



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

05. November 2024 · Beschluss 303-2024

6.6.1.1 SBB

IDG-Status: öffentlich

SBB Doppelspurausbau Opfikon Riet - Kloten; Genehmigung Vergleichsvereinbarung und Rückzug Beschwerde

Ausgangslage

Das Projekt betrifft den Doppelspurausbau auf dem Streckenabschnitt Opfikon Riet bis Kloten (Strecke 752). Der Ausbau ist nötig, da die Angebotsziele der 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 Opfikon und der Flughafen Zürich AG (FZAG) eine Einsprache beim Bundesamt für Verkehr einreichte, wurde die Plangenehmigung am 6. August 2024 unter Abweisung der Einsprachen durch das Bundesamt für Verkehr erteilt. Gegen diesen Entscheid erhoben alle drei Partnerinnen koordiniert Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen. Das Verfahren ist hängig.

Das Anliegen der drei Beschwerdeführer besteht darin, dass auf der Westseite der Autobahn bei der Haltestelle Balsberg ein Bahnzugang inkl. Rampe und Personenunterführung erstellt wird. Dies deshalb, weil damit das grösste Entwicklungsgebiet der "Airport City", der "First District", besser erschlossen und mit den beiden Gebieten "Balsberg" und "Rietgässli" verbunden wird. Zudem wird die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichem Verkehr zusätzlich verbessert. 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.



Abbildung: Die Massnahmen betreffen zum grössten Teil Klotener Gemeindegebiet

Die bessere Anbindung dieser auf Klotener und Opfiker Gemeindegebiet gelegenen Gebiete war zunächst geplant gewesen, wurde dann aber aufgrund von finanziellen Überlegungen seitens der SBB fallen gelassen. Weil der Baubeginn des Doppelspurausbau noch im 2024 erfolgen soll 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 Nr. 90052164 (Kennnummer der SBB) niedergeschrieben, welche mit diesem Beschluss genehmigt werden soll. Weiter soll mit diesem Beschluss die Beschwerde zurückgezogen werden, so dass die Bauarbeiten noch rechtzeitig in Angriff genommen werden können. Ebenso wird ausserhalb Budget eine erste Tranche für die Mitfinanzierung der Planungsarbeiten ausgelöst.

Mit der Vereinbarung können die wesentlichen Ziele der drei Einsprecherinnen erreicht werden: Die Personenunterführung kann erstellt und die bessere Anbindung der Haltestelle Balsberg erfolgt heute schon. Weiter beteiligt sich die SBB massgeblich an den Kosten.

Bauliche Massnahmen

Während den Verhandlungen einigten sich die Parteien auf eine etwas reduzierte Ausbauvariante der Haltestelle Balsberg. Nachfolgende Bauwerke und Anlagen sind Gegenstand der Einigung. Der Bahnzugang wird in verschiedene Module unterteilt, um die Kostenabgrenzung übersichtlich zu gestalten und eine Etappierung zu ermöglichen. Aus terminlichen Gründen muss das Modul 1 zuerst projektiert und genehmigt werden, weil dieses im Zusammenhang mit den Hauptarbeiten während der bereits terminierten Totalsperrung der Bahnstrecke umgesetzt werden muss. Dies bedingt, dass mit den Bauarbeiten bis am 15. November 2024 begonnen werden kann. Ist dies nicht möglich, ist eine komplette Neueinplanung des Projekts notwendig, da die vorgesehenen Gleissperrungen und Betriebskonzepte nicht mehr machbar sind. In diesem Fall wäre mit einer mehrjährigen Verzögerung des Projekts mit Auswirkungen auf weitere Projekte im Korridor Zürich – Winterthur (u.A. Brüttenertunnel) zu rechnen. Mithilfe der nun vorliegenden Vereinbarung soll erreicht werden, dass die drei Beschwerden bis zum 8. November 2024 zurückgezogen werden.

Die übrigen Module haben hingegen unterschiedliche Relevanzen in Bezug auf die Bewilligung und die Ausführung und haben terminlich etwas mehr Spielraum (Projektänderung zum Plangenehmigungsverfahren). Allerdings soll mit der Projektierung ebenfalls rasch begonnen werden, weil die Kosten darauf basieren, dass eine gemeinsame Umsetzung erfolgt und die damit zusammenhängenden Synergien genutzt werden können.

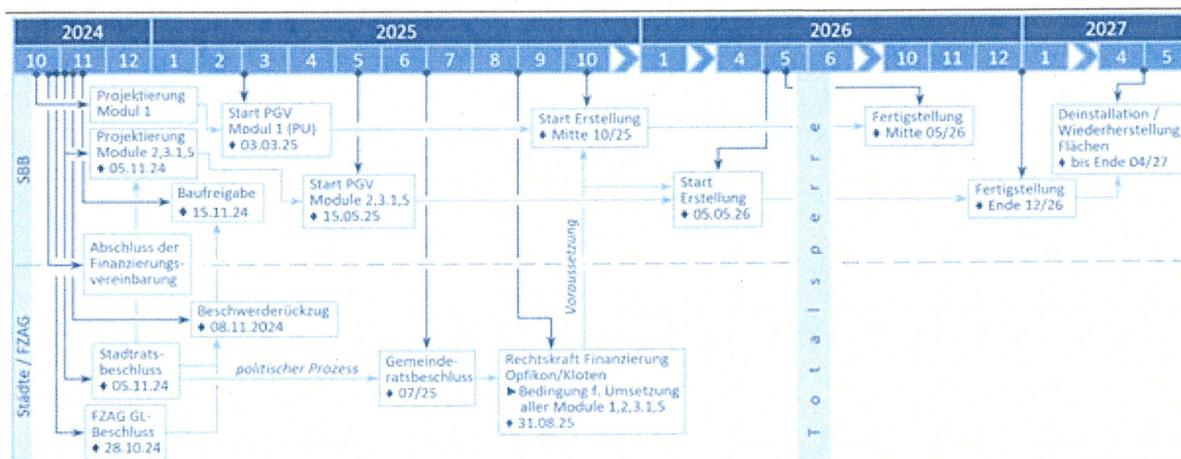


Abbildung: Bewilligungsprozesse der Module

Modul 1: Personenunterführung Platten (Rohbau)

