



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 17. April 2024

GR Nr. 2024/175

Tiefbauamt, Bahnhofquai, Erweiterung Tramwarteallen, Einhausung Treppenabgänge, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung soll im Wesentlichen der hindernisfreie Ausbau der hochfrequentierten Tramhaltestelle «Bahnhofquai» beim Hauptbahnhof finanziert werden, was im engen Strassenraum begrenzt möglich ist, und bauliche Folgemassnahmen wie eine Veränderung der Gleislage und eine Verschiebung des Strassenraums nach sich zieht. Da der ganze Projektperimeter einschliesslich der Tramgleise alt und sanierungsbedürftig ist, diese Anlagen also ohnehin zu erneuern sind, machen die Kosten für den hindernisfreien Haltestellenausbau als solchen etwa 10–15 Prozent der gebundenen einmaligen Ausgaben von insgesamt rund 25 Millionen Franken aus. Koordiniert mit dem hindernisfreien Haltestellenausbau werden davon baulich unabhängige Neugestaltungen der Wartehallen, der Haltestellenbeleuchtung und Möblierung vorgenommen, was zu neuen einmaligen Ausgaben von insgesamt rund 3,7 Millionen Franken führt.

2. Ausgangslage

Der vorliegende Projektperimeter umfasst den Bahnhofquai, Abschnitt Bahnhofbrücke bis Museumstrasse. Der Bahnhofquai ist überkommunal klassiert und in beiden Fahrtrichtungen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar. In Fahrtrichtung Bahnhofbrücke (Seite Hauptbahnhof) sind zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zwei Velostreifen markiert; der eine MIV-Fahrstreifen führt zusammen mit einem Velostreifen in Richtung Postbrücke, der andere MIV-Fahrstreifen führt ebenfalls zusammen mit einem Velostreifen zunächst unter die Bahnhofbrücke und anschliessend in Richtung Rudolf-Brun-Brücke. In Fahrtrichtung Museumstrasse (Seite Limmat) sind drei MIV-Fahrstreifen vorhanden; zwei Fahrstreifen zweigen sich über die Walchebrücke ab, wobei in diese Richtung kein durchgängiger Velostreifen vorhanden ist; ein Fahrstreifen führt zusammen mit einem Velostreifen über die Museumstrasse in Richtung Sihlquai. In der Mitte des Bahnhofquais – zwischen den Fahrstreifen in je eine Fahrtrichtung – befindet sich die hochfrequentierte, bogenförmige Tramhaltestelle «Bahnhofquai» der fünf Tramlinien 4, 11, 13, 14 und 17. Der Strassenraum zwischen der Tramhaltestelle und der Limmat, das heisst in Fahrtrichtung Walchebrücke, ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektperimeters.

Der Bahnhofquai ist sowohl im regionalen als auch im kommunalen Richtplan (Kapitel Velo- und Fussverkehr) festgesetzt; im kommunalen Richtplan (Kapitel Fussverkehr) ist eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingetragen. Mit der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung ist im Projektperimeter die Einführung von Tempo 30 vorgesehen (vgl. Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021). Aufgrund des kurzen Perimeters wird die Einführung von Tempo 30 noch nicht mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt, sondern zusammen mit



2/13

weiteren angrenzenden Strassenabschnitten zu einem späteren, derzeit noch unbekanntem Zeitpunkt realisiert.

Projektauslöser sind die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), weil die Gleise einschliesslich der Gleisentwässerung an und südlich der Tramhaltestelle «Bahnhofquai» altersbedingt erneuert werden müssen. Zudem ist die Tramhaltestelle nicht hindernisfrei ausgebaut.

Die denkmalgeschützten beidseitigen Tramwarteallen sind einschliesslich der bestehenden Haltestelleninfrastruktur und des Kiosks alt und instandsetzungsbedürftig. Die Tragsysteme beider Warteallen bestehen aus Stahlstützen mit einer dünnen Stahlbetondecke und mit rückwärtig verglasten Wandabschlüssen. Insbesondere diese Stützen weisen starke Korrosionen im Fundamentbereich auf. Um die Tragfähigkeit bis zur geplanten Instandsetzung zu gewährleisten, wurden im Jahr 2020 Sofortmassnahmen ergriffen. Im Rahmen des vorliegenden Projekts ist geplant, die Tramwarteallen zu erweitern.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, führt der hindernisfreie Umbau der Tramhaltestelle zu einer Verschiebung des Strassenraums zwischen der Tramhaltestelle und dem Hauptbahnhof. Im Zuge dessen sind Oberflächenanpassungen vorgesehen. Im Weiteren ist der Deckbelag auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs alt und schadhaft.

