

## **Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

### **Haltestelle Schiffbau, Objektkredit und Bewilligung von Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz**

#### **Ausgangslage**

Mit dem Bau der Hardbrücke in den Jahren 1969 bis 1972 wurde auf der Brücke auch die Bushaltestelle Pfingstweidstrasse mit je einer Haltestelle pro Fahrtrichtung sowie mit Treppen- und Liftzugängen realisiert. Damit konnte das Industriegebiet im Umfeld der Pfingstweid- und Geroldstrasse an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Der Bau des Bahnhofs Hardbrücke im Jahr 1982 mit je einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Hardbrücke pro Fahrtrichtung reduzierte die Attraktivität der – auf Seite Geroldstrasse 140 m bzw. auf Seite Pfingstweidstrasse 270 m entfernten – Bushaltestelle Pfingstweidstrasse. Ausserdem führte dies für die Trolleybuslinien 33 und 72 zu unregelmässigen Haltestellenabständen zwischen den Bushaltestellen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz. Heute benützen nur noch gut je 1000 ein- und aussteigende Buspassagiere pro Tag die Haltestelle Pfingstweidstrasse.

Die bestehende Haltestelle Pfingstweidstrasse soll deshalb nach Norden in Richtung des Escher-Wyss-Platzes auf die Höhe Josefstrasse/Schiffbaustrasse versetzt und in Haltestelle «Schiffbau» umbenannt werden. Damit wird die so genannte Kulturmeile (Gebiet rund um den Schiffbau, das Kino Abaton und das Steinfelsareal) optimal erschlossen und eine gute Umsteigebeziehung zum künftigen Tram Zürich-West hergestellt. Es resultieren ferner regelmässiger Haltestellenabstände (etwa 360 m) zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Escher-Wyss-Platz und die mittleren Fusswegdistanzen zu den Haltestellen der Linien 33 und 72 werden verkürzt. Aufgrund der prognostizierten Siedlungsentwicklung gehen die Verkehrsbetriebe Zürich für die neue Haltestelle von rund 2500 ein- und aussteigenden Personen pro Tag aus. Die Frequenz der Haltestelle wird also gegenüber heute durch die Verschiebung mehr als verdoppelt.

Am 21. Mai 2003 überwies der Gemeinderat eine Motion von Robert Schönbächler und neun Mitunterzeichnenden vom 24. Mai 2000 (GR Nr. 2000/252) und beauftragte den Stadtrat, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, wonach auf der Hardbrücke die bisherigen Haltestellen Pfingstweidstrasse für die Buslinien 33 und 72 auf die Höhe der Schiffbaustrasse/Josefstrasse/Heinrichstrasse verlegt werden können. Mit dem vorliegenden Projekt wird das Anliegen der Motion erfüllt. Die Motion kann somit abgeschlossen werden.

#### **Projekt**

Die neue Haltestelle Schiffbau wird auf beiden Seiten der Brücke je unmittelbar nördlich des Kreuzungspunktes der Hardbrücke/Hardstrasse mit der Josefstrasse bzw. Schiffbaustrasse angeordnet. Die Treppen- und Lifttürme kommen auf beiden Seiten direkt angren-

zend an die Gehwege der Hardstrasse auf Privatgrund (Steinfelsplatz und Vorplatz Probebühne Opernhaus) zu liegen. Auf der Ebene der Hardbrücke wird beidseitig durch eine Kragplatte von 3,15 m Breite und rund 35 m Länge die notwendige Haltestellenplattform geschaffen. Die Länge der Haltestelle ist für Doppelgelenktrolleybusse ausgelegt. Als Erschliessung dient je ein Treppen- und Liftturm mit Verbindungspasserelle über die Hardstrasse bis zur Warteplattform auf der Brücke. Die Ausrichtung des Treppenfusses und des Liftzugangs ist so gewählt, dass eine optimale Anbindung an die sich wenige Meter entfernt unter der Hardbrücke befindende neue Haltestelle des Trams Zürich-West gewährleistet ist.

#### *Erschliessungsbauwerk (Treppen- und Liftturm)*

Die beiden Treppen verlaufen von der Hardstrasse aus spiralförmig und im Uhrzeigersinn hinauf zur Brücke. Die geschwungene Form gibt den Treppen eine plastische, zeichenhafte Wirkung. Zwischen dem Treppende auf der oberen Ebene bzw. dem Liftturm wird eine grosszügige Passerelle als Verbindung zur Buswartehalle auf der Hardbrücke realisiert.