- provisorische Abfangung der VBG-Brücke
- Erstellung einer grösseren Baugrube inkl. längerer Hilfsbrücke
- Aushub und Abbruch der bestehenden Widerlager und der Flügelwand VBG-Brücke; Erstellung der Unterführung in Ort beton 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

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

Modul 3.1: Bahnzugang Platten Süd (Variante mit Rampe 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)

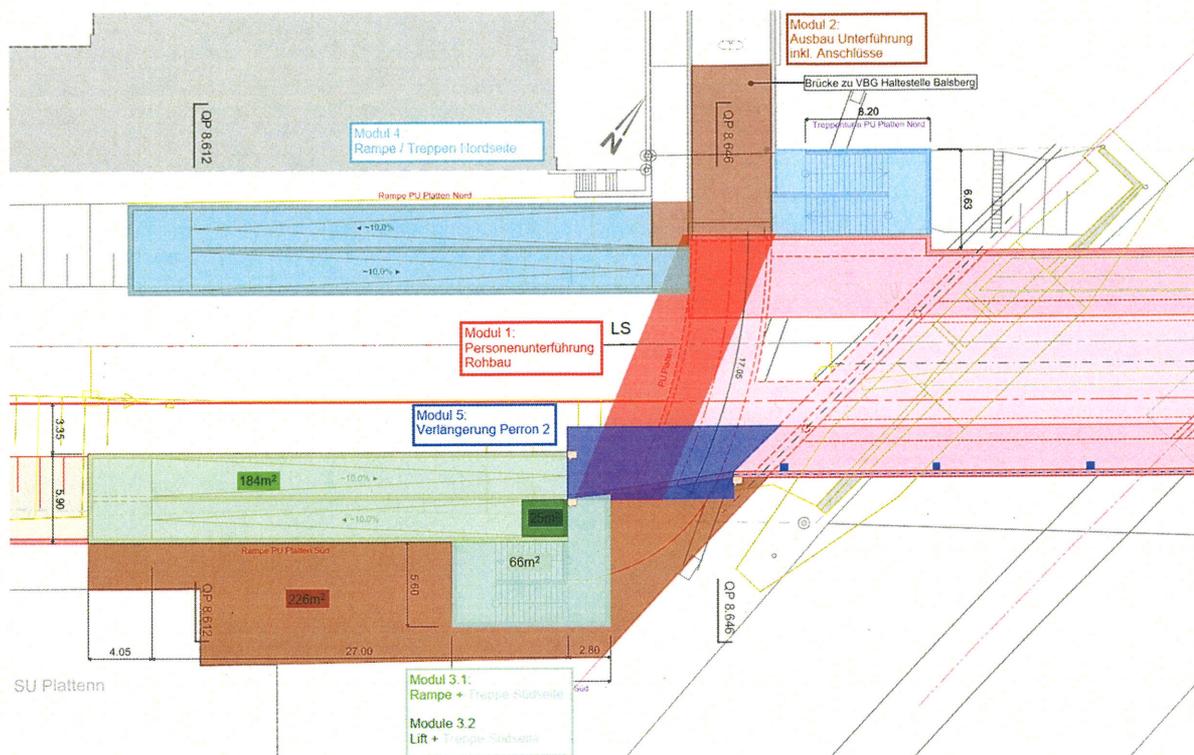
Opfikon, Kloten und FZAG verzichten auf die Erstellung des Moduls 3.2, weil dieselbe Wirkung mit dem Modul 3.1 günstiger (insbesondere im Unterhalt) erreicht werden kann. Kosten Modul: Fr. 1,218 Mio.

Modul 4: Bahnzugang Platten Nord (Rampe und Treppe)

Opfikon, Kloten und FZAG verzichten auf die Erstellung des Moduls 4, weil die bestehende Erschliessung der Glattalbahnhofstetelle auf der Nordseite benutzt werden kann. Die Kosten-/Nutzenüberlegung führt dazu, dass auf eine zusätzliche Rampe und Treppe verzichtet werden soll. Kosten Modul: Fr. 1,89 Mio.

Modul 5: Verlängerung Perron 2

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



Abbildungen: Verortung der Module

Kosten

Die Kosten werden von der SBB in Form von Pauschalentschädigungen wie folgt veranschlagt.

Modul 1: Personenunterführung Rohbau	Fr.	1'840'000.00
Modul 2: Ausbau Unterführung inkl. Anschlüsse	Fr.	1'090'000.00
Modul 3.1: Rampe / Treppe Südseite	Fr.	1'635'000.00
Modul 5: Verlängerung Perron 2	Fr.	<u>719'000.00</u>
Total Kosten (exkl. MWST)	Fr.	5'284'000.00
+ 2% Verwaltungs- und Betriebsgemeinkosten	Fr.	105'680.00
+ 8,1% MWST	Fr.	<u>436'564.08</u>
Total Kosten (inkl. MWST)	Fr.	<u><u>5'826'244.08</u></u>

Agglomerationsprogramm

Mit den Agglomerationsprogrammen will der Kanton Zürich eine möglichst effiziente, umwelt- und siedlungsverträgliche Verkehrsinfrastruktur sicherstellen. Der Ausbau der Haltestelle Balsberg ist in keinem der vier bereits laufenden Agglomerationsprogramme eingegeben worden. Bis zu einer Höhe von 5 Millionen Franken (pro Massnahme/Kategorie) können pauschale Bundesbeiträge ausgerichtet werden (Art. 21 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel i.V.m. Art. 16 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr). Aufgrund der Höhe der einzelnen Module können die vorliegenden Projektteile somit "pauschal" mitfinanziert werden. Dies hat den Vorteil, dass die Massnahmenänderung nicht durch den Bund genehmigt werden müssen, sondern

direkt vom Amt für Mobilität angepasst werden kann. Dies bedingt allerdings, dass bereits genehmigte Dritt-massnahmen definitiv nicht umgesetzt werden und so Gelder "frei werden". Nach Einschätzung des Amtes für Mobilität sollte eine Mitfinanzierung mit pauschalen Beiträgen aber erreichbar sein.