Das vorliegende Projekt liegt im Perimeter des durch die Motion GR Nr. 2014/308 ausgelösten «Masterplan HB/Central». Mit diesem soll jedoch ein langfristiges Zukunftsbild entwickelt werden, das als Grundlage für weitere, mittel- und langfristige Planungen für die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung von Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Kasernen- und Museumstrasse, Post-, Gessner-, Zoll- und Bahnhofbücke, Gessnerallee, Papierwerd-Areal sowie Central einschliesslich Neumühlequai, Limmatquai und Mühlesteig, verwendet werden kann. Im Rahmen einer von 2020 bis 2022 durchgeführten Testplanung (siehe STRB Nr. 170/2020) wurden unterschiedliche städtebaulich-stadträumlich-verkehrliche Bilder für den Raum HB/Central entwickelt und verschiedene verkehrlich-funktionale und städtebaulich-gestalterische Anforderungen gegeneinander abgewogen. Anhand des nun vorliegenden Schlussberichts der Testplanung soll in einem nächsten Schritt bis etwa Ende 2024 das Zukunftsbild 2050 – der «Masterplan HB/Central» – erarbeitet werden. Anhand dessen werden anschliessend weitere Vertiefungs- und Machbarkeitsstudien ausgelöst. Die detaillierte Stossrichtung des nun zu erarbeitenden Zukunftsbilds 2050 ist derzeit noch offen.

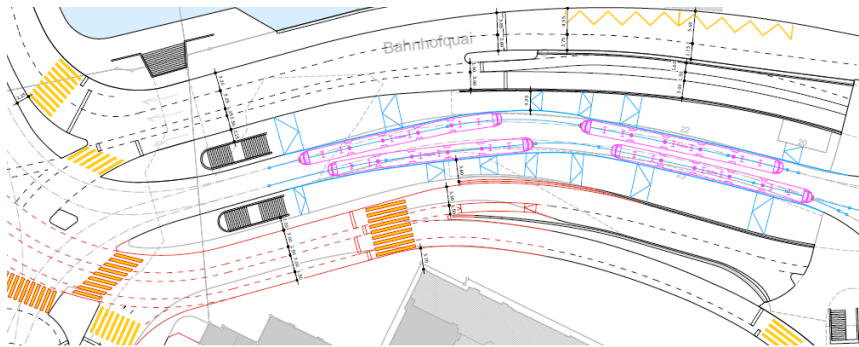
Mit dem vorliegenden Projekt werden keine Präjudizien für die künftige Gestaltung und verkehrliche Organisation im Raum Bahnhofquai geschaffen; dies insbesondere aufgrund des langfristigen Zeithorizonts des «Masterplan HB/Central», da allfällige bauliche Änderungen am Bahnhofquai voraussichtlich etwa 30 Jahre nach dem vorliegenden Projekt umgesetzt würden. Insofern bedingen sich das vorliegende Strassenbauprojekt und der «Masterplan HB/Central» gegenseitig nicht und beide Projekte stellen je eine in sich geschlossene, selbständig sinnvolle und nutzbare Anlage dar.

Ebenso wenig bedingen sich das vorliegende Strassenbauprojekt und die in den Motionen GR Nrn. 2019/43 und 2023/318 geforderte Verschiebung der Haltestelle «Sihlquai». Zwar wird der Betrachtungsperimeter in Bezug auf eine Verschiebung der Haltestelle «Sihlquai» auch den Knoten Museumstrasse/Bahnhofquai/Walchebrücke umfassen. Derzeit ist jedoch kein

3/13

baulicher Zusammenhang ersichtlich, zumal die vorliegend geplanten baulichen Massnahmen in örtlicher Hinsicht nur bis zum südlichen Bereich dieses Knotens reichen.

2. Projekt



2.1 Strassen-, Gleis- und Werkleitungsbau

Die Gleisanlagen der VBZ haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Sie werden sowohl im Tramhaltestellenbereich als auch südlich der Tramhaltestelle, wo die Gleise in Richtung Bahnhofplatz und Central abzweigen, ersetzt. Auch die alte und schadhafte Gleis Entwässerung wird erneuert. Dadurch bedingt müssen die sich im Unterbeton der Gleisanlagen befindenden Werkleitungen der Dienstabteilung Verkehr (DAV) in ihrer Lage angepasst und Abdeckungen von diversen, im Gleisbereich liegenden Kontrollschächten von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) erneuert werden.