Die Treppe, die Passerelle und der Liftschacht werden in Ortbeton mit einer Brettschalung konstruiert. Die Innenseite der Treppe ist als tragende Betonbrüstung mit Handlauf ausgebildet, ein Staketengeländer aus Metall betont die schlanke Aussenkante der sich hinaufschwingenden Treppen. 5 cm dicke Granitplatten bilden den Gehbelag auf den Stufen, auf der Passerelle wird Gussasphalt eingebracht. Bei den Personenliften sind die Kabinen- und Schachttüren verglast und das Innere in robustem Chromstahl ausgeführt.

#### *Haltestellenausrüstung*

Die Warteplattform wird mit den üblichen Elementen wie Billettomat, statischer Fahrgastinformation, Sitzbänken, Lautsprecheranlage für Durchsagen und Abfallbehältern ausgerüstet. Zum Schutz vor Wind und Wetter wird die Plattform über gut 19 m durch eine leichte Metall-Glas-Konstruktion mit integrierter Beleuchtung und Werbeträgern zur Finanzierung des Unterhalts überdacht. Zusätzlich werden die Haltestellen auf der Ebene der Warteplattform wie auch auf der unteren Ebene beim Liftgebäude mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgerüstet.

#### *Beleuchtung*

Zur optimalen Ausleuchtung der Treppenanlage und der Passerelle wird auf der Strassenebene wie auch auf Brückenebene je ein Beleuchtungskandelaber gestellt.

#### *Erschliessung*

Die notwendige Erschliessung mit Elektrizität und Leitungen der VBZ erfolgt über den Anschluss an vorhandene Werkleitungsträger in der Hardstrasse via Liftschacht und Passerelle auf die Warteplattform. Das anfallende Meteorwasser wird am Treppenfuss durch eine Rinne gefasst und zur Hauptabwasserleitung in der Hardstrasse bzw. in der Josefstrasse abgeleitet. Für die notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen sind entsprechende Grabarbeiten im Strassenraum notwendig.

#### *Rückbau der bestehenden Haltestelle Pfingstweidstrasse*

Da die bestehende Haltestelle beidseits der Brücke nicht mehr benötigt wird und der bauliche Zustand aller Anlageteile einschliesslich der Aufzugsanlagen schlecht ist, werden die Haltestellenaufgänge Pfingstweidstrasse beim Parkhaus Welte-Furrer und bei der Geroldrampe fachgerecht rückgebaut.

### **Bauausführung**

Die Bauausführung der Haltestelle Schiffbau muss koordiniert mit den beiden Bauprojekten Instandsetzung Hardbrücke (Hauptarbeiten ab Herbst 2009) und Tram Zürich-West (Werkleitungsarbeiten und Anpassungsarbeiten Ebene Hardstrasse) erfolgen. Es ist vorgesehen, die Haltestelle Schiffbau ab Herbst 2009 bis Ende November 2011 zu realisieren, abgestimmt auf die Bauphasen der beiden erwähnten, sich in Ausführung befindende Bauprojekte und rechtzeitig auf die Inbetriebnahme des Trams Zürich-West Ende 2011.

### **Mitwirkung der Bevölkerung und Planaufgabe- und Einspracheverfahren**

#### *Mitwirkung der Bevölkerung*

Das Projekt wurde gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes mittels öffentlicher Auflage der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet. Es sind keine Einwendungen zum Projekt eingegangen.

#### *Planaufgabe- und Einspracheverfahren*

Die öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16, 17 Strassengesetz erfolgte vom 17. April bis 18. Mai 2009. Die vom Rechtserwerb betroffenen Grundeigentümer haben Einsprache gegen das Projekt und die Enteignung erhoben. Der Entscheid über die Einsprachen erfolgt zusammen mit der Projektfestsetzung durch den Stadtrat mittels separater Weisung.

### **Rechtserwerb**

Die Treppen- und Lifttürme befinden sich grösstenteils auf privatem Grund. Der Treppenaufgang Seite Schiffbau, vor der Probehöhle Opernhaus, kommt in den Bereich des Schiffbauplatzes und der Aufgang auf der anderen Seite in den Bereich des Steinfelsplatzes zu liegen. Sowohl beim Schiffbauplatz wie auch beim Steinfelsplatz handelt es sich gemäss den rechtsverbindlich festgesetzten Gestaltungsplänen Escher-Wyss-Gebiet und Steinfels-Areal explizit um Räume mit öffentlichem Charakter, auf denen keine private Nutzung zugelassen ist. Aus diesem Grund führt die im öffentlichen Interesse vorgesehene Beanspruchung durch die Treppenaufgänge nicht zu einer zusätzlichen Nutzungseinschränkung und sie ist darum entschädigungslos zu dulden. Den betroffenen Grundeigentümern wurde der erforderliche Rechtserwerb unter Hinweis auf die Einsprachemöglichkeit gemäss § 17 Strassengesetz persönlich angezeigt. Die Grundeigentümer machen Entschädigungsforderungen geltend und beantragen teilweise die Ausdehnung der Enteignung.

Für den hängigen Rechtserwerb werden deshalb vorsorglich Fr. 100 000.– im Kostenvoranschlag vorgesehen (entspricht 100 m<sup>2</sup> pro Seite zu Fr. 500.–/m<sup>2</sup> für die behauptete Nutzungseinschränkung). Sofern der Rechtserwerb nicht einvernehmlich erfolgen kann, ist nach dem Abtretungsgesetz das Schätzungsverfahren einzuleiten. Über die Entschädigungsforderungen entscheidet dann die Schätzungskommission.

### **Kosten**

Die auf der Lohn-Preis-Basis vom 1. April 2009 errechneten Gesamtkosten für die Haltestelle Schiffbau belaufen sich auf Fr. 5 050 000.– (einschliesslich MwSt). Die Kosten setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

### 1. Objektkredit

Für die Realisierung von beidseits der Brücke gelegenen Brückenauskragungen, Treppen- und Liftzugängen sowie für den Rückbau der beidseits der Brücke bestehenden Haltestelle Pfingstweidstrasse:

<b>Objektkredit</b>	<b>Kosten TAZ Fr.</b>	<b>Kosten ewz Fr.</b>	<b>Total Fr.</b>
Treppen- und Liftaufgänge	2 618 910	52 000	2 670 910
Brückenauskragungen	884 413		884 413
Wartehallen mit Haltestellenausrüstung			
Rückbau Haltestelle	330 250		330 250
Rechtserwerb	100 000		100 000
Verwaltungskosten	288 174		288 174
MwSt	313 253	4 000	317 253
<b>Total Objektkredit</b>	<b>4 535 000</b>	<b>56 000</b>	<b>4 591 000</b>

Folgekosten

Kapitalkosten Fr. 459 100.-

Betriebskosten Die bestehende Bushaltestelle wird ersetzt durch eine neue ähnlichen Ausmasses. Es fallen deshalb keine zusätzlichen Betriebskosten an.

### 2. Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz

Für die Ausrüstung der neuen Haltestelle Schiffbau mit Wartehallen und die Haltestellenausrüstung:

<b>Ausgaben nach PVG</b>	<b>Kosten VBZ Fr.</b>
Treppen- und Liftaufgänge	61 000
Wartehallen mit Haltestellenausrüstung	365 242
MwSt	32 758
<b>Total</b>	<b>459 000</b>

### Anrechenbarkeit an die Baupauschale und Abgeltung durch ZVV

Das vorliegende Projekt wurde der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, zur Äusserung von Begehren nach § 45 des Strassengesetzes eingereicht. Der Kanton stimmte dem Projekt grundsätzlich zu. Der Baupauschale können 100 Prozent der Kosten für die Brückenauskragung angerechnet werden.

Die Aufwendungen der VBZ für die Wartehallen samt Ausrüstung, einschliesslich deren Erschliessung, werden über die Betriebsrechnung der VBZ finanziert bzw. über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten.

Die restlichen Kosten für die Treppen- und Liftzugänge müssen von der Stadt übernommen werden.

### Budgetnachweis

Die Kosten sind im Budget 2009 enthalten und im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) für die Jahre 2010 bis 2013 vorge-merkt.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

**1. Für den Bau der Haltestelle «Schiffbau» mit beidseits auf der Brücke zu erstellenden Brückenauskragungen und Treppen- und Liftzugängen sowie für den Rückbau der beidseits auf der Hardbrücke bestehenden Haltestelle «Pfingstweidstrasse» wird ein Objektkredit von Fr. 4 591 000.- bewilligt.**

- Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2009) und der Bauausführung.**
- 2. Die Motion von Robert Schönbächler und neun Mitunterzeichnenden vom 24. Mai 2000 (GR Nr. 2000/252) wird abgeschrieben. Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements zu übertragen.**

Im Namen des Stadtrates  
die Stadtpräsidentin  
**Corine Mauch**  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**