Module, welche von der SBB (oder anderen Bundesstellen) mitfinanziert werden, verlieren hingegen ihren Anspruch auf Agglomerationsgelder, weil Massnahmen nicht doppelt subventioniert werden. Die Mitfinanzierung durch die FZAG ist hingegen im Sinne eines Drittbeitrages möglich.

Abklärungen beim Amt für Mobilität haben ergeben, dass voraussichtlich Agglomerationsgelder im Umfang von Fr. 941'392.00 erreichbar sein könnten. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Gelder noch nicht zugesagt sind und auch in der Höhe noch differenzieren können.

Kostentragung

Weil das Modul 1 umgehend geplant werden musste, hat die SBB die Kosten von Fr. 150'000.00 übernommen. Für die Projektierung der übrigen Module stellen die zwei Städte und die Flughafen Zürich AG je Fr. 250'000.00 zur Verfügung, welche nachgelagert aber an ihre Gesamtkosten angerechnet werden. Sollte die Finanzierung der Module 2, 3.1 und 5 bei den Städten nicht zustande kommen, handelt es sich bei den Fr. 250'000.00 sozusagen um Risikokapital, welches à fonds perdu eingesetzt wird.

Die Verhandlungen haben folgende (Brutto-)Kostentragung ergeben:

Beträge inkl. MWST	Kosten	0.02	inkl. 2% und MWST	Opfikon	Kloten	FZAG	SBB
Modul 1	1'840'000.00	36'800.00	2'028'820.80	0.00	0.00	0.00	2'028'820.80
				0.00	0.00	0.00	100.00
Modul 2	1'090'000.00	21'800.00	1'201'855.80	573'165.03	286'642.61	342'048.16	0.00
			Anteile	47.69	23.85	28.46	0.00
Modul 3.1	1'635'000.00	32'700.00	1'802'783.70	1'201'855.80	600'927.90	0.00	0.00
			Anteile	66.67	33.33	0.00	0.00
Modul 5	719'000.00	14'380.00	792'783.78	0.00	0.00	792'783.78	0.00
			Anteile	0.00	0.00	100.00	0.00
	5'284'000.00		5'712'004.00	1'775'020.83	887'570.51	1'134'831.94	2'028'820.80

Aufgrund der Höhe des Klotener Beitrages muss das Geschäft dem Gemeinderat vorgelegt werden. Dies soll mit der Stadt Opfikon und der FZAG, welche nur einen Geschäftsleitungsbeschluss benötigt, zeitlich und inhaltlich koordiniert werden. Das Geschäft soll noch dieses Jahr vom Stadtrat an den Gemeinderat überwiesen werden. Eine Behandlung im Gemeinderat ist bis Mitte 2025 realistisch.

Der Betrag ist im Budget 2024 und auch 2025 nicht enthalten. Der Betrag von Fr. 250'000.00 ist im Rahmen einer einmaligen Ausgabe ausserhalb des Budgets 2024 zu bewilligen und liegt damit in der Kompetenz des Stadtrates.

Nach Abzug der Agglomerationsbeiträge ergibt sich dadurch folgende (Netto-)Kostentragung, wobei zu beachten ist, dass die Agglomerationsgelder noch nicht zugesagt sind.

Nettobeträge	Opfikon	J. AP4	Nettobeitrag	Kloten	J. AP4	Nettobeitrag	FZAG	SBB
inkl. MWST/2%, abzüglich AP4								
Modul 1	0.00			0.00			0.00	2'028'820.80
Modul 2	673'165.03	268'300.67	314'864.36	286'642.61	129'150.33	167'492.27	342'048.16	0.00
Modul 3.1	1'201'855.80	369'294.00	832'661.80	600'927.90	184'847.00	416'280.90	0.00	0.00
Modul 5	0.00			0.00			792'783.78	0.00
	1'775'020.83	627'594.67	1'147'426.16	887'570.51	313'797.33	573'773.17	1'134'831.94	2'028'820.80

Die Flughafen Zürich AG ist zwar nicht berechtigt Agglomerationsgelder zu beantragen, sie soll aber aufgrund ihrer freiwilligen Mitfinanzierung auch an diesen Geldern partizipieren. Dadurch ergeben sich folgende prozentuale (Netto)-Beteiligungen der drei Partnerinnen. Die Anteile sind nach der Interessenlage festgelegt worden (Station Balsberg liegt zwar auf Klotener Stadtgebiet, erschlossen werden aber Entwicklungsgebiete in Opfikon).