Die Haltekanten der Tramhaltestelle «Bahnhofquai» werden hindernisfrei ausgestaltet, was sich auf den ohnehin zu sanierenden Strassenraum wie folgt auswirkt:

Weil die Tramhaltestelle «Bahnhofquai» bogenförmig ist, sind durchgängig hohe Haltekanten nicht realisierbar. Indem jedoch die Gleisführung der ohnehin alten Gleise im Haltestellenbereich angepasst wird, können bei den vier vorhandenen Haltepositionen zumindest 6,25 m bis 26 m lange Teilerhöhungen umgesetzt werden. Aus Platzgründen führt die Anpassung der Gleisführung dazu, dass die Gleise und die Perrons, insbesondere das westliche Perron (Seite Hauptbahnhof), um rund 1,20 m in Richtung Hauptbahnhof verschoben werden müssen. Dadurch bedingt müssen die Stützwände des westlichen Rampenbauwerks teilweise abgebrochen und an leicht versetzter Lage neu erstellt werden. Deshalb muss auch der an den westlichen Perron angrenzende Strassenraum in Richtung des Hauptbahnhofs verschoben werden. Infolgedessen muss ein Kombimast (Fahrleitungsmast mit öffentlicher Beleuchtung) rund 3 m weiter südlich verschoben werden.

Damit der Strassenraum für den hindernisfreien Ausbau der Tramhaltestelle «Bahnhofquai» überhaupt verschoben werden kann, muss der ganze Oberbau des Strassenkörpers zwischen dem westlichen Perron und dem Hauptbahnhof aufgerissen und die Strasse an versetzter Lage neu erstellt werden, was dementsprechend auch eine Anpassung der Strassenentwässerung bedingt. Die bestehende Mittelsinsel, die die Fahrspur in Richtung Postbrücke von jener in Richtung Rudolf-Brun-Brücke trennt, kann im Rahmen des Wiederaufbaus des Strassen-



4/13

körpers zufolge Platzmangels nicht mehr errichtet werden, weil sie teilweise in den Fahrstreifen (in Richtung Rudolf-Brun-Brücke) zu liegen käme. Der bestehende Fussgängerstreifen, der aktuell über diese Mittelinsel führt, muss für die Erneuerung des Strassenoberbaus ohnehin entfernt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird er aus Platzgründen rund 5 m weiter nördlich markiert. Der verschobene Fussgängerstreifen wird künftig ohne Mittelinsel über die Strasse führen, weshalb die bestehende Lichtsignalanlage zum Schutz der querenden Passanten 24 Stunden, insbesondere auch nachts, in Betrieb sein wird.

Im Zuge der ohnehin notwendigen Erneuerung des Strassenoberbaus ist im Weiteren vorgesehen, den Strassenraum um rund 1,60 m zu verbreitern, damit die bestehenden MIV-Fahrstreifen und Velostreifen wie folgt verbreitert werden können: Beide MIV-Fahrstreifen werden von gegenwärtig je 2,50 m auf je 3,00 m verbreitert. Der an den Vorplatz des Hauptbahnhofs angrenzende Velostreifen wird von 1,30 m auf 1,50 m und der Velostreifen zwischen den beiden MIV-Fahrstreifen von 1,50 m auf 1,80 m verbreitert. Auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs wird der Deckbelag altersbedingt erneuert.

Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit den bestehenden Velostreifen wird die Velostrategie bereits berücksichtigt. Der Hitzeminderung dienende Massnahmen sind im vorliegenden Projektperimeter nicht möglich, da für Baumpflanzungen kein Platz besteht und etwa versickerungsfähige Beläge zufolge der Unterbauung (ShopVille-Zürich) nicht verwendet werden können.

Die Verschiebung des Strassenraums bedingt im Weiteren den Abbau der auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs bestehenden 14 Motorrad- und 40 Veloabstellplätze. Diese können aus Platzgründen nicht mehr ersetzt werden. Im Raum des Hauptbahnhofs bleiben rund 400 Veloabstellplätze vorhanden. Mit dem derzeitigen Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung mit Velostation kommen künftig rund 900 geschützte Veloabstellplätze hinzu.

Nach Abschluss der Bauarbeiten bringt die DAV nebst dem neuen Fussgängerstreifen samt Lichtsignalanlage beim Knoten Bahnhofquai / Museumstrasse auch die bestehenden Markierungen, Signalisationen und die Lichtsignalanlage beim Bahnhofplatz unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen neuen Gegebenheiten wieder an. Aufgrund der hohen Fahrgastfrequenz wird im Knoten Museumstrasse / Bahnhofquai zusätzlich ein neuer Fussgängerstreifen samt Lichtsignalanlage errichtet.

