



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 11. Januar 2023

GR Nr. 2023/4

Tiefbauamt, Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt, Projektierungskredit; Bericht und Abschreibung einer Motion

1. Zweck der Vorlage

Mit Motion GR Nr. 2019/245 wurde der Stadtrat beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerk- bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg vorsehe. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1165/2021 bewilligte der Stadtrat für die Erarbeitung und Durchführung eines Studienauftrags mit dem Ziel, die Machbarkeit einer Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt mitsamt Anschlüssen ans übrige Velonetz zu klären, neue einmalige Ausgaben von Fr. 1 650 000.–. Mit dem vorliegenden Antrag wird für dieses Vorhaben ein Projektierungskredit von Fr. 3 000 000.– bewilligt. Zudem wird dem Gemeinderat die Motion GR Nr. 2019/245 mit einem begründenden Bericht zur Abschreibung beantragt.

2. Ausgangslage und Projekt

Der bestehende Dammsteg führt Zufussgehende und Velofahrende von der Wasserwerkstrasse (Kreis 10) zum Sihlquai (Kreis 5) über die Limmat. In der Nähe kreuzt auch das Wipkinger-Viadukt der SBB die Limmat, das den Bahnhof Wipkingen stadteinwärts mit dem Hauptbahnhof verbindet. Auf der Seite des Sihlquais grenzt der Dammsteg an die Parzelle der Swissmill. Auf der Achse des Dammstegs und der gegenüberliegenden Strassenseite des Sihlquais führt der Dammweg im Wesentlichen Zufussgehende und Velofahrende im Mischverkehr zur Limmatstrasse. Wiederum auf derselben Achse mündet die Viadukt- in die Limmatstrasse und verläuft entlang des Lettenviadukts bis zum SBB-Gleisfeld. Von dort ist die neue Fuss- und Veloverbindung zum Kreis 4 geplant, für die der Gemeinderat mit Beschluss Nr. 4004/2021 Ausgaben von 6,4 Millionen Franken bewilligt hat (GR Nr. 2021/41).

Die Achse Dammsteg–Dammweg–Viaduktstrasse ist im kommunalen und regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) festgesetzt. Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit der geplanten Verbesserung der Veloverbindung und ihren Anschlüssen ans übrige Velonetz soll die Velostrategie umgesetzt werden. Im kommunalen Richtplan ist auf dieser Achse weiter ein Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität festgesetzt. Das Alleekonzept sieht Baumpflanzungen entlang des Dammwegs vor.

Mit Motion GR Nr. 2019/245 wurde der Stadtrat beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerk- bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg vorsehe. Auch eine Abfahrtsrampe auf das Sihlquai sei einzuplanen. Damit werde ein



2/6

durchgehendes Velonetz zwischen Hardbrücke und Bahnhof Wipkingen sowie eine starke Verbesserung des Routennetzes von Wipkingen in die Kreise 4/5 und zum Hauptbahnhof geschaffen.

In der Folge wurden mit STRB Nr. 1165/2021 neue einmalige Ausgaben von Fr. 1 650 000.– bewilligt, um aufgrund der komplexen Randbedingungen auf der Achse Dammsteg–Dammweg–Viaduktstrasse mittels eines Studienauftrags zu prüfen, ob ein Vorhaben im Sinne der Fuss- und Velo-Richtplaneinträge, der Motion GR Nr. 2019/245 und der «Velostrategie 2030» überhaupt machbar ist. Zu den komplexen Randbedingungen zählen denkmalpflegerisch geschützte Anlagen wie das Wipkinger- und Lettenviadukt der SBB, der Dammsteg und die Swissmill. Auch die Bahnböschungen sind kommunale Natur- und Landschaftsschutzobjekte. Weiter würde der Gewässerraum der Limmat durch ein Bauvorhaben tangiert. Während der Abklärungen vor dem Studienauftrag (vgl. STRB Nr. 1165/2021, Kapitel 2.1) stellte das Tiefbauamt (TAZ) zusammen mit dem beauftragten Ingenieurbüro, der kantonalen Denkmalpflege und den weiteren involvierten städtischen Dienstabteilungen fest, dass die anspruchsvollen Randbedingungen und die daraus resultierenden Zielkonflikte, entgegen der ursprünglichen Annahme, gegenwärtig nicht mittels eines Studienauftrags gelöst werden können. Dies aus folgenden Gründen: Der Anschluss der neuen Verbindung an die Strassenebene erwies sich bei vertiefter Betrachtung aus Platzgründen als äusserst anspruchsvoll. Weiter wurde erkannt, dass das vorliegende Vorhaben aufgrund der komplexen Randbedingungen nicht mit anderen Studienaufträgen vergleichbar ist, und dass ein Studienauftragsverfahren nicht zielführend ist, solange die Machbarkeit in einem solchen Umfang unklar ist. Insgesamt zeigte sich daher, dass ein anderer Planungsansatz für die Klärung der Machbarkeit zu verfolgen ist.

