

Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2026

Gestützt auf Art. 15 (Finanzbefugnisse der Gemeindeversammlung) der Gemeindeordnung vom 9. Februar 2020 unterbreiten wir Ihnen folgende Vorlage zur Abstimmung:

Projektierung Neugestaltung Bahnhofareal und Umgebung (ÖV-Drehscheibe) im Hinblick auf die Aufnahme in das 6. Agglomerationsprogramm des Bundes

Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und Ihre Stimme über deren Annahme oder Verwerfung an der Gemeindeversammlung abzugeben.

Aktenauflage

Die Akten zu diesem Geschäft können bei der Infothek der Gemeindeverwaltung, Neue Dorfstrasse 14, während den Schalteröffnungszeiten oder online unter www.langnauamalbisch.ch eingesehen werden.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze.....	2
Antrag	3
Beleuchtender Bericht	3
A. Ausgangslage und Zielsetzung	3
B. Planungsumfang.....	4
B.1. Kommunalen Projektumfang.....	4
B.2. Abgrenzung	5
C. Planerische Voraussetzungen und Zielbild	5
D. Agglomerationsprogramm und erforderlicher Planungsstand	6
E. Kosten und Finanzierung	7
E.1. Planungskosten	7
E.2. Folgekosten	7
F. Termine.....	7
G. Folgen bei Ablehnung der Vorlage.....	8
H. Zuständigkeit.....	8
I. Empfehlung des Gemeinderats	8
J. Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)	8

Das Wichtigste in Kürze

Wie soll das Bahnhofareal künftig gestaltet werden, welche Verbesserungen sind möglich und was kosten sie? Die vorliegende Vorlage schafft die Grundlage, um diese Fragen zu beantworten und die kommunalen Vorhaben auf den geplanten Bahnhofumbau der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG (SZU) abzustimmen. Die neuen längeren Zugskompositionen einerseits und der Doppelspurausbau andererseits sind Auslöser des Bahnhofumbaus der SZU.

Im Zentrum stehen neben dem Bahnhofumbau für die Gemeinde eine gut funktionierende ÖV-Drehscheibe, gesetzlich geforderte hindernisfreie Buskanten und Zugänge, ein zweckmässig gestalteter Bahnhofplatz sowie sichere Fuss- und Veloverbindungen. Mit einer umfassenden Planung sollen Lösungen verglichen, ihre Machbarkeit geprüft und die Kosten sowie mögliche Umsetzungsetappen aufgezeigt werden.

Mit dem notwendigen Planungskredit soll die Chance genutzt werden, das oben beschriebene Vorhaben in das Agglomerationsprogramm des Bundes (6. Generation) aufzunehmen und damit eine substanzielle Mitfinanzierung durch den Bund zu ermöglichen. Zwingende Voraussetzung dafür sind eine ausreichend ausgearbeitete Projektierung. Die Arbeiten müssen deshalb 2027 beginnen, damit diese rechtzeitig vorliegt. Über die Aufnahme und die mitfinanzierten Projektbestandteile entscheiden Kanton und Bund im weiteren Verfahren.

Für diese erforderlichen Planungsarbeiten beantragt der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 350'000 inkl. MwSt. Die Leistungen werden mit den beteiligten Stellen abgestimmt und innerhalb des bewilligten Kredits schrittweise ausgelöst.

Mit dem Planungskredit wird kein Bauentscheid vorweggenommen. Die Stimmberechtigten entscheiden später auf Grundlage des ausgearbeiteten Projekts und der ermittelten Kosten über die Realisierung und die erforderlichen Baukredite.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt den Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung zu beschliessen:

1. Für die Planung der Neugestaltung des Bahnhofareals mit dem neuen Verkehrsknotenpunkt (ÖV-Drehscheibe) im Hinblick auf die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm der 6. Generation des Bundes wird ein Kredit von Fr. 350'000 inkl. MwSt. bewilligt.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Planungskredit der Erarbeitung der Projektierung bis zu jenem Planungsstand dient, der für die Aufnahme des Vorhabens in das Agglomerationsprogramm der 6. Generation erforderlich ist. Bei Aufnahme ins Agglomerationsprogramm beteiligt sich der Bund erfahrungsgemäss mit 30 bis 40 Prozent der beitragsberechtigten Investitionskosten.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt. Er koordiniert die Planung insbesondere mit der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg, dem kantonalen Amt für Mobilität, dem kantonalen Tiefbauamt, der SZU und den beteiligten Fachplanenden.



