

**5895**

**Beschluss des Kantonsrates  
über einen Zusatzkredit zum Rahmenkredit  
für ergänzende Massnahmen am Strassennetz  
im Zusammenhang mit der Limmattalbahn**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 22. März 2023,

*beschliesst:*

I. Für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse wird zum bisherigen Rahmenkredit gemäss Dispositiv III des Beschlusses des Kantonsrates vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) ein Zusatzkredit von Fr. 26 600 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit Fr. 162 900 000 (Preisstand 1. April 2013, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt).

II. Der Zusatzkredit gemäss Dispositiv I wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:

Bewilligte Ausgabe  $\times$  Zielindex  $\div$  Startindex (Indexstand 1. April 2013)

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

\_\_\_\_\_

## **Bericht**

### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) sicherte der Kantonsrat Staatsbeiträge von insgesamt 510,3 Mio. Franken für den Bau der Limmattalbahn in zwei Etappen zu und bewilligte einen Rahmenkredit von 136,3 Mio. Franken für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse. In der Referendumsabstimmung vom 22. November 2015 stimmten die Zürcher Stimmberechtigten diesen Krediten ebenfalls zu. Seither schritten die Projektierungs- und Bauarbeiten auftragsgemäss voran. Seit Dezember 2022 verkehrt die Limmattalbahn als neue Linie 20 zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Den Reisenden im Limmattal steht seither mit der grösstenteils auf eigenem Trasse verkehrenden Stadtbahn und dank guten Umsteigebeziehungen von und zu den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten ein attraktives und deutlich zuverlässigeres Angebot des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

Der Kredit für strassenseitige Anpassungen dient der Umsetzung von Massnahmen zur Entlastung der Ortszentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr. Dazu soll ein Teil des motorisierten Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse auf die nördlich und ausserhalb der Zentren gelegene Achse mit Bern- und Überlandstrasse verlagert werden. Verschiedene punktuelle bauliche Anpassungen wie beispielsweise der Ausbau von Kreuzungen sowie der Bau von neuen Unterquerungen oder zusätzlichen Fahrstreifen sollen sicherstellen, dass die einzelnen Verkehrsknoten auch mit dem für den Horizont 2030 prognostizierten Verkehrswachstum genügend leistungsfähig sein werden. Im Rahmen der seit der Vorlage 5111 fortgesetzten, detaillierteren Projektausarbeitung zeigte sich, dass die bewilligten Mittel nicht für die gesamte Umsetzung der strassenseitigen Massnahmen ausreichen. Aus diesem Grund wird vorliegend ein Zusatzkredit von 26,6 Mio. Franken für die Anpassungen am Strassennetz beantragt.

Da es sich bei der Vorlage 5111 um eine Gesamtverkehrsvorlage handelt, wird vorliegend auf den Umsetzungsstand des Gesamtprojekts eingegangen.

### **2. Umsetzungsstand des Projekts**

Einleitend kann festgehalten werden, dass sich die gesamtverkehrliche Stossrichtung für das Limmattal, wie sie in der Vorlage 5111 festgehalten wurde, als zutreffend erwiesen hat und folglich weiterhin umgesetzt

werden soll. Die Limmattalbahn als Kernelement der Vorlage nahm mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2022 auf der insgesamt 13,4 km langen neuen Stadtbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach ihren fahrplanmässigen Betrieb auf. Die strassenseitigen Massnahmen werden schrittweise umgesetzt, können jedoch erst in den kommenden Jahren vollständig abgeschlossen werden. Der genaue Zeitplan hängt vom Ausgang verschiedener hängiger Rechtsmittelverfahren ab, welche die Festsetzung einzelner Projekte zurzeit noch verhindern. Der Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen gemäss Dispositiv I, II und III der Vorlage 5111 präsentiert sich wie folgt:

### ***2.1 Limmattalbahn, Zürich Altstetten – Schlieren Geissweid (erste Etappe)***

Die rund 3 km lange erste Etappe der Limmattalbahn zwischen dem Bahnhof Altstetten und der Wendeschleife Schlieren Geissweid wurde plangemäss 2017 bis 2019 durch die Limmattalbahn AG (LTB AG) erstellt und im Herbst 2019 im Rahmen des Stadtfestes Schlieren in Betrieb genommen. Seither verkehrt die städtische Tramlinie 2 bis nach Schlieren Geissweid auf dem Trasse der Limmattalbahn. Der in dieser Etappe ebenfalls enthaltene Streckenabschnitt vom Bahnhof Zürich Altstetten bis zum Farbhof wurde zeitlich versetzt bis Mitte 2021 ausgeführt, da er erst für den Betrieb der seit Dezember 2022 verkehrenden Linie 20 der Limmattalbahn erforderlich ist. Der Bau der ersten Etappe wird durch den Kanton Zürich und den Bund entsprechend der am 14. Juli 2017 abgeschlossenen Vereinbarung finanziert. Die entsprechenden Baukosten wurden im Rahmen der Vorlage 5111 auf 195 Mio. Franken (Preisstand 1. April 2013) veranschlagt. Sie werden jedoch gemäss der letzten Berichterstattung der LTB AG voraussichtlich um rund 40 Mio. Franken (20%) tiefer ausfallen. Der bewilligte Staatsbeitrag des Kantons Zürich von 128,3 Mio. Franken wird voraussichtlich um rund 24 Mio. Franken unterschritten werden.

### ***2.2 Limmattalbahn, Schlieren Geissweid – Bahnhof Killwangen-Spreitenbach (zweite Etappe)***

Die Bauarbeiten der zweiten Etappe wurden unmittelbar anschliessend an die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Limmattalbahn im Herbst 2019 gestartet. Am 17. April 2020 erhielt die LTB AG zeitlich verzögert die Plangenehmigungsverfügung für den Bau des Depots Müsli auf dem Gebiet der Stadt Dietikon, das nach zweijähriger Bauzeit im Mai 2022 eingeweiht werden konnte. Im Juli 2022 übergab die LTB AG die gesamte Neubaustrecke der Aargau Verkehr AG (AVA) für die Vorbereitung der Betriebsaufnahme. Die AVA betreibt seit dem Fahrplanwechsel 2022 die neue Linie 20 im 15-Minuten-Takt. Der für den Bau

der zweiten Etappe der Limmattalbahn zwischen den Kantonen Aargau und Zürich und der LTB AG abgeschlossene Leistungsauftrag sah eine Bruttofinanzierung der Kantone Aargau und Zürich mit Gesamtkosten von 558 Mio. Franken (Preisstand 1. April 2013) vor (d. h. ohne Mitfinanzierung des Bundes), da der Bundesbeschluss zur Finanzierung der Agglomerationsprojekte der 3. Generation damals noch nicht vorlag. Am 2. Juli 2020 unterzeichneten die Kantone Aargau und Zürich sowie der Bund schliesslich die entsprechende Vereinbarung zur Mitfinanzierung und seither finanziert der Bund die zweite Etappe wie erwartet mit einem Anteil von 35% mit. Dieses mit den Bundesbehörden abgesprochene Vorgehen erlaubte die Einhaltung des in der Vorlage 5111 festgehaltenen Zieltermins zur Inbetriebnahme der Limmattalbahn per Ende 2022. Ähnlich wie bei der ersten Etappe erwartet die LTB AG rund 20% tiefere Baukosten als ursprünglich veranschlagt, was einem Betrag von rund 110 Mio. Franken entspricht. Der brutto bewilligte Finanzierungsanteil des Kantons Zürich von 382 Mio. Franken vermindert sich daher voraussichtlich um rund 80 Mio. Franken auf rund 300 Mio. Franken. Aufgrund der vereinbarten Mitfinanzierung des Bundes wird sich dieser Betrag zusätzlich um rund einen Drittel vermindern.

### **2.3 Anpassungen am Strassennetz**

Der mit Dispositiv III der Vorlage 5111 bewilligte Rahmenkredit von 136,3 Mio. Franken für die ergänzenden Massnahmen am Strassennetz umfasst zwei Teile:

Zum einen verwirklicht die LTB AG als Teil des Projekts Limmattalbahn verschiedene strassenseitige Massnahmen, für die der Kanton aufzukommen hat. Im Kostenvoranschlag der Limmattalbahn sind dazu strassenseitige Beiträge des kantonalen Tiefbauamtes (TBA) von 61,3 Mio. Franken enthalten, die über den Rahmenkredit finanziert werden. Die entsprechenden Strassenbauten wurden 2017 bis 2022 als Teil des Limmattalbahnprojekts umgesetzt, mit Ausnahme einer Rad- und Gehwegverbindung im Entwicklungsgebiet Niederfeld in Dietikon. Das damalige Amt für Verkehr verzichtete im Jahr 2020 auf die Umsetzung der Rad- und Gehwegverbindung durch die LTB AG, da im Quartierplan Niederfeld eine neue Linienführung vorgesehen ist. Die LTB AG und das TBA haben dabei bereits auf Stufe Bauprojekt eine pauschalisierte Abrechnung vereinbart, weshalb der im Rahmenkredit eingesetzte Betrag mit Ausnahme des Finanzierungsanteils am Rad- und Gehweg Niederfeld von 1,1 Mio. Franken wie vorgesehen ausgeschöpft wurde. Die LTB AG hat folglich bisher vom TBA Beiträge von insgesamt 60,2 Mio. Franken aus dem strassenseitigen Rahmenkredit erhalten.

