertem Kostenvoranschlag vom 1. Oktober 2003 (Preisbasis April 2001) betragen die Gesamtkosten für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse Fr. 14'270'000.--. In diesem Betrag sind neben der eigentlichen zweispurigen Transitstrasse auch die Rad-/Gehwege, Anschlüsse von Gemeindestrassen, Beleuchtung, Signalisationen und Verkehrsregelungsanlagen enthalten. Unter Anwendung des Quartierplans und der gesetzlichen Grundlagen des Strassengesetzes kann ein Teil der Gesamtkosten auf andere Kostenträger abgewälzt werden:

Kanton Zürich (insbes. für Rad- und Gehwege)	Fr.	3'862'000.--
Stadt Zürich	Fr.	2'165'000.--
Stadt Opfikon	Fr.	286'000.--
Quartierplan Oberhauserriet	Fr.	708'000.--
Zürcher Verkehrsverbund	Fr.	173'000.--
Total Beitragskosten	Fr.	7'194'000.--

Anteil der Stadt Opfikon an den Baukosten

Die Aufteilung der Baukosten ergibt für Opfikon einen gerundeten Anteil von Fr. 286'000.--, welcher sich aus den folgenden Elementen zusammensetzt:

Landerwerb für Rad-/Gehweg Hagenholzstrasse Ost	Fr.	2'000.--
Landerwerb für Rechtsabbiegespur Glattpark	Fr.	7'000.--
Baukosten Rad-/Gehweg Hagenholzstrasse Ost (50 %)	Fr.	44'400.--
Baukosten Rechtsabbiegespur Glattpark	Fr.	89'200.--
Baukosten Lichtsignalanlage Hagenholz (Anteil 2/9)	Fr.	143'400.--
Total Beitragskosten Stadt Opfikon	Fr.	286'000.--

Die grundsätzliche Pflicht zur Beitragsleistung ergibt sich aus § 6 des Strassengesetzes, wonach die Gemeindestrassen inkl. den Nebenanlagen durch die Gemeinden zu erstellen sind.

Es besteht die Absicht, nach Vorliegen der Unternehmersubmission die Kostenbeiträge zu pauschalisieren.

4. Interessensbeitrag der Stadt Opfikon

Die Baukosten der verlängerten Aubruggstrasse betragen nach Abzug aller Beiträge von "Drittzählern" noch Fr. 7'076'000.-- (Fr. 14.270 Mio. abzügl. Fr. 7.194 Mio.). Dies sind im Wesentlichen die Kosten für die reine Fahrbahn ohne die angrenzenden Rad-/Gehwege und ohne Nebenanlagen, welche von Drittzählern finanziert werden müssen.

Durch den vorgesehenen Bau der Strasse können verschiedene Provisorien entfallen und nebengeordnete Projekte vereinfacht werden. Aus diesem Grund lässt sich ein finanzieller Ausgleich zwischen den Projektbeteiligten rechtfertigen. Der Grundgedanke für die Berechnung des finanziellen Ausgleichs ist die Berücksichtigung der jeweiligen Interessenlage und der Wegfall von eigenen Investitionen.

In Interpretation von § 11 des Strassengesetzes können von Gemeinden Interessensbeiträge an Staatsstrassen eingefordert werden. Unter Berücksichtigung der unter Punkt 2 erwähnten Interessenlage an der verlängerten Aubruggstrasse erscheint dem Stadtrat eine Kostenbeteiligung von 25 % durch die Stadt Opfikon als angemessen. Die Stadt Zürich beteiligt sich ebenfalls mit 25 %, die restlichen 50 % werden durch den Kanton Zürich finanziert. Der Anteil von 25 % an den verbleibenden Kosten im Betrag von Fr. 7'076'000.-- entspricht rund Fr. 1'770'000.--.

Es besteht die Absicht, nach Vorliegen der Unternehmersubmission den Interessensbeitrag zu pauschalisieren.

5. Kosten

5.1. Gesamtkosten für die Stadt Opfikon

Im Zusammenhang mit dem Bau der verlängerten Aubruggstrasse fallen für die Stadt Opfikon die folgenden Kosten an:

Beitragskosten	Fr. 286'000.--
Interessensbeitrag	Fr. 1'770'000.--
Total Kosten Stadt Opfikon (gerundet)	Fr. 2'055'000.--

Für Unvorhergesehenes wird ein Anteil von rund 5 % der Beitragskosten eingesetzt (Fr. 14'000.--). Der Gesamtkredit beträgt demgemäss Fr. 2'070'000.--.

