

## STADTRAT

Antrag des Stadtrates  
vom 27. Juni 2006

---

Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 2'650'000.-- für den Umbau des  
Bahnhofs Glattbrugg

V.2.1.2

---

Der Gemeinderat

- gestützt auf den Antrag des Stadtrates vom 27. Juni 2006 sowie in Anwendung von Art. 35, Abs. 1 Ziffer 4 der Gemeindeordnung

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

1. Für den Umbau des Bahnhofs Glattbrugg wird ein Objektkredit von brutto Fr. 2'650'000.-- inkl. MwSt. bewilligt.
2. Die Kreditsumme erhöht oder ermässigt sich im Rahmen der Baukostenentwicklung zwischen der Erstellung der Kostenschätzung (Preisbasis März 2006) und der Bauausführung.
3. Mitteilung an:
  - Stadtrat
  - Finanzvorstand
  - Bauvorstand
  - Finanzverwaltung
  - Bauamt
  - Verkehrsbetriebe Glattal VBG

# **B E R I C H T**

## **1. Ausgangslage**

Mit der Inbetriebnahme der 2. Etappe Glattalbahnhof, Ambassador – Flughafen, soll auch der Bahnhof Glattbrugg mit seinen Anlagen den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Der Bahnhof Glattbrugg wird durch das Zusammenführen verschiedenster öffentlicher Verkehrsträger (S-Bahn, Glattalbahnhof, Bus) zu einer eigentlichen Drehscheibe.

Die heutige Infrastruktur des Bahnhofs Glattbrugg genügt den Anforderungen nicht mehr. Insbesondere ist die Leistungsfähigkeit der Perronerschiessung mit der bestehenden Personenunterführung unzureichend. Zudem fehlt ein behindertengerechter Perronzugang und die tiefen Perronkanten verhindern ein bequemes Ein- und Aussteigen.

Die Bahnhofgebäude sowie das ganze Bahnhofareal sollen der neuen Situation angepasst werden. Diese Ausgangslage veranlasste die SBB, mit Unterstützung des Bauamtes Opfikon, ein Sanierungskonzept in Abstimmung mit dem Projekt der Glattalbahnhof, auszuarbeiten. Das Konzept basiert auf dem Masterplan datiert vom 6. März 2001.

## **2. Vorprojekt (Umbaukonzept)**

### **2.1. Personenunterführung**

Im Auftrag der SBB hat das Ingenieurbüro SNZ, Zürich, das vorliegende Vorprojekt ausgearbeitet. In einer ersten Phase wurden das Passagieraufkommen in den Spitzenzeiten analysiert und daraus wesentliche Erkenntnisse für einen sinnvollen Ausbau bzw. eine Sanierung gewonnen.

Beim Ausbau des Bahnhofs werden vier zentrale Elemente berücksichtigt:

- Behindertengerechter (treppenfreier) Perronzugang mittels Rampen
- Perronerhöhung
- Zusätzliche Personenunterführung im Bereich Feldeggstrasse
- Komfortsteigerung im Bereich Beleuchtung und Informationswesen

Aus der Studie des Ingenieurbüros SNZ geht hervor, dass zur heute bestehenden Personenunterführung ein zweiter Zu-/Weggang notwendig ist. Dies soll mit einer neuen Unterführung im Bereich der verlängerten Feldeggstrasse gewährleistet werden. Mit gegenläufigen Treppen, welche sich im westlichen Teil des Perrons befinden, wird die Perronunterführung erschlossen. Die ca. 13 m lange und 4 m breite Unterführung kommt im Bereich der neuen Feldeggstrasse mit einer überdachten Treppe auf das Niveau des bestehenden Terrains zurück.

Die Investitionskosten für die neue Personenunterführung betragen ca. Fr. 2.5 Mio., woran sich die Stadt Opfikon nach der Gesetzesgrundlage und aktueller Praxis der SBB (§ 6 Personenverkehrsgesetz Kanton Zürich und interne Richtlinien SBB) mit Fr. 1.8 Mio. zu beteiligen hat.

## **2.2. Aufnahmegebäude / Freiverlad**

Das Aufnahmegebäude bleibt bestehen, es wird hingegen durch die SBB umgebaut, um andere Nutzungen zu ermöglichen (z.B. Cargo). Das ehemalige, alte Stationsgebäude wird abgebrochen, an dessen Stelle soll ein Kiosk / Lebensmittelladen erstellt werden. Der Freiverlad bleibt vorerst in Glattbrugg, wird jedoch in Richtung Rümlang verlegt.

## **2.3. Perronzugang Aufnahmegebäude**

Die heutige Perronunterführung bleibt unverändert, jedoch wird anstelle der Treppe Richtung Rümlang eine Rampe erstellt. Neben der heute bereits bestehenden Treppe beim Aufnahmegebäude soll eine zusätzliche Rampenanlage angeordnet werden.

## **2.4. Bike&Ride - Anlage**

Die heute bestehende ca. 100 Plätze umfassende Bike&Ride-Anlage muss dem Trasse der Glattalbahnhof weichen. Die neue, vorerst für 144 Plätze geplante B&R-Anlage soll in einem überdachten Gebäude platziert werden. Dieses grenzt an den geplanten Kiosk / Lebensmittelladen und bildet mit dem Aufnahmegebäude einen Komplex zwischen den Gleisen der SBB und dem Trasse der Glattalbahnhof. Das gesamte Areal soll mit einer Dachkonstruktion überdeckt werden.