Zum anderen waren Mittel für Massnahmen an der Bernstrasse in Schlieren und der Überlandstrasse in Dietikon von 75 Mio. Franken vorgesehen. Die einzelnen Strassenprojekte waren zum Zeitpunkt der Kreditbewilligung jedoch planerisch noch wenig ausgereift. Die der Vorlage 5111 zugrunde gelegten Kosten stützten sich auf die damals vorliegenden Vorstudien mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 30\%$ . Wegen des noch geringen Planungsstandes wurde zudem eine Reserve von 10 Mio. Franken offen ausgewiesen. Der Umsetzungsstand dieser Strassenprojekte ist wie folgt:

*Dietikon, Kreuzung Schönenwerd:* Das Projekt für den Umbau des Knotens Schönenwerd in Dietikon wurde nach seiner Erstellung im September 2018 dem Verkehr übergeben.

*Schlieren, Kreuzung Engstringerstrasse:* Das Projekt wurde seit der Kreditbewilligung mit der Vorlage 5111 im Rahmen der weiteren Planungen stark ergänzt. Neu ist für die Bernstrasse eine Unterquerung auf einer Länge von 50m vorgesehen. Mit den je 150m langen beidseitigen Zufahrtsrampen in Ost-West-Richtung ergibt sich ein rund 350m langes unterirdisches Bauwerk, das die Verkehrsströme in alle Richtungen konfliktfrei gewährleistet. Nach der Einsprachebehandlung wird die Projektfestsetzung im Frühling 2023 beantragt werden. Vorbehältlich zeitlicher Verzögerungen aufgrund von Beschwerdeverfahren gegen die Projektfestsetzung wird ein Baustart vor Ende 2025 angestrebt. Die Baumassnahme soll voraussichtlich bis Ende 2027 umgesetzt werden.

*Schlieren, Kreuzung Gasometer:* Das Vorhaben wurde vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1180/2020 festgesetzt. Aufgrund einer gutgeheissenen Beschwerde wurde das Projekt zur Überarbeitung zurückgewiesen. Die entsprechenden Arbeiten sind noch am Laufen.

*Dietikon, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) einschliesslich Erweiterung Kanalbrücke:* Die ausgebaute Überlandstrasse und die Erweiterung der Oberwasserkanalbrücke wurden im Oktober 2020 dem Verkehr übergeben.

*Dietikon, Busspur Weiningerstrasse:* Die Lage der Busspur wurde seit der Vorlage 5111 angepasst. Derzeit ist eine Busspur in Mittellage geplant. Eine zweite Studie hinsichtlich verkehrstechnischer Machbarkeit und Zielerreichung ergab, dass eine Busspur in Mittellage eine sichere Nutzung in beiden Fahrtrichtungen des strassengebundenen öV ermöglicht. Da die Weiningerstrasse kommunal klassiert ist, liegt die Zuständigkeit zur Umsetzung der Busspur bei der Stadt Dietikon.

*Dietikon, Kreuzung Güterstrasse:* Das Vorhaben wurde vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 362/2020 festgesetzt. Es konnte wegen eines laufenden Rechtsmittelverfahrens noch nicht abgeschlossen werden.

*Weiningen, Niederholzstrasse, zusätzliche Fahrspur auf der Ueberlandstrasse:* Die Realisierung des Projekts soll im Herbst 2023 beginnen. Es wird mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet.

### 3. Kostenprognose und Höhe des Zusatzkredits

Nachfolgend werden die heute prognostizierten Endkosten den dem Rahmenkredit zugrunde gelegten Grobkostenschätzungen für die ergänzenden Massnahmen am Strassennetz gegenübergestellt. Die Gründe für die Kostenabweichungen werden im Anschluss an die Tabelle ausgeführt.