Stadt Opfikon	40,18%
FZAG	39,73%
Stadt Kloten	20,09%

Vertrag

Im Vertragswerk sind folgende wesentlichen Regelungen enthalten:

- Die SBB übernimmt die Projektleitung (Einreichung PGV etc.), die Bauherrschaft und führt die Arbeiten aus.
- Finanzierungsschlüssel, sh. vorstehend
- Die Stadt Kloten bezahlt ihre Beiträge (ohne MWST und Verwaltungskostenbeitrag) wie folgt:
 - Fr. 250'000 bis Ende 2024
 - Fr. 300'000 bei Vorliegen der Plangenehmigungsverfügung (2025)
 - Rest bei der Inbetriebnahme (2026)
- Die SBB AG wird Eigentümerin der Perronverlängerung, der Rampe und Treppe sowie der Personenunterführung. Die Zugangswege verbleiben im Eigentum von Kloten bzw. Opfikon, soweit sie auf Flächen in deren Eigentum liegen.
- Die Verantwortung für die Erhaltung des Bauwerks liegt bei der SBB AG. Für die Personenunterführung erfolgt der bauliche Unterhalt zu Lasten der SBB, die Kosten für den baulichen Unterhalt für Treppe und Rampe werden von Opfikon und Kloten getragen. Alle weiteren Fragen zum baulichen und betrieblichen Unterhalt wird in einem separaten Vertrag ausschliesslich zwischen Opfikon, Kloten und der SBB AG geregelt.

Der gesamte Vertrag ist im Anhang zu diesem Beschluss aufgeführt.

Beschluss:

1. Die Vereinbarung Nr. 90052164 (vgl. Anhang) zwischen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, der Stadt Opfikon, der Flughafen Zürich AG und der Stadt Kloten wird genehmigt. Der Stadtpräsident und der Verwaltungsdirektor werden ermächtigt, allfällige geringfügige Anpassungen am Vertrag in eigener Kompetenz vorzunehmen.
2. Für den Start der Projektierung der Module 2, 3.1 und 5 wird im Sinne von Art. 29 Abs. 2 lit. d GO ein Kredit von Fr. 250'000.00 (inkl. MWST) im Rechnungsjahr 2024 ausserhalb des Budgets bewilligt.
3. Die Kosten sind der Investitionsrechnung 2024, Konto 640.5640.010, zu belasten.
4. Die Beschwerde vor Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen im Verfahren Nr. A-5826/2024 wird zurückgezogen, wenn alle Parteien dem Vertrag zustimmen und der Vertrag zustande kommt.

Vorbehalten bleibt somit die Genehmigung der Vereinbarung durch die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, die Stadt Opfikon und die Flughafen Zürich AG.

Mitteilungen an:

- SBB AG, Infrastruktur, Netzdesign, Anlagen und Technologie, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
- Anwalt Luginbühl
- Stadtrat Opfikon, Oberhauserstrasse 25, 8152 Opfikon
- Flughafen Zürich AG, Masterplanung, Postfach, 8058 Flughafen-Zürich
- Stv. Verwaltungsdirektor
- Bereichsleiterin Lebensraum
- Leiter Finanzen

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Stv. Verwaltungsdirektor, Tel. 044 815 13 88, marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN


René Huber
Präsident


Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: - 6. Nov. 2024

Anhang:

Vertrag Nr.: 90052164
Strecke: Opfikon - Kloten
Gemeinde: Kloten
Linie Nr./km: 752 / 8.650

Vereinbarung

zwischen

Schweizerischen Bundesbahnen SBB

spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern

Infrastruktur
Netzdesign, Anlagen und Technologie
Vulkanplatz 11
8048 Zürich

(nachfolgend «SBB AG» genannt)

und

der Stadt Opfikon

Oberhauserstrasse 25
8152 Glattbrugg

(nachfolgend «Opfikon» genannt)

und

der Stadt Kloten

Kirchgasse 7
8302 Kloten

(nachfolgend «Kloten» genannt)

und

der Flughafen Zürich AG

The Circle 16
Postfach
8058 Zürich Flughafen

(nachfolgend «FZAG» genannt)

(Opfikon, Kloten und FZAG werden zusammen «die Parteien» genannt)

betreffend

Projektierung, Bau und Erhaltung der Personenunterführung Platten und dem Bahnzugang Seite Zürich in Kloten Balsberg

(nachfolgend «das Bauwerk» genannt)

A. Einleitung

1. Ausgangslage

Der Streckenabschnitt Opfikon Riet – Kloten ist einspurig. Mit dem Ausbauschnitt STEP AS35 soll dieser Engpass beseitigt und auf Doppelspur erweitert werden. Der Auslöser für die Erweiterung ist das Angebotsziel des Ausbauschnittes AS35. Die SBB AG hat dafür ein Projekt ausgearbeitet, die Inbetriebnahme ist Ende 2026 vorgesehen.

In der Objektstudie 2019 wurde aufgrund des bekannten Entwicklungspotentials ein zusätzlicher Bahnzugang beim Perronende Seite Zürich untersucht. Als Maximalvariante wurden eine neue Personenunterführung (PU) Platten und Rampen beidseitig der Gleise vorgesehen. Beidseitige Treppen wurden zusätzlich als Option ausgewiesen. Das BAV hat entschieden, den zusätzlichen Bahnzugang nicht weiterzuverfolgen. Die Publikumsanlagen in Kloten Balsberg erfüllen die aktuellen Anforderungen bzgl. Passagieraufkommen und Personenfluss. Die Städte Opfikon und Kloten wurden über das Vorgehen informiert, wonach die PU Platten nicht Projektbestandteil ist.

Im Rahmen des Plangenehmigungs-Verfahrens (PGV) erhoben die beiden Städte und die FZAG Einsprachen gegen das Projekt mit der Forderung, der Bahnzugang Seite Zürich mit der PU Platten sei im Rahmen des Projekts auszuführen. Zudem sei auf das Verschieben des Halteorts in Richtung Kloten zu verzichten. Die PGV-Einsprachen wurden mittels PGV-Verfügung vom 6. August 2024 durch das BAV abgewiesen. Die FZAG, Opfikon und Kloten haben dagegen am 16. September 2024 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Anschliessend wurden mit den beiden Städten und der FZAG Gespräche geführt, um einvernehmliche Lösungen zu finden. Im Fokus steht die PU Platten mit Ausführung in der geplanten Totalsperre des Doppelspur-Projekts im Sommer 2026 sowie nachgelagert die Erstellung des Bahnzugangs.