Für die erfolgreiche Durchführung und eine wirtschaftliche Planung der weiteren Phasen bedarf es somit nach wie vor einer Machbarkeitsabklärung. Diese soll nun aber nicht wie ursprünglich vorgesehen direkt mittels eines (regulären) Studienauftrags, sondern in einem ersten Schritt mit einer – nach gegenwärtigem Kenntnisstand – besser geeigneten Testplanung erfolgen. Eine Testplanung ist ein besonderer Studienauftrag ohne bzw. ohne substantiellen Folgeauftrag und dient nicht der Beschaffung von Planer- oder Bauleistungen. Es handelt sich um ein prozessorientiertes Verfahren für herausragende planerische Aufgabenstellungen. Mit der Testplanung soll ein Lösungsansatz gefunden werden, der die geforderten engen Rahmenbedingungen bestmöglich erfüllt. Sie dient als Grundlage für die weiteren Phasen. Je nach Resultat der Testplanung kann in einem zweiten Schritt ein (regulärer) Studienauftrag sinnvoll erscheinen, der über Folgeaufträge der Beschaffung von Planer- oder Bauleistungen dient. Die Kosten für den allfälligen Studienauftrag sind im vorliegenden Antrag enthalten.

Im Zuge der Machbarkeitsabklärung mittels einer Testplanung sind insbesondere der Umgang mit dem inventarisierten Dammsteg, den inventarisierten Grünräumen, etwaigen ökologischen Ersatzflächen infolge einer möglichen Beeinträchtigung des Gewässerraums und der Grünräume, mit stadträumlichen Rahmenbedingungen (Gewässer, bestehende Brückenbauwerke, stadträumliche Verträglichkeit) sowie der Anschluss an die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf der Seite des Sihlquais und der Wasserwerkstrasse zu klären. Die Finanzierung der



3/6

Machbarkeitsabklärung mittels einer Testplanung erfolgt über STRB Nr. 1165/2021. Der Zweck der mit STRB Nr. 1165/2021 bewilligten Ausgaben ändert sich nicht wesentlich, da es nach wie vor um die Klärung der Machbarkeit einer Veloverbindung von Dammsteg und -weg bis Lettenviadukt geht, und sich nur das Verfahren, um diesen Zweck zu erreichen, ändert. Dass nun eine Testplanung erfolgt, um die Machbarkeit zu klären, stellt somit keine wesentliche Zweckänderung i. S. v. § 108 Abs. 2 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) dar. Somit ist für die Testplanung keine neue Ausgabenbewilligung im Umfang der Gesamtausgaben nötig.

Für den Fall, dass nach der Testplanung die Machbarkeit bejaht werden kann, und falls dann ein Studienauftrag sinnvoll erscheinen sollte, ist davon auszugehen, dass sich dieser Studienauftrag einem bestehenden Projekt zuordnen lassen wird. Ausgaben, die nicht mehr der allgemeinen Machbarkeit dienen und sich einem bestehenden Projekt zuordnen lassen, müssen in den Verpflichtungskredit eingerechnet werden (vgl. Peter Saile/Marc Burgherr/Theo Loretan, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, Zürich / St. Gallen 2009, Rz. 700). Für einen solchen projektspezifischen Studienauftrag sind daher im Sinne einer Eventualverpflichtung im vorliegenden Projektierungskredit Ausgaben enthalten.