Geschätzte Kosten in Mio. Franken, Projektstand 31. Dezember 2021, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt (Preisstand 1. April 2013)

Strassenanpassungen	Kosten Vorlage 5111	Kosten- prognose	Mehr-/ Minderkosten
<b>Bernstrasse</b>			
1 Dietikon, Kreuzung Schönenwerd	5,0	17,8	12,8
2 Schlieren, Kreuzung Engstringerstrasse	40,0	47,6	7,6
3 Schlieren, Kreuzung Gasometer	5,0	8,4	3,4
<b>Überlandstrasse</b>			
4 Dietikon, BGK einschliesslich Erweiterung Kanalbrücke	8,0	11,8	3,8
5 Dietikon, Busspur Weingerstrasse	2,5	5,3	2,8
6 Dietikon, Kreuzung Güterstrasse	2,5	4,8	2,3
7 Weiningen, Niederholzstrasse, zusätzliche Fahrspur	2,0	2,0	0
<b>Reserve</b>			
8 Reserve	10,0	5,0	-5,0
Zwischentotal Strassenanpassungen (gerundet)	75,0	102,7	27,7
<b>Beiträge an Projekt Limmattalbahn (gerundet)</b>			
Dietikon, Mutschellen-/Industriestrasse			
Dietikon, Bunkerknoten			
Dietikon, Kreuzung Grabäckerstrasse			
Dietikon, BDWM Strassenanteil			
Urdorf, Fussgängerbrücke Herweg			
Schlieren Ringstrasse bei Stadtplatz			
Schlieren, Stadtplatz			
Zürich, Hohlstrasse (Mehrwert)	55,6	55,6	0
Dietikon, Anteil Rad-/Gehweg Niderfeld	1,1	0	-1,1
Mehrwertsteuer	4,6	4,6	0
Zwischentotal Beiträge (gerundet)	61,3	60,2	-1,1
<b>Total</b>	<b>136,3</b>	<b>162,9</b>	<b>26,6</b>

- (1) *Dietikon, Kreuzung Schönenwerd*: Das Projekt ist Voraussetzung für die Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Achse Bern-/Überlandstrasse und damit für den Bau der Limmattalbahn. Im Rahmenkredit wurde für die Anpassung des Knotens Schönenwerd von Kosten von rund 5 Mio. Franken ausgegangen (Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$ ). Gemäss der damaligen Planung hätte es sich dabei um eine erste, für die Limmattalbahn zwingend notwendige Etappe eines schrittweisen Vollausbaus gehandelt. Im Zuge der weiteren Bearbeitung ergab sich indessen die Chance, den Vollausbau in Abstimmung mit der Stadt Dietikon und mit privaten Bauvorhaben in einem Schritt vorzunehmen. Das auf die Stadtentwicklung abgestimmte Vorhaben verursacht daher Kosten zulasten des Rahmenkredits von rund 17,8 Mio. Franken. Mit diesem Knotenumbau kann der Verkehr im Sinne der Zielsetzung des Rahmenkredits bestmöglich auf die Bern-/Überlandstrasse verlagert werden. Zudem ermöglicht er eine attraktivere Führung des Veloverkehrs. Die Realisierung des ursprünglichen Projekts erübrigte sich vor dem Hintergrund der sich neu bietenden Möglichkeit eines Vollausbaus. Dank dem Vollausbau kann der Verkehr zu den Zentren von Schlieren und Dietikon optimiert werden und der Verkehr auf der Bernstrasse zum Autobahnanschluss Urdorf Nord vermag besser zu fliessen.

Das letztlich umgesetzte Vorhaben verursacht Kosten von rund 17,8 Mio. Franken und ermöglicht eine bestmögliche Verlagerung des Verkehrs im Sinne der Zielsetzung der Vorlage 5111 auf die Bern-/Überlandstrasse sowie eine attraktivere Führung des Veloverkehrs.

- (2) *Schlieren, Kreuzung Engstringerstrasse*: Für die Realisierung des stark ergänzten Projekts werden Mehrkosten von 7,6 Mio. Franken veranschlagt. Diese verteilen sich auf Kosten für den Landerwerb, Altlastenentsorgung, Baugrund, Lärmschutz sowie deren Planung. Durch die gewählte Variante mit ober- und unterirdischem Spurbild sind die Kosten für den Landerwerb höher als erwartet. Die Altlastenentsorgung ist teurer in der Materialtriagierung und der anschließenden Entsorgung. Der hohe Grundwasserspiegel erschwert die Baugrubensicherung, zudem ist eine Überwachung der Grundwasserhältnisse nötig.
- (3) *Schlieren, Kreuzung Gasometer*: Die Mehraufwendungen von 3,4 Mio. Franken begründen sich mit den höheren Aufwendungen für die Strassenentwässerung gemäss der Störfallverordnung (SR 814.012) und mit der Erweiterung des Projektperimeters bis zur Stadtgrenze von Zürich.
- (4) *Dietikon, Betriebs- und Gestaltungskonzept einschliesslich Erweiterung Kanalbrücke*: Für die Verkehrsverlagerung und den Erhalt

der Leistungsfähigkeit beim prognostizierten Verkehrswachstum musste eine zusätzliche Brücke über den Oberwasserkanal und die Limmat erstellt werden. In der Vorlage 5111 waren die Kosten für die zusätzliche Brücke von 3,5 Mio. Franken und Lärmschutzmassnahmen von 0,3 Mio. Franken noch nicht berücksichtigt.

- (5) *Dietikon, Busspur Weiningerstrasse*: Im Gegensatz zur ursprünglich vorgeschlagenen Variante, die eine seitliche Busspur vorsah, fallen für die Variante einer Busspur in Mittellage höhere Erstellungskosten an. Die Mehraufwendungen belaufen sich auf 2,8 Mio. Franken. Die Festlegung des Kostenteilers mit der Stadt Dietikon steht noch aus.
- (6) *Dietikon, Kreuzung Güterstrasse*: Die Mehrkosten von 2,3 Mio. Franken ergeben sich durch die Umsetzung verschiedener Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände und lärmarme Beläge).
- (7) *Weiningen, zusätzliche Fahrspur auf der Niederholzstrasse*: unverändert.
- (8) *Reserve*: Aufgrund des heutigen Projektstandes wurde die Gesamtreserve von 10 Mio. Franken auf 5 Mio. Franken herabgesetzt.

Die Mehrkosten von 26,6 Mio. Franken verursachen zusätzliche jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 765 000. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung	Kapitalfolgekosten			Betrag in Franken
	Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungssatz	
Staatsstrassen Konto 5011000000	21 200 000	80 000	2,5%	530 000
Lärmschutz Konto 5011200000	2 600 000	10 000	2,5%	65 000
Staatsstrassen Anteil öv Konto 5011080020	2 800 000	10 000	2,5%	70 000
Zwischentotal		100 000		665 000
<b>Total</b>				<b>765 000</b>

Die zusätzlichen Investitionsausgaben und deren Kapitalfolgekosten sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2023–2026 eingestellt.

Die Durchführung steht unter dem Vorbehalt, dass das Vorhaben im Rahmen der zur Verfügung stehenden Budgetkredite der Investitionsrechnung finanziert werden kann und im Vergleich zu anderen Vorhaben priorisiert wird.

Die finanzielle Belastung des Kantons Zürich wird sich wegen der erwarteten Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen voraussichtlich vermindern. Da Zeitpunkt und Höhe der erwarteten Bundeszahlungen nicht genau prognostizierbar sind, wird der Zusatzkredit brutto ohne Anrechnung der erwarteten Bundesbeiträge beantragt.

#### **4. Finanzierung**

Für die Mehrkosten von 26,6 Mio. Franken ist gemäss § 4I des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611) ein Zusatzkredit einzuholen. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt mit dem Zusatzkredit somit neu 162,9 Mio. Franken (einschliesslich MWSt; Preisstand April 2013). Gestützt auf § 38 Abs. 4 CRG ist die Ausgabe der Baupreisentwicklung zu unterstellen. Der Zusatzkredit liegt gemäss § 4I Abs. 2 CRG in der abschliessenden Zuständigkeit des Kantonsrates. Der Ausgabenbeschluss bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 [LS 101]).

Mit Ausnahme der Kapitalfolgekosten ist mit keinen weiteren Kosten zu rechnen.

#### **5. Antrag**

Mit der Betriebsaufnahme der Limmattalbahn im Dezember 2022 ist die Vorlage 5111 grösstenteils umgesetzt. Wichtig für die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist die erfolgte Umsetzung sämtlicher Massnahmen entlang des Neubautrassees sowie der rasche Abschluss der noch fehlenden Ausbauten auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse. Der Zusatzkredit von 26,6 Mio. Franken ist für diese Anpassungen unverzichtbar. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, den Zusatzkredit von 26,6 Mio. Franken für die Umsetzung der ergänzenden Massnahmen am Strassennetz zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Ernst Stocker	Kathrin Arioli