Aus logistischen und planerischen Gründen muss die SBB AG bis 15. November 2024 zwingend mit dem Bau des AS35-Projekts beginnen. Ansonsten ist eine komplette Neueinplanung des Projekts notwendig, da die vorgesehenen Gleissperrungen und Betriebskonzepte nicht mehr machbar sind. In diesem Fall wäre mit einer mehrjährigen Verzögerung des Projekts mit Auswirkungen auf weitere Projekte im Korridor Zürich – Winterthur zu rechnen. Deshalb wird vorliegend eine Einigung angestrebt, damit die drei Beschwerden bis zum 8. November 2024 zurückgezogen werden.

2. Ziele und Zweck der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung hat zum Ziel, die Modalitäten der Zusammenarbeit, der Finanzierung sowie die Rechte und Pflichten der SBB AG, der Städte Opfikon und Kloten sowie der FZAG in Bezug auf die Realisierung und der Erhaltung des Bauwerks festzulegen. Geregelt werden insbesondere folgende Themen:

- Organisation und Koordination zwischen den Vertragspartnern;
- Termine;
- Modalitäten betreffend die Durchführung der Bauarbeiten;
- Verteilung der Investitions- und Folgekosten unter den Vertragspartnern;
- Modalitäten betreffend den Betrieb und die Erhaltung des Bauwerks.

3. Gegenstand der Vereinbarung und Beschreibung des Bauwerks

3.1. Folgende Bauwerke und Anlagen sind Gegenstand dieser Vereinbarung.

Der Bahnzugang Platten wird in verschiedene Module unterteilt, um die Kostenabgrenzung übersichtlich zu gestalten und eine Etappierbarkeit (aus terminlichen Gründen und damit die PU Platten in der geplanten Totalsperre erstellt werden kann, muss das Modul 1 zuerst projektiert bzw. genehmigt werden) zu ermöglichen. Die übrigen Module haben jeweils unterschiedliche Relevanz in Bezug auf die Bewilligung und die Ausführung

Modul 1: Personenunterführung Platten (Rohbau)

- provisorische Abfangung der 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

- Fundationen, Belag, Randabschlüsse, Markierungen Gehwege und Unterführung
- Beleuchtung, Graffitienschutz Unterführung und Zugangswege
- Landerwerb

Modul 3.1: Bahnzugang Platten Süd (Variante mit Rampe und Treppe)

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

Modul 5: Verlängerung Perron 2

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

3.2. Die Parteien verzichten auf die Erstellung der Module 3.2 (Bahnzugang Platten Süd, Variante mit Lift und Treppe) sowie 4 (Bahnzugang Platten Nord mit Rampe und Treppe).

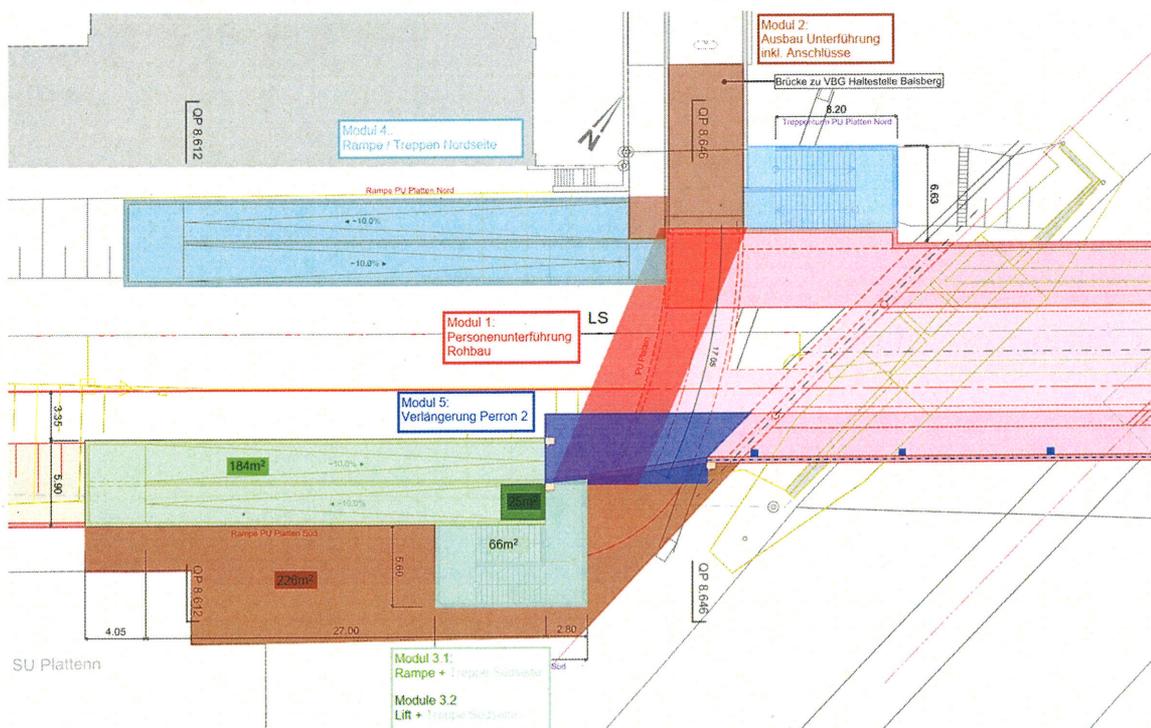


Abbildung 1: Module des Bahnzugangs Platten auf der Seite Zürich

Geplante Nutzungsdauern ab Bau:

- Personenunterführung: 100 Jahre
- Innenausbau der PU: 25 Jahre
- Rampe und Treppe: 80 Jahre