5.2. Teilweise Gebundenheit der Ausgaben

Die zwingende Voraussetzung, dass die Gemeinde durch übergeordnetes Recht oder durch Gerichtsentscheide zu einer Ausgabe verpflichtet ist und keinen wesentlichen Ermessensspielraum besitzt, ist im Fall der Interessensbeiträge nicht gegeben. Wohl kann aus § 11 des Strassengesetzes abgeleitet werden, dass seitens der Stadt Opfikon Interessensbeiträge eingefordert werden könnten. Eine bindende Umsetzung dieser Grundlage mit einem rechtskräftigen Beschluss einer übergeordneten Verwaltungsbehörde (z.B. durch den Regierungsrat) oder durch einen Gerichtsentscheid fehlt jedoch. Die Verhandlungen zwischen dem Kanton und der Gemeinde hatten zum Ziel eine einvernehmliche Lösung zu finden, so dass vorderhand auf eine Verfügung der Interessensbeiträge verzichtet wurde.

Die Kreditvorlage für die Interessensbeiträge am Bau der verlängerten Aubruggstrasse im Betrag von Fr. 1'770'000.-- (inkl. MwSt.) wird deshalb gemäss Art. 35 Ziffer 4 der Gemeindeordnung dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.

Die Beiträge an den Baukosten im Betrag von Fr. 286'000.-- basieren auf zwingend umzusetzenden gesetzlichen Grundlagen im Strassengesetz (§ 6). Mit der Integration der kommunal zu finanzierenden Bestandteile in das Gesamtprojekt kommt eine wirtschaftlich sehr günstige Lösung zur Ausführung. Eine Loslösung des Ausbaus der kommunalen Bestandteile würde unweigerlich zu Mehrkosten führen und ist nicht zweckmässig. Der Terminplan ergibt sich durch den Bau der Glattalbahn und der verlängerten Aubruggstrasse.

Es besteht sowohl in technischer als auch in gesetzlicher Hinsicht ein dringender Handlungsbedarf. Der Stadt Opfikon bleibt weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Handlungsspielraum. Die Kosten für die baulichen Aufgaben gemäss obiger Zusammenstellung im Betrag von Fr. 286'000.-- wurden vom Stadtrat somit als gebundene Ausgaben gemäss § 121 des Gemeindegesetzes bewilligt. Der bewilligte Kredit erhöhte sich durch die Reserveposition von 5 % auf Fr. 300'000.--.

5.3. Kapitalfolgekosten

Gemäss § 37 des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt beträgt der Richtwert der jährlichen Kapitalfolgekosten (Abschreibung und Verzinsung) mindestens 10 % der Netto-Investition. Die jährlichen Kapitalfolgekosten betragen bei einem Satz von 10 % durchschnittlich rund Fr. 207'000.--. Die betrieblichen Folgekosten belaufen sich auf rund Fr. 2'000.-- pro Jahr für Reinigung und Unterhalt der zusätzlichen kommunalen Strassen- und Trottoirflächen.

Basis für die Berechnung der Kapitalfolgekosten ist der Gesamtkredit im Betrag von Fr. 2'070'000.--

6. Beiträge / Subventionen

Auf Grund des Finanzkraftindex der Stadt Opfikon ist mit keinen Staatsbeiträgen zu rechnen (§ 2 der Strassenbeitragsverordnung)

7. Erträge aus Landverkauf

Für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse und der Glattalbahnhofsstrasse verkauft die Stadt Opfikon dem Kanton Zürich rund 14'000 m² Land. Es handelt sich dabei massgebend um Verkehrsflächen, welche im Rahmen des Quartierplans Oberhauserriet bereits für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse und die Glattalbahnhofsstrasse ausgeschieden wurden. Aus dem Verkaufserlös im Betrag von rund Fr. 670'000.-- resultiert ein Buchgewinn im Betrag von rund Fr. 620'000.--. Der Anteil der verlängerten Aubruggstrasse an diesem Buchgewinn beträgt Fr. 515'000.--; der Anteil der Glattalbahnhofsstrasse beträgt Fr. 105'000.--.

8. Kosten der nebengeordneten Projekte

Mit separatem Beschluss vom 19. Oktober 2004 bewilligte der Stadtrat für den Ausbau des Katzenbaches einen Kredit im Betrag von Fr. 430'000.--. Für Anpassungen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahnhofsstrasse im Abschnitt Ambassador - Auzelg ist mit Kosten im Betrag von ca. Fr. 650'000.-- zu rechnen. Der entsprechende Kreditbeschluss erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

9. Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt, für den Bau der verlängerten Aubruggstrasse einen Objektkredit im Betrag von brutto 1'770'000.-- (inkl. MwSt.) zu bewilligen.

Opfikon, 19. Oktober 2004/Le
RLBAW-04-38_Aubrugg_Kredit

NAMENS DES STADTRATES

Der Präsident:

Der Verwaltungsdirektor:

W. Fehr

H.R. Bauer