Abbildung 1: Orthofoto Bahnhofareal und Umgebung (Ist-Zustand)

Beleuchtender Bericht

A. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Bahnhof Langnau-Gattikon erfüllt für Langnau am Albis eine wichtige Funktion als Verknüpfungspunkt zwischen allen Verkehrsträgern (Bahn, Bus, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussgänger, Velofahrer etc.).

Der bauliche Handlungsbedarf beim Bahnhof beschäftigt die Gemeinde seit Jahren. Es wurden bereits zwei Vorlagen (Bau eines Kreisels / Neugestaltung Bahnhofareal inkl. Kauf Bahnhofsgelände) ausgearbeitet, die dann vom Souverän aus verschiedenen Gründen abgelehnt wurden. Die Problematiken blieben ungelöst und der Handlungsbedarf unter anderem bei der ÖV-Dreh-scheibe ist ausgewiesen. Der Zugang zum Bahnhof sowie die bestehenden Bus- und Postauto-haltestellen entsprechen derzeit nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsrechts hin-sichtlich eines hindernisfreien Zugangs.

Mit einer Planung sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um das Vorhaben in das 6. Agglomerationsprogramm des Bundes einzubringen. Ziel ist es, die notwendige Planungsreife rechtzeitig zu erreichen und damit die Möglichkeit eines substanziellen Bundesbeitrags an die spätere Realisierung zu sichern.

Die Planung wird auf das REK (Räumliches Entwicklungskonzept), die kommunale Richtplanung und die parallel laufende Revision der BZO abgestimmt.

Die nachhaltige Neugestaltung des Bahnhofbereichs und dessen verkehrliche Neuordnung sind für die Projektierung des Bahnhofareals und seiner Umgebung im Hinblick auf die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm der 6. Generation des Bundes zentral. Die Langnauerinnen und Langnauer erhalten eine attraktive, leistungsfähige und behindertengerechte ÖV-Drehscheibe, einen zweckmässig gestalteten Bahnhofplatz und eine gute Anbindung zum Dorf.

B. Planungsumfang

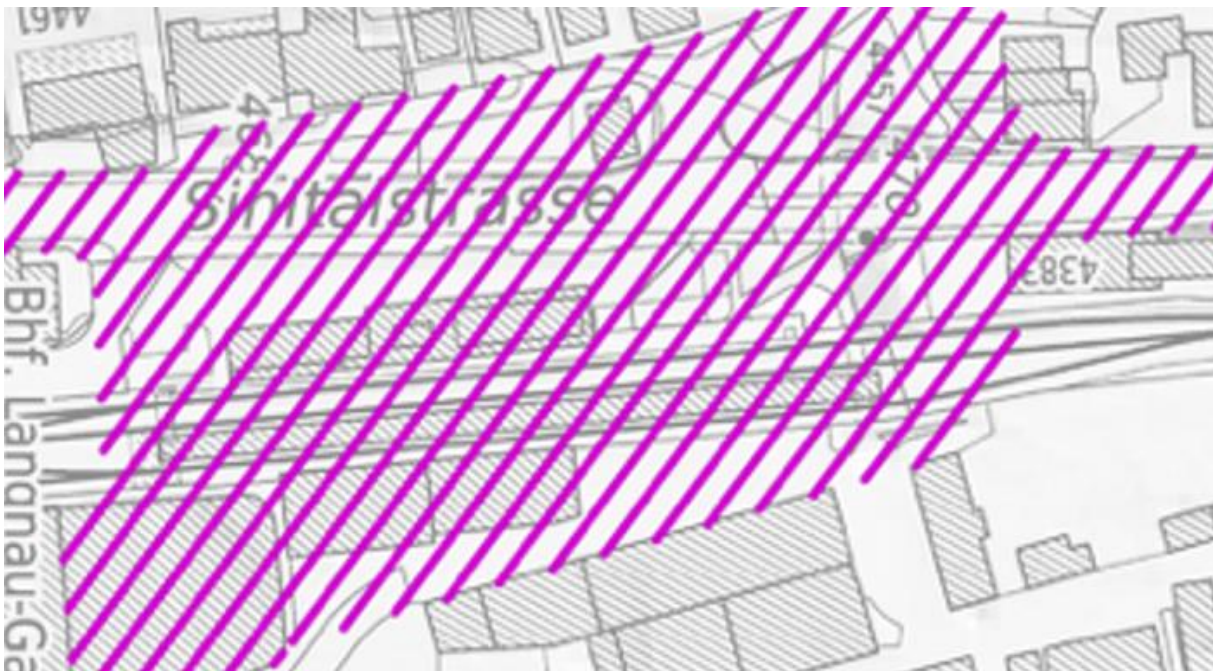


Abbildung 2: Planungsumfang)