- 3.3. Damit die Realisierung der Vorinvestition für die PU Platten (Modul 1) terminlich zusammen mit dem AS35 Projekt machbar ist, muss die Projektierung dafür Anfang Oktober 2024 gestartet werden. Die SBB AG erklärt sich bereit, die Projektierung des Moduls 1 entsprechend auszulösen und an die externen Planer in Auftrag zu geben. Die geschätzten Kosten für die Projektierung bis zum (PGV) betragen ca. CHF 150 000.-. Die SBB AG übernimmt die Finanzierung für diese Leistungen.
- 3.4. Die SBB AG muss aus logistischen und betrieblichen Gründen Mitte November 2024 mit dem Bau des AS35-Projektes beginnen können. Ansonsten ist eine komplette Neueinplanung des Projekts notwendig, da die vorgesehenen Gleissperrungen und Betriebskonzepte nicht mehr machbar sind. Es wäre dann mit einer mehrjährigen Verzögerung des Projekts mit Auswirkungen auf weitere Projekte im Korridor Zürich – Winterthur zu rechnen.
- 3.5. Um den Baubeginn zeitgerecht umsetzen zu können, müssen die drei beim Bundesverwaltungsgericht hängigen Beschwerden (A-5824/2024, A-5826/2024, A-5830/2024) bis zum 8. November 2024 mittels entsprechender Eingaben zurückgezogen werden.

4. Bestandteile der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung setzt sich aus den folgenden Bestandteilen zusammen:

- der vorliegenden Vertragsurkunde;
- Situationsplan Nr. 21_OPKL_PL_dsp_0114_R0 vom 5.4.2019.

B. Eigentum

5. Eigentum am Bauwerk

Die SBB AG wird Eigentümerin der Perronverlängerung, der Rampe und Treppe sowie der PU. Die Zugangswege zur PU Platten verbleiben im Eigentum von Kloten bzw. Opfikon, soweit sie auf Flächen in deren Eigentum liegen.

6. Grundeigentum und Rechte

Die SBB AG erwirbt das zusätzlich benötigte Areal von Dritten.

C. Durchführung der Arbeiten

7. Bauherrschaft

Die SBB AG übernimmt die Bauherrschaft im Auftrag der Parteien.

8. Projekt- und Bauleitung

Die Projektierung, die örtliche Bauleitung sowie die Oberbauleitung werden durch die SBB AG ausgeübt. Die SBB AG koordiniert in jedem Falle die bahnseitigen Leistungen und ist für die Sicherheit des Bahnbetriebs zuständig.

9. Projektgrundlagen und Termine

- 9.1. Modul 1: Die Projektierung und ihre Umsetzung muss für die Bewilligung in zwei Teile aufgesplittet werden. Das Dossier mit den Plangenehmigungsunterlagen der Bauhilfsmassnahmen (Baugrube, Hilfsbrücken) muss bis Februar 2025 beim Bundesamt für Verkehr

(BAV) eingereicht werden, damit die Arbeiten ab Mai 2025 durchgeführt werden können. Die übrigen Unterlagen zum Modul 1 werden dem BAV bis ca. März 2025 eingereicht.

- 9.2. Module 2, 3,1, 5 stellen Anlagen des Bahnzugangs mit Landerwerb dar und erfordern eine Projektänderung zum PGV mit öffentlicher Auflage und damit ein längeres Bewilligungsverfahren. Diese Module werden deshalb in einem nachgelagerten PGV geführt. Da in der Ausführung grosse Abhängigkeiten mit dem Terminplan des AS35-Projekts bestehen, muss die Projektierung dieser Module möglichst früh (vorzugsweise im November 2024) beginnen können. Ansonsten werden höhere Kosten generiert (allfällige Anpassungen an neu erstellten Bauten).

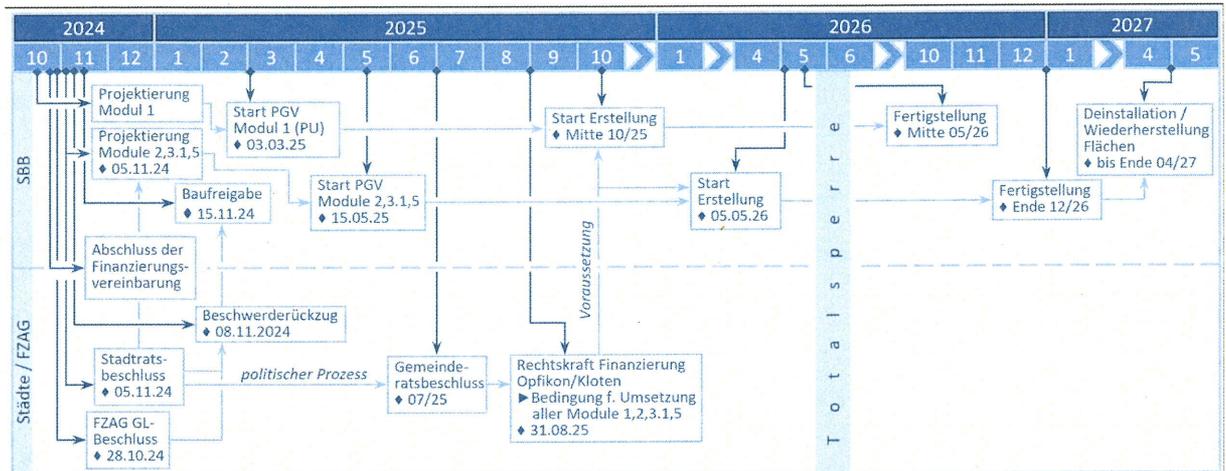


Abbildung 2: Allgemeiner Terminplan gemäss Besprechung Parteien und SBB AG, 23.10.2024

- 9.3. Projektierung und Ausführung richten sich nach den geltenden Gesetzen, SIA- und VSS-Normen und – soweit bahntechnische Anlagen betreffend – die für die Realisierung des Bauwerks relevanten Vorschriften des Regelwerks der SBB AG (Reglemente, Weisungen und Richtlinien). Insbesondere wird auf die Ausführungs- und Qualitätsvorschriften für Ingenieurbauwerke verwiesen.