Erst durch diese Klärung der Ausgangslage, können die weitere Planung effizient in Angriff genommen und ein Ausführungskredit erarbeitet werden. Insbesondere können die Baukosten in diesem frühen Projektstadium noch nicht sorgfältig und nach fachkundigen Regeln in einem Kostenvoranschlag (± 10 Prozent) bestimmt werden. Die genannten vertieften Abklärungen brauchten mehr Zeit und führten aufgrund der diversen involvierten Stellen zu einem höheren Koordinationsaufwand als erwartet.

Vor diesem Hintergrund war es nicht möglich, dem Gemeinderat innert der Frist für die Erledigung der Motion bis 18. Dezember 2022 eine kreditschaffende Weisung für das gesamte Bauwerk einer durchgehenden Velobrücke (Projektierung und Ausführung), wie in der Motion GR Nr. 2019/245 gefordert, zu unterbreiten.

Mit dieser Vorlage wird nun ein Projektierungskredit beantragt. Die Projektierung umfasst im Wesentlichen folgende Arbeiten: Ein Vorprojekt ist auszuarbeiten, das das Bauvorhaben mit einer Kostengenauigkeit von ± 20 Prozent definiert. Unter anderem sind ein technischer Bericht, Situationspläne sowie Quer- und Längsschnitte einer Verbindung über die Limmat einschliesslich deren Anschlüsse zu erstellen. Weiter ist das Bauprojekt zu erarbeiten. Erst im Zuge dessen wird der Kostenvoranschlag verfasst. Die Bauprojektpläne (Situationen und Schnitte) sind in dieser Phase detaillierter auszuarbeiten. Weitere Details werden in verschiedenen, nötigen Massstäben dargestellt und das Bauprogramm wird soweit möglich definiert. Voruntersuchungen des Baugrunds und eine Vermessung sind vorzunehmen und weitere Expertinnen und Experten sind beizuziehen.

3. Termine

Die Testplanung soll von 2023 bis 2024 erfolgen. Falls danach ein Studienauftrag durchgeführt würde, könnte voraussichtlich 2026 mit der Projektierung angefangen werden. Wird kein Studienauftrag durchgeführt, kann voraussichtlich 2025 mit der Projektierung gestartet



4/6

werden. Ausführungskreditanträge werden im Rahmen der Projektierung während der Erarbeitung des Bauprojekts erstellt. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist damit zu rechnen, dass für die vorliegende Veloverbindung ab 2027 ein Ausführungskredit beantragt werden kann.

4. Projektierungskredit

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2022 errechneten Kosten für die Projektierung der Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt belaufen sich auf Fr. 3 000 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:

	Total Fr.
eventueller projektspezifischer Studienauftrag	700 000
Vorprojekt	650 000
Bauprojekt	550 000
Bewilligungs- und Auflageverfahren	50 000
Vorbereitung Ausschreibung	220 000
Voruntersuchungen (Vermessung, Baugrund)	100 000
Experten (Prüfingenieur/Korrosionsschutz)	150 000
Nebenkosten rund 3 %	70 000
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	260 000
Zwischentotal	2 750 000
Reserven 9%	250 000
Total Projektierungskredit	3 000 000

Gestützt auf Art. 44 Abs. 4 Finanzhaushaltreglement (AS 611.111) wird auf die Ausweisung der Folgekosten verzichtet.

5. Abschreibung Motion GR Nr. 2019/245

Am 5. Juni 2019 reichten die Gemeinderäte Luca Maggi (Grüne) und Simon Diggelmann (SP) folgende Motion, GR Nr. 2019/245, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerkstrasse bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg vorsieht. Auch eine Abfahrtsrampe auf das Sihlquai ist einzuplanen. Damit wird ein durchgehendes Velonetz zwischen Hardbrücke und Bahnhof Wipkingen, sowie eine starke Verbesserung des Routennetzes von Wipkingen in die Kreise 4/5 und zum Hauptbahnhof geschaffen.