2.2 Erneuerung und Erweiterung Tramwarteallen

Die bestehenden Tramwarteallen werden altersbedingt ersetzt, wobei insbesondere ein Teil der westlichen Tramwartealle aufgrund der Verschiebung des westlichen Perrons und des dadurch bedingten Rückbaus der westlichen Rampenwand rückgebaut und an versetzter Lage neu erstellt werden muss. Die Tragstruktur und Oberflächen der Tramwarteallen werden umfassend instandgesetzt. Die bestehenden Verglasungen entlang beider Tramwarteallen sowie der Kiosk und die bestehende Haltestelleninfrastruktur, wie etwa Fahrpläne, Smartinfo und Linienanzeigen, Ticketautomaten, Sitzbänke und Abfalleimer werden altersbedingt ersetzt. Auch die alte Haltestellenbeleuchtung wird erneuert. Auf den Dachflächen der beiden Warteallen werden Photovoltaikanlagen (PV) angebracht. Es wird ein hoher Eigenverbrauch



5/13

des produzierten Stroms für den Betrieb der Haltestelle angestrebt. Um den denkmalpflegerischen Ansprüchen zu genügen, muss sich die PV-Anlage optimal in die Dachfläche einfügen. Um die Bauzeit an diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt möglichst kurz zu halten, sind Beschleunigungsmassnahmen geplant.

Für einen verbesserten Witterungsschutz werden die Tramwarteallen bis zu den Treppenabgängen zum ShopVille erweitert und mit neuen Sitzbänken ergänzt. Auch die erweiterten Tramwarteallen werden beleuchtet und mit PV-Anlagen ausgestattet sein. Die Treppenabgänge werden eingehaust. Durch die Verlängerung der Tramwarteallen bedingt, muss das Elektrizitätswerk (ewz) einen weiteren Kombimast (Fahrleitungsmast mit öffentlicher Beleuchtung), der heute auf dem westlichen Perron platziert ist, auf den Vorplatz des Hauptbahnhofs versetzen. Auf dem östlichen Perron kommt die Rückwand des verlängerten Wetterschutzdachs auf den Einstieg eines Werkleitungsschachts zu stehen, weshalb dieser Einstieg ebenfalls angepasst werden muss.

3. Bauausführung

Der Baubeginn ist für Mitte 2025 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2026.

4. Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr

Für das vorliegende Bauvorhaben wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht (Art. 18 ff. Eisenbahngesetz, SR 742.101), weshalb anfangs 2025 mit der Plangenehmigung gerechnet werden darf. Damit termingerecht mit den Bauarbeiten begonnen werden kann, müssen im vorliegenden Baukredit eingerechnete, die Ausführung vorbereitende Planerleistungen (SIA-Phasen 41, 51: Ausschreibungsplanung, Ausschreibung und Ausführungsplanung) vor der Plangenehmigung, etwa ab Herbst 2024, anhand genommen werden. Die vorliegend zu bewilligenden neuen einmaligen Ausgaben stehen daher unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Plangenehmigung, jedoch nur soweit es sich dabei nicht um die Ausführung vorbereitende Planerleistungen handelt. Mit diesen Planerleistungen wird aufgrund der Massnahmen an den Wartehallendächern zugewartet, bis die neuen einmaligen Ausgaben vom Gemeinderat bewilligt wurden. Der Zeitbedarf für diese Planerleistungen beträgt vorliegend etwa 15 Monate und aus koordinatorschen Gründen müssen die Bauarbeiten von Januar bis Dezember erfolgen. Würde man mit dieser Planung auf die Plangenehmigung warten, bestünde die Gefahr, dass der Umbau des Bahnhofquais auf den Januar des darauffolgenden Jahres verschoben werden müsste. Die Ausgaben für die Vollendung dieser Planerleistungen (SIA-Phasen 41, 51) belaufen sich vorliegend auf maximal rund Fr. 130 000.–, die für den Fall, dass die Plangenehmigung wider Erwarten nicht erteilt würde, à fonds perdu wären.

5. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Projekt wurde dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) zugestellt. Das kantonale Amt für Mobilität hat am 5. Mai 2022 Begehren geäussert, die in der Folge soweit als möglich berücksichtigt werden konnten.



6/13

6. Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. Oktober 2023 errechneten Kosten für den Strassen-, Gleis- und Werkleitungsbau, für die Erneuerung der Tramwarteallen, der Haltestelleninfrastruktur und des Kiosks sowie für die Erweiterung der Tramwarteallen und die Einhausung der Treppenabgänge am Bahnhofquai belaufen sich insgesamt auf Fr. 28 570 000.–. Mit Verfügung des damaligen Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE) Nr. 232 vom 12. September 2018 wurden für die Ausarbeitung einer Vorstudie neue einmalige Ausgaben von Fr. 900 000.– bewilligt. Für die Ausarbeitung eines Vor- und Bauprojekts wurde mit Verfügung VTE Nr. 13999 vom 22. Februar 2021 ein Projektierungskredit von Fr. 1 330 000.– bewilligt, davon Fr. 585 000.– als neue einmalige Ausgaben und Fr. 745 000.– als gebundene einmalige Ausgaben. Die bewilligten Projektierungskosten von insgesamt Fr. 2 230 000.– sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

6.1 Neue einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Strassenbauprojekt Bahnhofquai neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 675 000.– an, die sich wie folgt zusammensetzen:

Für die Erweiterung der Wartehallen einschliesslich der ergänzenden Möblierung (Anteil Tiefbauamt [TAZ]) und der Erweiterung der Haltestellenbeleuchtung sowie für die dadurch bedingte Verschiebung eines Kombimastes und eines Werkleitungsschachteinstiegs, die Einhausung der Treppenabgänge, die Photovoltaikanlagen und den neuen Fussgängerstreifen samt neuer Lichtsignalanlage beim Knoten Bahnhofquai / Museumstrasse werden Fr. 2 962 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau (inkl. Photovoltaikanlagen)	2 319 471			2 319 471
Diverse Anlagen DAV		65 000		65 000
Öffentliche Beleuchtung			100 000	100 000
MWST 8,1 %	187 877	5265	4860	198 002
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	233 834			233 834
Zwischensumme	2 745 546	70 265	104 860	2 920 671
Reserven 1 %**	30 454	-265	11 140	41 329
Total	2 776 000	70 000	116 000*	2 962 000

* Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 116 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (AS 611.101) von Fr. 40 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 76 000.– (einschliesslich MWST).

** Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 6 % Reserven vorgesehen.

Für die Erweiterung der Wartehallen einschliesslich der ergänzenden Möblierung (Anteil VBZ) werden Fr. 713 000.– zulasten der VBZ wie folgt bewilligt:



7/13

	Fr.
Hochbau	600 000
MWST 8,1 %	48 600
Zwischensumme	648 600
Reserven 10 % (einschl. MWST)*	64 400
Total einschl. MWST	713 000
Abzüglich davon MWST	-53 426
Total ohne MWST	659 574

* Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 6 % Reserven vorgesehen.

Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,75 % von Fr. 2 962 000.– (gemäss STRB Nr. 1142/2023)	52 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 2 776 000.–, 40 Jahre)	70 000
DAV (5 % von Fr. 70 000.–, 20 Jahre)	4000
ewz öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 116 000.–, 25 Jahre)	5000
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 2 962 000.–	44 000
Total	175 000

6.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 24 895 000.–, wovon zufolge der ohnehin notwendigen Sanierung des ganzen Strassenraums samt Tramgleisen etwa 10–15 Prozent für den hindernisfreien Haltestellenausbau benötigt werden. Die gebundenen einmaligen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

Für den hindernisfreien Ausbau der Haltestelle «Bahnhofquai» und die dadurch bedingten Verschiebungen und Anpassungen der Perrons, der Rampenwand und des angrenzenden Strassenraums einschliesslich der Verschiebung der bestehenden Lichtsignalanlage mit Fussgängerstreifen beim Bahnhofplatz und der Strassenentwässerung, für die durch die Erneuerung der alten Gleise bedingten Anpassungen der Werkleitungen und Kanalabdeckungen, für die Erneuerung des Deckbelags auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs, für die Erneuerung der bestehenden Wartehallen (Anteil TAZ) und für die Erneuerung des Kiosks (Anteil TAZ) sowie für die bestehenden Markierungen und Signalisationen werden Fr. 14 597 000.– wie folgt bewilligt:



8/13

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau (inkl. Erneuerung Wartehallen und Kiosk Anteil TAZ)	11 349 617		16 000	1 000	11 366 617
Kanalbau		32 000			32 000
Diverse Anlagen DAV			431 000		431 000
Öffentliche Beleuchtung				111 000	111 000
MWST 8,1 %	921 020	2592	36 207	5 427	965 246
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	1 167 705	3 360			1 171 065
Zwischensumme	13 459 342	37 952	483 207	117 427	14 097 928
Reserven 4 %**	484 658	2048	-207	12 573	499 072
Total	13 944 000	40 000	483 000	130 000*	14 597 000

* Die Gesamtleistungen des ewz (Fr.130 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (AS 611.101) von Fr. 45 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 85 000.– (einschliesslich MWST).

** Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 6 % Reserven vorgesehen.

Für die Erneuerung der alten Gleise einschliesslich der Gleisentwässerung, für die durch den hindernisfreien Ausbau bedingte Verschiebung der Gleislage, für die Erneuerung der bestehenden, alten Haltestelleninfrastruktur, für die Erneuerung des Kiosks (Anteil VBZ) und der bestehenden Wartehallen (Anteil VBZ) werden zulasten der VBZ Fr. 10 298 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Gleisanlagen und Tiefbau	6 558 000
Hochbau	1 000 000
Elektrische Anlagen	1 102 000
MWST 8,1%	701 460
Zwischentotal	9 361 460
Reserven 10 % (einschl. MWST)*	936 540
Total einschl. MWST	10 298 000
Abzüglich davon MWST	-771 636
Total ohne MWST	9 526 364

* Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 6 % Reserven vorgesehen.



Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,75 % von Fr. 14 557 000.–* (gemäss STRB Nr. 1142/2023)	255 000
Abschreibungen	
TAZ Erneuerung (10 % von Fr. 13 944 000.–, 10 Jahre)	1 395 000
DAV (5 % von Fr. 483 000.–, 20 Jahre)	25 000
ewz öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 130 000.–, 25 Jahre)	6000
Total	1 681 000

Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten.

* Da es sich bei den Arbeiten von ERZ von Fr. 40 000.– um bauliche Unterhaltsarbeiten zur Gewährleistung der Gebrauchstauglichkeit und Betriebssicherheit ohne Wertvermehrung handelt, entstehen für diese Arbeiten keine Folgekosten.

Die Sanierungsarbeiten dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen oder der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung, LS 131.11). Direkt durch die Erneuerung der Gleisanlagen einschliesslich der Gleisentwässerung bedingt, müssen ERZ-Schachtabdeckungen erneuert und Werkleitungen der DAV im Unterbeton der Gleisanlagen in ihrer Lage angepasst werden.

Gemäss Ziffer 6.1 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des ewz (AS 732.210) baut, betreibt und unterhält das ewz Beleuchtungsanlagen für öffentliche Strassen, Wege und Plätze in der Stadt. Die bestehenden Beleuchtungsanlagen am Bahnhofquai müssen wegen der Erreichung des Lebensalters ersetzt werden. Diese Arbeiten und Aufwendungen sind zur Erfüllung des Leistungsauftrags des ewz zwingend notwendig.

Mit den Sanierungen kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands nicht zugewartet werden und die zu sanierenden Anlagen sind ortsgebunden. Es besteht für die Sanierungsmassnahmen weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).

Zur Gebundenheit der Ausgaben für den hindernisfreien Haltestellenausbau im Besonderen:

Mit der behindertengerechten Ausgestaltung der Tramhaltestelle «Bahnhofquai» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) umgesetzt. In Anbetracht der Höhe der gebundenen Ausgaben von insgesamt rund 25 Millionen Franken und vor dem Hintergrund des «Masterplan HB / Central» bzw. Zukunftsbilds 2050 ist eine Interessenabwägung angezeigt: Denn der für Menschen mit Behinderungen zu erwartende Nutzen, der sich aus der Beseitigung ihrer Benachteiligung ergibt, darf insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand nicht in einem Missverhältnis stehen (vgl. Art. 11 Abs. 1 lit. a BehiG). Zur Beurteilung der Frage, ob ein solches Missverhältnis vorliegt, müssen namentlich die Zahl der Personen, die die Baute oder Anlage benutzen, die Bedeutung der Baute oder