- 9.4. Im Falle von Widersprüchen zwischen dem SBB-Regelwerk und den SIA- und VSS-Normen hat das SBB-Regelwerk Vorrang.

10. Genehmigungen und Zustimmungen

Vorbehalten bleiben die Erteilung der erforderlichen Plangenehmigungen durch das BAV sowie die Freigabe der erforderlichen Mittel durch die hierfür zuständigen Organe der Gemeinden Opfikon und Kloten.

11. Bauwerksdokumentation

Nach Abschluss der Bauarbeiten bewahrt die SBB AG ein Exemplar der Dokumentation des ausgeführten Werkes auf, das auf dem neuesten Stand gehalten wird.

D. Finanzierung der Projektierungs- und Investitionskosten

12. Aufteilung der Kosten

- 12.1. Da bereits vor Unterzeichnung der Vereinbarung mit der Projektierung begonnen werden musste, erklärt sich die SBB AG bereit, die entstehenden Projektierungskosten für das dringliche Modul 1 von rund CHF 150 000.- zu übernehmen. Der SBB AG liegt die Zusage des BAV vor, dass die Kosten für das Modul 1 über das AS35-Projekt Doppelspurausbau Opfikon Riet – Kloten finanziert werden können.

- 12.2. Die Parteien übernehmen die Kosten für die Module 2, 3.1 und 5. Zur Sicherstellung der Projektierungskosten stellen die Parteien in diesem Zusammenhang bis Dezember 2024 je CHF 226 733.- ohne VVGK und MWST (bzw. CHF 250 000.- inkl. VVGK und MWST) zur Verfügung.

Die Kosten der Module:

Kosten bei Parallelausführung Hauptprojekt (Synergien berücksichtigt)	Modul 1	Modul 2	Modul 3.1	Modul 5	Total
Baukosten	1'286'000	203'000	938'000	291'000	2'718'000
Sicherheit	0	0	66'000	36'000	102'000
Landerwerb	0	654'000	156'000	4'000	814'000
Intervalle (Bahnersatzkosten, Güterverkehrsentschädigung)	0	0	178'000	107'000	285'000
Honorar / Bewilligung	554'000	233'000	297'000	281'000	1'365'000
Gesamtkosten Module	1'840'000	1'090'000	1'635'000	719'000	5'284'000

- 12.3. 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) und sie werden zwischen den Parteien gemäss nachfolgendem Schlüssel pauschal aufgeteilt:

Module	Anteil Opfikon		Anteil Kloten		Anteil FZAG		Anteil SBB AG		Total
	in %	Betrag in CHF	in %	Betrag in CHF	in %	Betrag in CHF	in %	Betrag in CHF	
1 PU Platten im Rohbau	0	0	0	0	0	0	100	1 840 000	1 840 000
2 PU Platten Ausbau	47.69	519 821	23.85	259 965	28.46	310 214	0	0	1 090 000
3.1 Zugang Süd	66.67	1 090 000	33.33	545 000			0	0	1 635 000
5 Perronverlängerung	0	0	0	0	100	719 000	0	0	719 000
Total		1 609 821		804 965		1 029 214		1 840 000	5 284 000

Preisbasis: 09/2024

(exkl. 2% Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten, exkl. MWST/Vorsteuerkürzung)

- 12.4. Die Beiträge müssen in Opfikon und Kloten von Stadt- und Gemeinderat genehmigt werden. Bei der FZAG ist ein Geschäftsleitungsentscheid nötig.
- 12.5. Die Leistungen werden mit Pauschalbeiträgen abgegolten; allfällige Mehrkosten können den Parteien nicht weiterverrechnet werden, ebenfalls nicht berücksichtigt werden allfällige Minderkosten.

13. Rechnungsstellung, Zahlungsfristen

Zahlungsplan betreffend die Zahlungen der Parteien an die SBB AG

Zeitpunkt	Wer	CHF
Bis Dezember 2024	die Parteien	Je 226 733
Bei Vorliegen der Plangenehmigung 2025	Opfikon	700 000
	Kloten	300 000
	FZAG	500 000
Bauvollendung 2026	Opfikon	683 088
	Kloten	278 232
	FZAG	302 481

Ohne VVGK und MWST

Die Zahlungsfrist beträgt jeweils 30 Tage ab Rechnungsstellung.

E. Fortbestehen des Bauwerks

14. Erhaltung des Bauwerks während der Nutzungsdauer

- 14.1. Die in dieser Vereinbarung verwendeten Begriffe im Zusammenhang mit der Erhaltung des Bauwerks sind in der Norm SIA 469 definiert.
- 14.2. Das Bauwerk ist zu Lasten des Eigentümers des betreffenden Anlagenteils periodisch (alle 6 Jahre) zu inspizieren.
- 14.3. Die Verantwortung für die Erhaltung des Bauwerks ist bei der SBB AG. Für die PU erfolgt der bauliche Unterhalt zu Lasten der SBB AG, die Kosten für den baulichen Unterhalt für Treppe und Rampe werden von Opfikon und Kloten getragen. Alle weiteren Bestimmungen zum baulichen und betrieblichen Unterhalt werden in einem separaten Vertrag ausschliesslich zwischen Opfikon, Kloten und der SBB AG geregelt.

15. Beschädigung des Eigentums durch Dritte, Vandalismus

Es liegt in der Verantwortung der SBB AG, auf eigene Kosten den Sachverhalt anzuzeigen und/oder bei festgestellten Schäden am Bauwerk Klage zu erheben.