B.1. Kommunalen Projektumfang

Mit dem beantragten Planungskredit wird die kommunale Projektierung für die Neugestaltung des Bahnhofbereichs erarbeitet. Dazu gehören die Buskanten, der Bahnhofplatz, Parkierungsalternativen, die Fuss- und Veloverbindungen in die angrenzenden Quartiere sowie die erforderlichen Anpassungen und Schnittstellen zur Sihltalstrasse und zur Neuen Dorfstrasse.

Der beantragte Planungskredit umfasst insbesondere:

- die Weiterentwicklung des Bahnhofs Langnau–Gattikon als ÖV-Drehscheibe;
- die Gestaltung und funktionale Anordnung von Buskanten und Bahnhofplatz;
- die Schnittstellen und Zugänge zur geplanten SZU-Personenunterführung;
- die Prüfung und Planung der Anbindung der Neuen Dorfstrasse an die Sihlthalstrasse;
- sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindungen im Bahnhofsbereich;
- alternative Parkierungsmöglichkeiten;
- die Kostenschätzung in der für das Agglomerationsprogramm erforderlichen Genauigkeit;
- die Darstellung der gesamtverkehrlichen Auswirkungen;
- die Abstimmung der Realisierungsetappen mit den Vorhaben der SZU;
- die Erarbeitung der Grundlagen für das Massnahmenblatt sowie
- die Koordination mit den beteiligten Behörden, Grundeigentümerschaften, Projektpartnern und Fachplanenden.

B.2. Kostenschätzung

Zum heutigen Zeitpunkt liegt noch keine Kostenschätzung für das Gesamtprojekt vor. Aufgrund der Komplexität des Vorhabens sowie der Beteiligung verschiedener Parteien und Grundeigentümerschaften ist eine verlässliche Abschätzung der Gesamtkosten derzeit nicht möglich. Zudem ist der Kostenteiler zwischen den beteiligten Parteien noch zu erarbeiten und festzulegen. Dieser wird massgeblich bestimmen, welche Kostenanteile von den einzelnen Beteiligten zu tragen sind und welche finanziellen Verpflichtungen sich daraus für die Gemeinde ergeben. Im Rahmen der Projektierungsarbeiten werden die Gesamtkosten in der für das Agglomerationsprogramm erforderlichen Genauigkeit geschätzt, und die Grundlagen für die Festlegung des Kostenteilers geschaffen werden. Es wird eine verlässliche Grundlage für die weiteren Entscheide geschaffen werden.

B.3. Abgrenzung

Nicht Bestandteil ist die eigenständige Projektierung der Gleis-, Perron- und Abstellanlagen der SZU. Bei der Personenunterführung werden die kommunalen Anforderungen und die Anschlüsse an den öffentlichen Raum auf das Bahnprojekt abgestimmt. Dabei werden auch die Zuständigkeiten und die Kostenaufteilung zwischen Gemeinde und SZU geklärt.

Der Kredit umfasst die Planungsarbeiten bis zum erforderlichen Stand für die Eingabe ins Agglomerationsprogramm. Er beinhaltet weder die Ausführungsplanung noch die Bauarbeiten. Über die dafür erforderlichen Kredite wird separat entschieden.

C. **Planerische Voraussetzungen und Zielbild**

Das Zielbild stellt noch kein beschlossenes Bauprojekt dar. Es zeigt die Umsetzung der mit den Planungsinstrumenten geschaffenen Vorgaben.

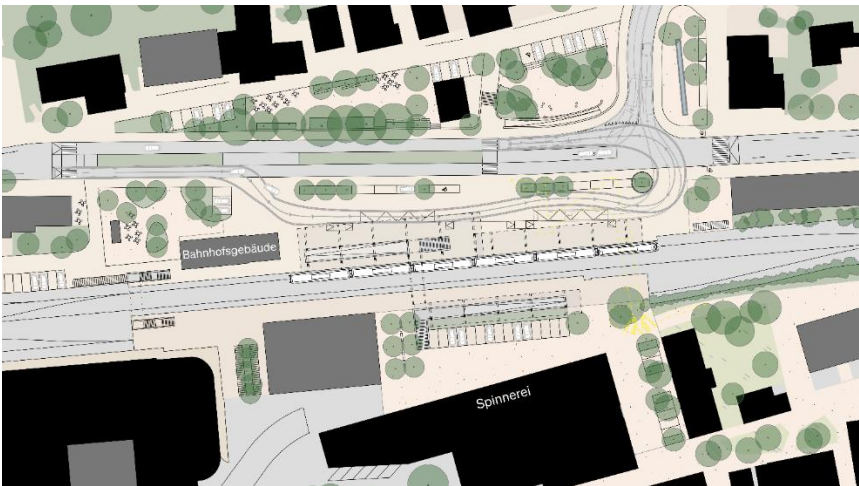


Abbildung 3: langfristiges Zielbild ÖV-Drehscheibe

D. Agglomerationsprogramm und erforderlicher Planungsstand

Die erforderliche Planung und Projektierung ist im Jahre 2027 zu starten. Bis Sommer 2028 müssen die Massnahmenblätter weitgehend vorliegen. Darin werden die vorgesehenen baulichen und verkehrlichen Verbesserungen, deren Kosten und die geplante Umsetzung beschrieben. Das Agglomerationsprogramm unterscheidet zwischen Massnahmen für die erste Umsetzungsperiode (A-Massnahmen) und solchen für eine spätere Umsetzung (B-Massnahmen).

A-Massnahmen – Baubeginn ab 2032

A-Massnahmen sind für einen Baubeginn zwischen 2032 und 2035 vorgesehen, mit einem zusätzlichen Übergangsjahr bis Ende 2036. Damit eine Massnahme aufgenommen werden kann, müssen die gewählte Lösung, ihre Machbarkeit und die zu erwartenden Kosten ausreichend geklärt sein.

Bei anrechenbaren Investitionskosten unter CHF 10 Mio. exkl. MwSt. braucht es dafür eine abgeschlossene Vorstudie mit Variantenentscheid und Machbarkeitsnachweis. Dazu gehören Pläne und Querschnitte, eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von $\pm 50\%$ sowie eine Darstellung der Auswirkungen auf den Verkehr. Ein Vorprojekt wird empfohlen, ist jedoch nicht zwingend erforderlich. Ist der Planungsstand jedoch unzureichend, kann der Bund die Massnahme einer späteren Umsetzungsperiode zuordnen und eine Mitfinanzierung in der angestrebten Generation wäre damit nicht gesichert. Es empfiehlt sich aus diesem Grund, eine ausreichend ausgearbeitete Planungstiefe.

Bei anrechenbaren Investitionskosten über CHF 10 Mio. exkl. MwSt. sind vertiefte technische Untersuchungen und eine genauere Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von $\pm 30\%$ notwendig.

B-Massnahmen – spätere Umsetzung ab 2036

Projektbestandteile, die erst später umgesetzt werden können, werden als B-Massnahmen vorgesehen. Bei anrechenbaren Investitionskosten unter CHF 10 Mio. exkl. MwSt. sind dafür die wesentlichen Projektinhalte, der bisherige Planungsstand, die erwarteten Auswirkungen auf den Verkehr und die weiteren Planungsschritte darzustellen. Hinzu kommt eine grobe Kostenschätzung. Bei Kosten über CHF 10 Mio. exkl. MwSt. steigen die Anforderungen an die Planungstiefe; die Kostenschätzung muss dann eine Genauigkeit von $\pm 50\%$ aufweisen.

Die Einstufung als B-Massnahme sichert noch keinen Bundesbeitrag. Für eine Mitfinanzierung im Rahmen der 7. Generation müssen diese Massnahmen erneut eingereicht und als A-Massnahmen

aufgenommen werden. Der dafür vorgesehene Zeitraum für den Baubeginn reicht voraussichtlich bis Ende 2040.

Welche Projektbestandteile welcher Etappe zugeordnet werden, wird mit dem Kanton und den Projektpartnern abgestimmt. Die Planung wird dabei so weit vertieft, wie es für die jeweilige Etappe und die Eingabe ins Agglomerationsprogramm erforderlich ist.