10/13

Anlage für Menschen mit Behinderungen sowie der provisorische oder dauerhafte Charakter der Baute oder Anlage berücksichtigt werden (vgl. Art. 6 Abs. 1 Behindertengleichstellungsverordnung, SR 151.31). Wie erwähnt, belaufen sich die Kosten für den hindernisfreien Haltestellenausbau als solchen zufolge der ohnehin alten Strassen und Tramgleise auf etwa 10–15 Prozent der gebundenen einmaligen Ausgaben von insgesamt rund 25 Millionen Franken, d. h. auf rund 2.5 Millionen Franken. Die Haltestelle «Bahnhofquai» ist mit etwa 44 000 Passagieren pro Tag eine der wichtigsten (Umsteige-)Haltestellen im Netz der VBZ, befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs und ist somit von grosser Bedeutung. Der Charakter des vorliegenden Projekts kann als dauerhaft und nicht provisorisch betrachtet werden: Die Haltestelle «Bahnhofquai» wird nach der Realisierung desselben voraussichtlich etwa 30 Jahre lang so verbleiben, da das Zukunftsbild 2050 bzw. der «Masterplan HB / Central» den Stand von Machbarkeitsevaluationen mit langfristigem Planungshorizont haben. Zusammenfassend kann ein Missverhältnis zwischen wirtschaftlichem Aufwand und Nutzen des hindernisfreien Haltestellenausbaus somit verneint werden.

In sachlicher Hinsicht sind zum vorliegenden Ausbau keine Alternativen mit gleicher Wirkung möglich:

Damit die Tramhaltestelle hindernisfrei ausgebaut werden kann, müssen bei der Berechnung der Gleisgeometrie technische Minimalradien eingehalten werden. Diese Minimalradien stellen sicher, dass die für einen autonomen Ein- und Ausstieg aus dem Tram maximal zulässige Spaltbreite umgesetzt werden kann. Die vorliegend berechneten Minimalradien führen dazu, dass die gegenwärtige Gleisgeometrie angepasst werden muss, damit die bogenförmige Tramhaltestelle «Bahnhofquai» überhaupt, d. h. zumindest mit Teilerhöhungen an den vier Haltepositionen, hindernisfrei ausgebaut werden kann.

Direkt durch den hindernisfreien Ausbau bedingt, muss – wie erwähnt – die Gleisführung leicht angepasst werden, wofür die Gleise, die Perrons und der an das westliche Perron angrenzende Strassenraum um rund 1,20 m in Richtung Hauptbahnhof verschoben werden müssen. Diese Verschiebung hat im Wesentlichen zur Folge, dass die Stützwände des westlichen Rampenbauwerks teilweise abgebrochen und an leicht versetzter Lage neu erstellt werden müssen. Ohne diese Verschiebungen und Anpassungen wäre ein hindernisfreier Ausbau der bogenförmigen Tramhaltestelle gar nicht realisierbar.

Wie ausgeführt, ist für die Verschiebung des Strassenraums notwendig, dass der ganze Oberbau des Strassenkörpers zwischen dem westlichen Perron und dem Hauptbahnhof aufgerissen und die Strasse an versetzter Lage neu erstellt sowie dementsprechend auch die Strassenentwässerung angepasst wird. Im Zuge dessen wird der Fussgängerstreifen zwischen dem Bahnhofquai und dem Vorplatz des Hauptbahnhofs, der für die Strassenerneuerung ohnehin entfernt wird, nach dem Wiederaufbau des Strassenkörpers um rund 5 m in Richtung Museumstrasse verschoben. Dies aus folgendem Grund: Die durch den hindernisfreien Ausbau bedingte Verschiebung der Gleise führt dazu, dass im gegenwärtigen Fussgängerwartebereich des westlichen Perrons ein Platzengpass für die wartenden Zufussgehenden entsteht. Auch auf Seiten des Hauptbahnhofs verbleibt aufgrund der Verschiebung des Strassenraums kein hinreichend grosser und sicherer Bereich für die wartenden Zufussgehenden. Hinzu kommt,



11/13

dass – verbliebe der Fussgängerstreifen am gegenwärtigen Ort – der Wartebereich des westlichen Perrons genau dort zu liegen käme, wo künftig eine gerade Haltekante beginnt, mithin, wo künftig Personen mit einer Mobilitätseinschränkung, etwa Rollstuhlfahrende, aus dem Tram aussteigen werden. Um diesen beidseitigen Platzengpass zu beheben und um Konfliktsituationen zwischen den wartenden Passagieren und dem Manövrierbereich von Rollstuhlfahrenden zu vermeiden, muss der Fussgängerstreifen samt Lichtsignalanlage um rund 5 m in Richtung Museumstrasse verschoben werden. Der Entscheidungsspielraum für diese Verschiebung ist aufgrund der aufgezeigten Umstände nicht erheblich.

Im Zuge der Verschiebung oder des Wiederaufbaus des Strassenoberkörpers wird sodann der Strassenraum um rund 1,60 m verbreitert, damit die beiden MIV-Fahrstreifen von gegenwärtig je 2,50 m auf je 3,00 m sowie der an den Vorplatz des Hauptbahnhofs angrenzende Velostreifen von 1,30 m auf 1,50 m und jener zwischen den beiden MIV-Fahrstreifen von 1,50 m auf 1,80 m verbreitert werden können. Mit der Verbreiterungen der MIV- und Velostreifen wird eine Anpassung an die aktuell geltenden technischen Normen vorgenommen (vgl. Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS], VSS-40 201 «Geometrisches Normalprofil» Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer einschliesslich Anhänge 1 und 2; VSS-40 252 «Knoten, Führung des Veloverkehrs») und die Verbreiterung kann, wie ausgeführt, ebenfalls im Zuge des ohnehin notwendigen Wiederaufbaus des Strassenkörpers vorgenommen werden. Die Verschiebung des Fussgängerstreifens sowie die Verbreiterung des Strassenraums sind im Sinne des koordinierten Bauens zeitlich mit der Wiederinstandstellung des Strassenkörpers vorzunehmen.

Zusammenfassend besteht vor diesem Hintergrund auch für diese Anpassungen und Massnahmen weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 GG.

6.3 Folgekosten VBZ

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Sämtliche Ausgaben der VBZ werden deshalb gemäss § 3 i. V. m. § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt.

6.4 Kreditsplitting

Die gebundenen Ausgaben, die für die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen anfallen (Kapitel 6.2), können auch ohne die neuen Ausgaben für die im Kapitel 6.1 beschriebenen Massnahmen ausgeführt werden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in gebundene und neue Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

Die neuen Ausgaben fallen im Wesentlichen für die Erweiterung der Wartehallen und Haltestellenbeleuchtung, für ergänzende Möblierung und dadurch bedingte Massnahmen wie die



12/13

Verschiebung eines Kombimastes und eines Werkleitungsschachteinstiegs an, für die Einhausung der Treppenabgänge, die Photovoltaikanlagen und den neuen Fussgängerstreifen samt neuer Lichtsignalanlage beim Knoten Bahnhofquai / Museumstrasse. Diese Neugestaltungen sind, wenn möglich, koordiniert mit den weiteren Bauarbeiten auszuführen, sodass an dieser stark frequentierten Lage beim Hauptbahnhof nur eine Baustelle nötig ist. Die Neugestaltungen können jedoch auch weggelassen werden, ohne die Funktionsfähigkeit der Haltestelle oder den hindernisfreien Ausbau derselben einzuschränken. Für die den gebundenen Ausgaben zugeordneten Massnahmen ist somit bei einer Ablehnung der neuen Ausgaben keine Neuprojektierung erforderlich bzw. kann der hindernisfreie Haltestellenausbau samt seiner weiteren baulichen Folgen mit den gebundenen Ausgaben tatsächlich ausgeführt werden, selbst wenn die neuen Ausgaben abgelehnt werden.

7. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Die neuen einmaligen Ausgaben belaufen sich auf insgesamt Fr. 3 675 000.–, die gebundenen einmaligen Ausgaben auf Fr. 24 895 000.–. Für die Bewilligung von gebundenen einmaligen Ausgaben von mehr als zwei Millionen Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 65 lit. a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]). 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 [AS 101.100]).

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 ROAB das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend sind das Hochbaudepartement sowie das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement je in ihrem Zuständigkeitsbereich mit der Umsetzung zu beauftragen.

Die Ausgaben des TAZ, der VBZ und des ewz sind im Budget 2024 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2024–2027 vorgemerkt. Die Ausgaben der DAV sind weder im Budget 2024 eingestellt noch im Finanz- und Aufgabenplan 2024–2027 vorgemerkt. Sie können jedoch durch Umlagerungen sichergestellt werden.



13/13

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Erweiterung der Wartehallen einschliesslich der ergänzenden Möblierung und der Erweiterung der Haltestellenbeleuchtung, die Einhausung der Treppenabgänge, die Photovoltaikanlagen und den neuen Fussgängerstreifen samt Lichtsignalanlage am Bahnhofquai werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 675 000.– bewilligt, davon Fr. 713 000.– nach PVG (Preisstand: 1. Oktober 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).**
- 2. Die neuen einmaligen Ausgaben stehen unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr, soweit es sich nicht um die Ausführung vorbereitende Planerleistungen handelt.**

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