

1. Ausgangslage

Der Doppelspurausbau auf dem Streckenabschnitt Opfikon Riet bis Kloten (Strecke 752) ist nötig, da die Angebotsziele der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Bereich des Güter- und Personenverkehrs in diesem Abschnitt ein Angebot vorsehen, welches mit der bestehenden Einspurstrecke nicht abgewickelt werden kann. Der Doppelspurausbau ist auch Voraussetzung für die Einführung des 15-Minuten- Takts der S7. Mit dem Ausbau gehen auch Umbauten an der Haltestelle Balsberg (insbesondere Bau eines zweiten Perrons) einher. Die SBB investiert für dieses Projekt 80.9 Millionen Franken.

Nachdem der Stadtrat im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens in Abstimmung mit der Stadt Kloten und der Flughafen Zürich AG (FZAG) eine Einsprache beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichte, wurde die Plangenehmigung am 6. August 2024 unter Abweisung der Einsprachen durch das BAV erteilt.

Gegen diesen Entscheid erhoben alle drei Partnerinnen koordiniert Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen.

Das Anliegen der drei Beschwerdeführenden bestand darin, dass auf der Westseite der Autobahn bei der Haltestelle Balsberg ein Bahnzugang inklusive Rampe und Personenunterführung erstellt wird. Dies deshalb, weil damit das grösste Entwicklungsgebiet der «Airport City» und «Rietgässli» besser erschlossen wird. Zudem wird die Erreichbarkeit des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehr optimiert. Letzteres ist im Zusammenhang mit den anspruchsvollen Modal-Split-Vorgaben des Bundes an die FZAG, deren Erreichung auch im Interesse der Stadt Kloten liegen, ebenfalls von grosser Wichtigkeit. Weiter kann die Haltestelle Balsberg in Zukunft auch als Umsteigepunkt zwischen der verlängerten Glattalbahn-Linie und der S-Bahn dienen.

Die bessere Anbindung, dieser auf Klotener und Opfiker Gemeindegebiet gelegenen Gebiete, war zunächst geplant, wurde dann aber aufgrund von finanziellen Überlegungen seitens SBB fallen gelassen. Da der Beginn des Doppelspurausbaus im Herbst 2024 erfolgt und diese Arbeiten als Voraussetzung für andere bedeutende Projekte (Mehrspurausbau Zürich – Winterthur; Brüttenertunnel) notwendig sind, traten die Parteien zu aussergerichtlichen Einigungsverhandlungen zusammen. Die Ergebnisse der Einigungsverhandlungen sind in der Vereinbarung Vertrag Nr.90052164 niedergeschrieben, welche mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 2024-284 vom 5. November 2024 genehmigt wurde. Die Beschwerde wurde nach der Unterzeichnung der Vereinbarung zurückgezogen, so dass die Bauarbeiten noch rechtzeitig in Angriff genommen werden konnten.

Die Weiterentwicklung des Gebiets Balsberg ist im kantonalen Richtplan enthalten. Im regionalen Richtplan ist der Bahnhof Balsberg als Umsteigeschwerpunkt zur Aufwertung zur multimodalen Drehscheibe aufgeführt. Mit der Vereinbarung konnten die wesentlichen Ziele der drei Einspracheparteien erreicht werden. Mit der Personenunterführung und dem Bahnzugang mit Rampe ab dem südöstlich des Bahnhofs liegenden Priora-Gebiet würde ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung der «Airport City» gelegt.

2. Baulichen Massnahmen

Nachfolgende Bauwerke und Anlagen sind Gegenstand der Vereinbarung. Der Bahnzugang wird in verschiedene Module unterteilt, um eine Kostenabgrenzung übersichtlich zu gestalten und eine Etappierung zu ermöglichen. Aus terminlichen Gründen muss das Modul 1 zuerst projektiert bzw. genehmigt werden, weil dieses im Zusammenhang mit den Hauptarbeiten während der bereits terminierten Totalsperrung der Bahnstrecke im Mai/Juni 2026 umgesetzt werden muss.

Die übrigen Module haben hingegen unterschiedliche Relevanz in Bezug auf die Bewilligung und die Ausführung und können auch nachgelagert bewilligt und umgesetzt werden. Dadurch ist es möglich, dass alle Beteiligten ihre Zusagen (Opfikon und Kloten: Parlament; FZAG: Geschäftsleitung) einholen können.

Modul 1: Personenunterführung Platten (Rohbau)

- Provisorische Abfangung der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG)- Brücke
- Erstellung einer grösseren Baugrube inkl. längerer Hilfsbrücke
- Aushub und Abbruch der bestehenden Widerlager und der Flügelwand VBG- Brücke; Erstellung der Unterführung in Ortbeton inkl. Portalbauwerke (Anschlüsse an seitliche Kunstbauten); lichte Höhe beträgt 3.5 m; lichte Breite beträgt 4.5 m.
- Erstellung der neuen Widerlager inkl. Flügelwand der VBG-Brücke
- Bauwerksabdichtung
- Auffüllung

Modul 2: Personenunterführung Platten, Ausbau inklusive Anschlüsse

- Foundationen, Belag, Randabschlüsse, Markierungen, Gehwege und Unterführung
- Beleuchtung, Unterführung und Zugangswege
- Landerwerb
-

Modul 3.1: Bahnzugang Platten Süd (Varianten mit Lift und Treppe)

- Anpassung der Baugrube und der Stützmauer
- Erstellung Rampen und Treppen im Rohbau
- Massnahmen Tiefbau (Belag, Handläufe, Geländer, Markierung)
- Beleuchtung
- Landerwerb

Modul 3.2: Bahnzugang Platten Süd (Variante mit Lift und Treppe)

Auf dieses Modul als Variante wurde verzichtet, weil dieselbe Wirkung mit dem Modul 3.1 günstiger (insbesondere im Unterhalt) erreicht werden kann.