16. Beschränkungen des Bauwerks

Die Bauwerke dienen ausschliesslich dem Fussgängerverkehr.

17. Sicherheit

Schäden an Objekten, die die Sicherheit des Bahnbetriebs gefährden oder gefährden können, sind durch den Bauwerkseigentümer unverzüglich zu beheben. Bei Streitigkeiten entscheidet das BAV (Art. 40 EBG) über die Notwendigkeit der Ausführung der Arbeiten. Vorbehalten bleiben die Sofortmassnahmen gemäss Art. 19 und 21 EBG.

F. Weitere Bestimmungen

18. Haftung

- 18.1 Die Vertragspartner beschränken die gegenseitige Haftung durch nicht vertragsgemässes Verhalten auf Absicht und Grobfahrlässigkeit.
- 18.2 Jeder Vertragspartner ist für die Bauwerke verantwortlich, welche sich gemäss vorliegender Vereinbarung in ihrem Eigentum befinden.

19. Projektabbruch

- 19.1. Ein allfälliger Projektabbruch infolge der definitiven Nichterteilung einer Plangenehmigung oder der Nichtfreigabe der erforderlichen Mittel durch das zuständige Gemeindeorgan (Ziff. 10) hat zur Folge, dass die Verpflichtungen aus der vorliegenden Vereinbarung unter Vorbehalt der nachfolgenden Regelung (Ziff. 19.2) dahinfallen. Über die eigenständige Ausführung bereits genehmigter Teile kann die SBB AG selbst entscheiden.
- 19.2. Im Falle eines Projektabbruchs gemäss vorstehender Ziff. 19.1, trägt die SBB AG die angefallenen Kosten für das Modul 1 selbst, die Parteien entschädigen die SBB AG für die übrigen angefallenen Kosten durch die je CHF 250 000.- (inkl. VVGK und MWST), welche im Dezember 2024 bezahlt werden (Ziff. 12).

20. Werbung, kommerzielle und nichtkommerzielle Kommunikation

Die SBB AG ist allein berechtigt, ihren Grund und Boden und die darauf befindlichen Anlagen für kommerzielle Zwecke (Werbung, Reklame, Plakate, Betrieb von Automaten) zu nutzen oder zu verpachten.

21. Äusserungen gegenüber den Medien (inkl. Social Media und Referenzen) und die Verwendung des Logos SBB AG

Für die Medien bestimmte Erklärungen im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung sowie die Verwendung des Namens und/oder des Logos der SBB AG bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der SBB AG. Den Äusserungen gegenüber den Medien gleichgestellt sind öffentlich zugängliche Äusserungen gegenüber Dritten (insbesondere Referenzen).

22. Übermittlung von Kontaktdaten

Wenn Bauvorhaben Dritter im Zusammenhang mit diesem Vertragsverhältnis eine Koordination zwischen dem Dritten und einem Vertragspartner erfordern, können die Vertragspartner dem Dritten den Namen und die Kontaktdaten des Partners übermitteln.

23. Übertragung

Die Vertragspartner verpflichten sich, alle in dieser Vereinbarung festgelegten Rechte und Pflichten – soweit sie noch nicht erfüllt wurden – an allfällige Rechtsnachfolger abzutreten, mit der Verpflichtung zur analogen Übertragung auf alle späteren Rechtsnachfolger. Die Übertragung muss Gegenstand einer schriftlichen Urkunde sein, die von den Vertragspartnern dieser Vereinbarung unterzeichnet wird.

24. Ausschluss der Gründung einer einfachen Gesellschaft

Keine Bestimmung dieser Vereinbarung ist so auszulegen, dass sie eine einfache Gesellschaft im Sinne von Art. 530 ff. des Obligationenrechts (OR, SR 220) zwischen den Parteien begründet oder schafft.

25. Schriftform und Inkrafttreten, Änderung

- 25.1. Diese Vereinbarung bedarf der Zustimmung der Stadt- und Gemeinderäte von Opfikon und Kloten sowie der Geschäftsleitung der FZAG und der SBB AG. Sie tritt, vorbehaltlich der genannten Genehmigungen mit der Unterzeichnung durch alle Vertragspartner in Kraft.
- 25.2. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen zu ihrer Gültigkeit ebenfalls der Schriftform und der Unterschrift aller Vertragspartner.

26. Streitbeilegung, Gerichtsstand und Rechtswahl

- 26.1. Soweit möglich, verpflichten sich die Vertragspartner, allfällige Streitigkeiten, die sich aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung ergeben, einvernehmlich durch Verhandlungen beizulegen, bevor sie sich an die zuständigen Gerichte wenden.
- 26.2. Das BAV ist zuständig für Streitigkeiten gemäss Art. 40 EBG. Für anderweitige öffentlich-rechtliche Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung ist das Bundesverwaltungsgericht zuständig.
- 26.3. Für zivilrechtliche Streitigkeiten ist der Gerichtsstand die Stadt Bern.
- 26.4. Anwendbar ist ausschliesslich schweizerisches Recht.

27. Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird in vier Exemplaren ausgefertigt. Die Parteien und die SBB AG erhalten je ein unterzeichnetes Exemplar.

Zürich,

Für die SBB AG:

Roland Gantenbein
Netzdesign, Anlagen und Technologie
Leiter Region Ost

Raphael Hess
Life Cycle Decision Maker
Ingenieurbau Region Ost

Glattbrugg,

Für die Stadt Opfikon:

Roman Schmid
Stadtpräsident

Willi Bleiker
Stadtschreiber

Kloten,

Für die Stadt Kloten:

René Huber
Stadtpräsident

Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Zürich Flughafen,

Für die FZAG:

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer

Kevin Fleck
Chief Financial Officer