E. Kosten und Finanzierung

E.1. Planungskosten

Der vorliegende Kredit betrifft ausschliesslich die Planungskosten. Über den Baukredit wird später entschieden. Nach Abschluss der Planung und Projektierung wird der Souverän über den Baukredit und damit darüber entscheiden können, ob und in welcher Form das Vorhaben realisiert wird. Zum jetzigen Zeitpunkt geht es ausschliesslich um die Planungsarbeiten: Dafür wird ein Objektkredit von Fr. 350'000 inkl. MwSt. beantragt

Der Betrag umfasst die Erarbeitung der Projektierung für die ÖV-Drehscheibe mit Buskanten und Bahnhofplatz, die Zugänge und Schnittstellen zur Personenunterführung sowie die erforderlichen Abklärungen zu den angrenzenden Strassen und Knoten. Die Planungsleistungen werden schrittweise, aufeinander abgestimmt und innerhalb des bewilligten Kredits ausgelöst.

E.2. Folgekosten

Die Planungskosten werden über die Investitionsrechnung verbucht und auf Anlagen im Bau in der Bilanz aktiviert. Diese lösen bis auf die Zinskosten von rund Fr. 3'000.- noch keine weiteren Folgekosten aus. Die Abschreibungen werden erst ab Nutzungsbeginn der neuen Anlage auf den gesamten Planungs-, Projektierungs- und Baukosten ausgelöst. Die aus einer späteren Realisierung entstehenden Kapital-, Betriebs- und allfälligen personellen Folgekosten können erst auf Grundlage des ausgearbeiteten Projekts ermittelt werden und werden mit dem späteren Realisierungskredit ausgewiesen. Sollte der Souverän den späteren Baukredit verwerfen, wären dannzumal die aufgelaufenen Planungs- und Projektierungskosten ausserplanmässig abzuschreiben.

F. Termine

Zeitpunkt	Arbeitsschritt
ab 2027	Erarbeitung und Abstimmung der notwendigen Projektierung
voraussichtlich bis Oktober 2027	Einreichung eines ersten Massnahmenvorschlags beim kantonalen Amt für Mobilität
Februar bis Juli 2028	Ausarbeitung der Massnahmenblätter mit Projektbeschreibung, Kosten und Umsetzungsschritten
November 2028 bis Januar 2029	Öffentliche Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm
Frühling 2029	Abschluss der erforderlichen Projektierung und Beschlüsse der zuständigen Projektträger
Juni 2029	voraussichtliche Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund durch den Kanton Zürich

G. Folgen bei Ablehnung der Vorlage

Bei einer Ablehnung des Kredits könnten die für das 6. Agglomerationsprogramm erforderlichen Voraussetzungen nicht im erforderlichen Zeitraum erarbeitet werden. Damit kann das Projekt die notwendige Planungsreife für eine Aufnahme ins 6. Agglomerationsprogramm nicht erreichen und es können keine Bundesbeiträge aus dieser Programmgeneration geltend gemacht werden. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes an die ÖV-Haltestellen und deren Zugänge werden weiterhin nicht erfüllt und es ist nach neuen Lösungen zu suchen.

Eine Ablehnung würde die notwendigen Massnahmen somit nicht hinfällig machen. Die gesetzlichen Vorgaben müssten dennoch erfüllt und dafür alternative Lösungen erarbeitet und finanziert werden – bei gleichzeitigem Verzicht auf mögliche Bundesbeiträge aus dem 6. Agglomerationsprogramm.

H. Zuständigkeit

Gestützt auf Art. 15 Ziff. 4 der Gemeindeordnung vom 9. Februar 2020 liegt die Beschlusskompetenz für einmalige Ausgaben bis zum Betrag von CHF 3'000'000 bei der Gemeindeversammlung.

I. Empfehlung des Gemeinderats

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, der Vorlage zuzustimmen und den beantragten Kredit zu bewilligen. Die Planung schafft die Voraussetzung, dass die Weiterentwicklung der ÖV-Drehscheibe, die Gestaltung der Buskanten und des Bahnhofplatzes, sichere und attraktive Verbindungen für sämtliche Verkehrsträger sowie die zweckmässige Anbindung an die SZU-Personenunterführung, welche den Anforderungen der Behindertengesetzgebung entsprechen muss, rechtzeitig konkretisiert werden und die Chance auf eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des 6. Agglomerationsprogramms genutzt werden kann.

J. Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)

wird nach dem Abschied der RPK eingefügt.

Gemeinderat Langnau am Albis

Reto Grau
Präsident

Adrian Hauser
Gemeindeschreiber

29. September 2026