Modul 4: Bahnzugang Platten Nord 8 Rampe und Treppe)

Auf dieses Modul wurde verzichtet, weil die bestehende Erschliessung der Glattalbahn Haltestelle auf der Nordseite benutzt werden kann.

Modul 5: Verlängerung Perron 2

- Massnahmen Tiefbau (Lückenschluss Perron, Entwässerung, Beleg, Markierung)
- Beleuchtung (Kombiständer)
- Möblierung (Blaue Welt, Windschutzwand U N20, Anpassung Halt Signale beide Perrons)

3. Kosten

Die Kosten werden von den SBB in Form von Pauschalentschädigungen wie folgt veranschlagt:

Modul 1:	CHF 1'840'000.00
Modul 2:	CHF 1'090'000.00
Modul 3.1:	CHF 1'635'000.00
Modul 5:	<u>CHF 719'000.00</u>
Total Kosten (exkl. MWST)	CHF 5'284'000.00
+ 2% Verwaltungs- und Betriebsgemeinkosten	<u>CHF 105'680.00</u>
	CHF 5'389'680.00
+ 8.1% MWST	<u>CHF 436'564.08</u>
Total Kosten (inkl. MWST)	<u>CHF 5'826'244.08</u>

Die Gesamten Investitionskosten, einschliesslich der Kosten in Verbindung mit der Projektierung und der Bauleitung zur Realisierung des Bauwerks, werden auf CHF 5'284'000 geschätzt (exkl. 2% Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten, exkl. MWST/Vorsteuerkürzung, Preisbasis 09/2024). Sie werden zwischen den Parteien gemäss nachfolgendem Schlüssel pauschal aufgeteilt.

Kostenschlüssel:

Total Kosten für Opfikon (inkl. MWST)	CHF 1'775'020.00
Total Kosten für Kloten (inkl. MWST)	CHF 804'965.00
Total Kosten Flughafen Zürich AG (inkl. MWST)	CHF 1'029'214.00
Total Kosten SBB AG (inkl. MWST)	CHF 1'840'000.00

4. Vertrag

Im Vertragswerk sind folgende wesentlichen Regelungen enthalten:

- Die SBB übernimmt die Projektleitung (Einreichung PGV etc.), die Bauherrschaft und führt die Arbeiten aus.
- Finanzierungsschlüssel, vorstehend erläutert
- Die Stadt Opfikon bezahlt ihre Beiträge (ohne MWST und Verwaltungskostenbeiträge) wie folgt:
 - CHF 226'733.00 bis Ende 2024
 - CHF 700'000.00 bei Vorliegen der Plangenehmigungsverfügung (2025)
 - Rest bei der Inbetriebnahme (2026)
- Die SBB werden Eigentümerin der Perronverlängerung, der Rampe und Treppen sowie der Personenunterführung. Die Zugangswege verbleiben im Eigentum von Kloten bzw. Opfikon, sowie sie auf Flächen in deren Eigentum liegen.
- Die Verantwortung für die Erhaltung des Bauwerks liegt bei den SBB. Für die Personenunterführung erfolgt der bauliche Unterhalt zulasten der SBB, die Kosten für den baulichen Unterhalt für Treppen und Rampen werden von Opfikon und Kloten getragen. Alle weiteren Fragen zum baulichen und betrieblichen Unterhalt werden in einem separaten Vertrag ausschliesslich zwischen Opfikon, Kloten und den SBB geregelt.

5. Terminplan SBB

15.11.2024	Baufreigabe Doppelspurausbau
03.03.2025	Start Plangenehmigungsverfahren Modul 1
15.05.2025	Start Plangenehmigungsverfahren Modul 2,3,1,5
30.06.2025	spätester Termin Beschluss Finanzierung Bahnzugang
31.08.2025	spätester Termin Rechtskraft Finanzierung Bahnzugang
15.10.2025	Start Erstellung Modul 1
05.05.2026	Start Erstellung Modul 2,3,1,5
Juni 2026	3- wöchige Totalsperre
Dezember 2026	Fertigstellung
April 2027	Deinstallation 7 Wiederherstellung Flächen

6. Erwägungen der RPK

Die RPK prüfte die Kreditvorlage sehr sorgfältig. Für uns waren vor allem grundlegende Aspekte von Bedeutung. Eine detaillierte Analyse der Bedürfnisse, des optimalen Zeitpunkts und des Mehrwerts für die Bevölkerung war für uns entscheidend, ebenso wie eine nachhaltige Stadtentwicklung. Wir sind überzeugt, dass solche Investitionen nicht nur kurzfristige, sondern auch langfristige positive Auswirkungen auf das Gebiet rundum des Bahnhofs sowie die Stadt Opfikon haben werden.

7. Antrag

In Würdigung aller Fakten und Erwägungen stellt die RPK mit 5:0 dem Gemeinderat den Antrag, sich für die Kostenbeteiligung eines direkten Bahnzugangs ab dem Priora-Gebiet am Bahnhof Balsberg, unter Vorbehalt der Zustimmung der Stadt Kloten und der Flughafen Zürich AG, einen Kredit im Betrag von brutto CHF 1'775'020.00 inkl. MWST zu bewilligen. Dieser Kredit beinhaltet den bewilligten Kredit (SRB Nr.2024-284) im Betrag von CHF 250'000 inkl' MWST.

Referent vor dem Gemeinderat: Ibrahim Zahiri

Opfikon, 11. März. 2025

Der Präsident:


Björn Blaser

Ein Mitglied:


Ibrahim Zahiri