Das neue, 2-stöckige Gebäude wird mit einer Aussenhaut aus Gussglas (Profilit) erstellt. Der Zwischenboden ist aus Holz. Das Dach, Teil der gesamten Überdeckung, besteht aus einer Stahlkonstruktion (Stützen und Profilträger) und die Dachfläche aus vorfabrizierten Hohlkastenelementen aus Holz. Die Dachfläche wird mit einem Flachdachbelag abgedichtet und begrünt. Die B&R-Anlage kann zu einem späteren Zeitpunkt problemlos erweitert werden.

Die Kosten betragen rund Fr. 700'000.--, der Beitrag der Stadt Opfikon beträgt Fr. 363'500.-- (inkl. Anteil Überdachung). Die restlichen Kosten gehen zu Lasten der Glattalbahnhof (VBG) als Ersatz für die bestehende Anlage.

## **2.5. Überdachung**

Das ganze Areal – Stationsgebäude bis Bike&Ride-Anlage – soll überdacht werden. Ein verglastes, ca. 2 m hohes Oblicht bringt Tageslicht über den Rampenaufgang; es wirkt überdies in der Nacht als Merkzeichen. Die grosszügige Dachkonstruktion, bestehend aus Stahlstützen und -trägern sowie Hohlkastenelemente aus Holz fasst die einzelnen Gebäude zu einem Baukörper zusammen. Die Beleuchtung erfolgt indirekt über die Ausleuchtung der weiss gestrichenen Deckenuntersicht (auch in der B&R-Station). Damit wird in der Nacht eine helle, angenehme Atmosphäre erzeugt. Das Oblicht ist nachts von aussen beleuchtet.

Die Kosten für die Überdachung im Betrag von Total Fr. 776'500.-- gehen zu Lasten der SBB, der VBG (Glattalbahn) und der Stadt Opfikon. Der Kostenanteil der Stadt (exkl. Bike&Ride-Anlage) beträgt Fr. 46'500.--.

## 2.6. Verschiebung Weiche Freiverlad

Durch die Verschiebung einer Weiche und der Gleisanlage im Bereich der neuen Freiverladanlage kann im Wesentlichen der Zugang zur neuen Personenunterführung umgestaltet werden. Der Personenzugang wird vereinfacht und die Leistungsfähigkeit erhöht. Zudem kann der VBG-Bus (Linie 764) direkt an die Personenunterführung angebunden werden.

Die Kosten der Weichenverschiebung betragen Fr. 360'000.-- und gehen zu Lasten der SBB, der VBG und der Stadt Opfikon je zu einem Drittel. Der Anteil der Stadt beträgt somit Fr. 120'000.--.

## 3. Betrieblicher Unterhalt

Die Unterhaltsarbeiten und die Reinigung des Bahnhofs Glattbrugg werden weiterhin unverändert durch die SBB ausgeführt. Unterhalt und Reinigung des neuen Bike&Ride-Gebäudes erfolgen durch die Stadt Opfikon; es ist mit jährlichen Kosten von ca. Fr. 30'000.-- zu rechnen.

## 4. Baukosten

Die Kostenschätzung, ausgearbeitet durch die SBB und asa Architektur AG, Rapperswil, sieht folgende Kostenanteile zu Lasten der Stadt Opfikon vor:

Neue Personenunterführung	Fr.	1'800'000.--
Bike&Ride-Anlage (inkl. Anteil Überdachung)	Fr.	363'500.--
Kostenanteil restliche Überdachung	Fr.	46'500.--
Verschiebung Weiche Freiverlad	Fr.	120'000.--
Honorare, Nebenkosten	Fr.	170'000.--
Verschiedenes / Unvorhergesehenes ca. 5%	Fr.	150'000.--
Total Projekt Stadt Opfikon (inkl. MwSt.)	Fr.	<u>2'650'000.--</u>

Für den Umbau des Bahnhofs Glattbrugg und Anpassungen in Zusammenhang mit der Glattalbahn-Haltestelle sind im Finanzplan für die Jahre 2007 und 2008 je ein Betrag von 1 Mio. Fr. enthalten.

## 5. Terminplan

Vorbehältlich der notwendigen Bewilligungen und Genehmigungen soll mit den Vorbereitungsarbeiten im Herbst 2006 begonnen werden. Mit der Inbetriebnahme des 2. Abschnittes der Glattalbahn (Ambassador-Flughafen) im Dezember 2008 ist der Abschluss vorgesehen.

## 6. Weitere Teilprojekte

Im Zusammenhang mit der Realisierung des 2. Abschnittes der Glattalbahn, Ambassador bis Flughafen, sind noch weitere Projektabschnitte mit ev. Kostenfolge für die Stadt Opfikon in Bearbeitung (Thurgauerstrasse, Lindbergh-Platz, Flughafenstrasse, Haltestelle Balsberg).

Die entsprechenden Kreditvorlagen werden zum gegebenen Zeitpunkt dem Stadt- bzw. Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt.

## 7. Kapitalfolgekosten

Gemäss § 37 des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt beträgt der Richtwert der jährlichen Kapitalkosten (Abschreibung und Verzinsung) mindestens 10% der Netto-Investition. Die jährlichen Kapitalfolgekosten betragen bei einem Satz von 10% durchschnittlich rund Fr. 250'000.--.

## 8. Beiträge

Bei diesen Umbauarbeiten sind keine Subventionen zu erwarten.

## 9. Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt, das Umbauprojekt des Bahnhofs Glattbrugg zu genehmigen und den entsprechenden Rahmenkredit zu bewilligen.

Opfikon, 27. Juni 2006/Bo

BOBAW-06-38\_Bahnhof\_Glattbrugg\_Kreditbewilligung

NAMENS DES STADTRATES

Der Vizepräsident: Der Verwaltungsdirektor:

W. Epli

H.R. Bauer