Begründung:

Die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrer ist eines der Legislaturziele, welches sich der Stadtrat für die Legislatur 2018 – 2022 gesetzt hat. Der schmale Dammsteg ist eine wichtige Verbindungsachse der Stadtkreise 10 und 5, welcher von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrerinnen und Velofahrern rege genutzt wird. Zudem handelt es sich bei dieser Verbindung um eine wichtige im regionalen Richtplan eingetragene Veloroute. Leider ist die Verkehrssicherheit gerade für Velofahrerinnen und Velofahrer ungenügend und es entstehen immer wieder Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Wer den Dammsteg passiert, findet sich schnell auf dem unübersichtlichen Sihlquai wieder. Eine Veloverbindung an die parallel gelegene Limmatstrasse, sowie zum leicht höher gelegenen und vom motorisierten Verkehr freien Lettenviadukt gibt es nicht. Heute müssen dafür zudem die Schienen des Getreidetransports im Anlieferungsbereich der Swissmill passiert werden. Auch dies führt zu brenzligen Situationen. Da es wünschenswert ist, dass die Swissmill ihr Getreide weiterhin per Schüttgutwagen vom Escherwyssplatz zur Mühle transportiert (über 200 000 Tonnen Getreide pro Jahr), muss eine Lösung gefunden werden, welche die Situation für die Velofahrenden aber auch die Swissmill entlastet. Kommt hinzu, dass



5/6

der Landteil des Dammstegs für viele Velofahrende zu steil ist und damit auch die Anforderungen an eine Veloroute nicht erfüllt. Eine Velobrücke ab Wasserwerkstrasse neben dem Dammsteg, welche eine direkte Verbindung zwischen Dammstrasse und Lettenviadukt, sowie einen Abzweiger an die Limmatstrasse vorsieht, wäre die perfekte Lösung für das Problem. Zudem könnte damit ein durchgehendes Velonetz zwischen Hardbrücke und Bahnhof Wipkingen geschaffen werden. Swissmill hat bereits Bereitschaft signalisiert, an der Realisierung eines solchen Projekts mitzuwirken.

Am 12. Juni 2019 nahm der Stadtrat die Motion entgegen. Die Motion wurde am 18. Dezember 2019 unter Ansetzung einer Frist von 24 Monaten dem Stadtrat überwiesen.

Am 1. September 2021 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristerstreckung. Die Frist wurde daraufhin vom Gemeinderat bis zum 18. Dezember 2022 verlängert.

Aus den in Kapitel 2 genannten Gründen, kann innert dieser Frist noch keine kreditschaffende Weisung für das Gesamtbauwerk einschliesslich der Baukosten (Ausführungskredit) beantragt werden. Nach der Klärung der Machbarkeit mittels einer Testplanung von 2023 bis 2024 sind folgende Schritte vorgesehen: Falls nach der Testplanung kein Studienauftrag durchgeführt wird, kann die Projektierung voraussichtlich 2025 in Angriff genommen werden. Wird ein Studienauftrag als sinnvoll erachtet, kann voraussichtlich 2026 zu projektieren angefangen werden. Die Projektierung bezweckt unter anderem, dass der zuständigen Instanz ein Ausführungskredit für die Umsetzung der mit der Motion GR Nr. 2019/245 geforderten Veloverbindung unterbreitet werden kann. Es ist damit zu rechnen, dass ein entsprechender Antrag ab 2027 erstellt werden kann. Der Stadtrat legt dem Gemeinderat nun einen Projektierungskredit für die Projektierung der Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt vor, und mit diesem auch einen begründenden Bericht (vgl. Art. 131 Geschäftsordnung des Gemeinderats [AS 171.100]). Gestützt auf diesen begründenden Bericht beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung der Motion.

6. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Für die Abschreibung der Motion GR Nr. 2019/245 und die Kenntnissnahme des entsprechenden Berichts des Stadtrats ist der Gemeinderat unter Ausschluss des Referendums zuständig (Art. 57 lit. d GO i. V. m. Art. 37 lit. h und k GO).

Die Ausgaben werden zu gegebener Zeit mit dem Budget beantragt und sind im Finanz- und Aufgabenplan 2023–2026 vorgemerkt.



6/6

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Projektierung der Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 000 000.– bewilligt (Preisbasis: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).**

Unter Ausschluss des Referendums:

- 2. Vom Bericht zur Motion GR Nr. 2019/245 von Luca Maggi (Grüne) und Simon Diggelmann (SP) betreffend einer kreditschaffenden Weisung für eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerk- bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg wird Kenntnis genommen.**
- 3. Die Motion GR Nr. 2019/245 von Luca Maggi (Grüne) und Simon Diggelmann (SP) betreffend einer kreditschaffenden Weisung für eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerk- bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti