

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 9. September 2020

### **Tiefbauamt, Hohlstrasse, Abschnitt Seebahnstrasse bis Hardplatz, Neugestaltungsmassnahmen, Velomassnahmen, Bäume, Objektkredit**

#### **1. Ausgangslage**

Die Hohlstrasse ist eine regionale Hauptverkehrsstrasse. Über die Hohlstrasse verläuft im Projektperimeter ein regionaler Veloweg. Die Zypressen- und die Erismannstrasse, die im Projektperimeter in die Hohlstrasse einmünden, sind kommunal klassiert. Über die Erismannstrasse verläuft ebenfalls ein regionaler Veloweg, der die Hohlstrasse quert. Die Velomassnahmen sind aktuell noch nicht umgesetzt. In der Hohlstrasse sind stadtauswärts zwei Fahrspuren und stadteinwärts eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden. Beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse ist für den MIV stadteinwärts zudem eine kurze Rechtsabbiegespur vorhanden. Das Tram und der Bus verkehren auf einem Eigentrassee. Bei der Ausfahrt aus dem Hardplatz kommt es zu einer kurzen Mischverkehrsfläche.

Ausgelöst wird das Projekt durch das Tiefbauamt (TAZ), da der Strassenoberbau im gesamten Projektperimeter in einem schlechten Zustand und erneuerungsbedürftig ist.

Die Gleisanlagen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) in der Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse, sind sanierungsbedürftig. Die Infrastruktur der Haltestelle «Güterbahnhof» ist ebenfalls erneuerungsbedürftig und nicht behindertengerecht gestaltet.

Die öffentliche Beleuchtung des Elektrizitätswerks (ewz) im Projektperimeter ist alt und erneuerungsbedürftig. Weiter müssen aus Kapazitätsgründen neue Rohrblockanschlüsse erstellt werden.

#### **2. Lärmsanierung**

Die Hohlstrasse ist im Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) i. S. v. Anhang 3 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) betroffen. Gemäss dem ausgearbeiteten akustischen Projekt sind Massnahmen an der Quelle (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit) unverhältnismässig und Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Bau von Lärmschutzwänden) nicht möglich. Für den fraglichen Abschnitt müssen daher Sanierungserleichterungen beantragt werden.

Das Lärmschutzrecht sieht vor, dass bestehende Anlagen, die umgebaut oder erweitert werden, gleichzeitig saniert werden müssen (Art. 18 Abs. 1 Bundesgesetz über den Umweltschutz [USG, SR 814.01]). Die Lärmimmissionen wesentlich geänderter oder erweiterter Anlagen müssen dabei soweit saniert werden, dass die IGW eingehalten sind. Ist das – wie im vorliegenden Fall – nicht möglich und bleiben die IGW überschritten, können gemäss Art. 14 LSV Sanierungserleichterungen erteilt werden. Die Stadt hat als Anlageeigentümerin in solchen Fällen Ersatzmassnahmen, d. h. den Einbau von Lärmschutzfenstern, zu finanzieren, wenn an der Anlage eine wesentliche Änderung vorgenommen wird (Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Art. 10 und 11 LSV; Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 1 USG; § 43 Strassengesetz [StrG, LS 722.1], § 27 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]). Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen aufgrund der umfangreichen Erneuerung des gesamten Strassenoberbaus eine wesentliche Änderung i. S. v. Art. 8 Abs. 2 LSV dar, da die Bausubstanz stark verändert wird: Die Fundations-, Trag-, Binder- und Deckschichten werden fast vollständig ersetzt. Die Kosten für diese Massnahmen sind zudem erheblich, da sie jenen für einen Neubau nahekommen.

Die auf Schätzungen und Berechnungen beruhenden Ausgaben für Lärmschutzfenster belaufen sich auf rund Fr. 1 591 000.– und sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten. In einem nachfolgenden Verfahren wird gemäss dem Schallschutzfenster-Reglement (AS 713.200) konkret geprüft, bei welchen Gebäuden wie viele Lärmschutzfenster eingebaut werden müssen.

### **3. Projekt**

#### *3.1 Strassenbau*

In der Hohlstrasse wird im gesamten Projektperimeter in beide Richtungen – ausgenommen Abschnitt Hohlstrasse 216 bis Hardplatz in Fahrtrichtung Altstetten – ein rund 1,50 m breiter Velostreifen auf der MIV-Fahrspur markiert. Zur Umsetzung des Velostreifens werden auf der Höhe Hohlstrasse 201–217 auf der südlichen Strassenseite die bestehenden blauen und weissen Parkplätze aufgehoben und der Randstein wird in Richtung Süden versetzt, wodurch das Trottoir von aktuell rund 4,20 m auf rund 2,40 m verschmälert wird.

Zwischen der Hohlstrasse 216 und dem Hardplatz besteht in Fahrtrichtung Altstetten heute ein baulich von der Fahrbahn abgetrennter, jedoch gemischter Fuss- und Veloweg. Dieser verläuft zunächst östlich der Auffahrrampe zur Hardbrücke und anschliessend unter der Auffahrrampe hindurch zum Hardplatz. Der Fuss- und Veloweg wird nun östlich der Auffahrrampe zum Hardplatz bis zum heutigen Zugang zur Parzelle AU6484 von Immobilien Stadt Zürich (IMMO) in Richtung der Böschung der Parzelle so verbreitert, dass dem Fussverkehr neu eine 2 m breite Gehfläche und dem Veloverkehr eine taktil abgetrennte 1,80 m breite Fahrfläche zur Verfügung steht. Rund 15 m nach dem Zugang zur Parzelle wird der Fussverkehr auf dem bestehenden Fussweg zum Hardplatz weitergeführt. Für den Veloverkehr wird mittels einer Stützkonstruktion von rund 2,50 m Höhe unter der Auffahrrampe zur Hardbrücke hindurch ein neuer Weg zur Hohlstrasse hinunter angelegt. Der Fuss- und Veloweg kommt dabei teilweise auf der Parzelle AU6484 zu liegen, die sich im Verwaltungsvermögen der IMMO befindet. Zur Umsetzung des Fuss- und Velowegs muss die Böschung dieser Parzelle abgebaut und nach dessen Erstellung wieder aufgeschüttet und begrünt werden.

Für den Veloverkehr von der Hohlstrasse auf die Hardbrücke wird auf der Auffahrrampe ein 1,50 m breiter Velostreifen markiert. Für die Rückführung des Velostreifens in den bestehenden Velo-/Gehweg auf dem Trottoir der Hardbrücke muss die bestehende Brüstung zwischen Trottoir und Fahrspur, die keine statische Funktion aufweist, auf einer Länge von rund 8,10 m abgebrochen werden.

Auf der Höhe der Erismannstrasse wird ein neues, geregeltes Querungsangebot für das Velo über die Hohlstrasse geschaffen: Bei der Einmündung der Erismannstrasse in die Hohlstrasse wird neu ein Lichtsignal für den Veloverkehr erstellt. Zudem wird eine Velofurt parallel zum neuen Fussgängerstreifen erstellt. So kann der Anschluss an die im Projekt Fuss- und Velo-Verbindung Kreis 4–5 (Bau-Nr. 02425) geplante Fuss- und Velobrücke über die Gleisanlagen, die die Kreise 4 und 5 verbinden soll, gewährleistet werden.

Beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse wird der Velostreifen auf der Fahrspur geradeaus markiert. Auf der separaten Rechtsabbiegespur wird kein Velostreifen markiert, da keine Veloroute von der Hohlstrasse in die Seebahnstrasse führt. Die Veloroute von der Hohlstrasse in Richtung Lochergut verläuft über die Erismannstrasse. Da auch in der Seebahnstrasse keine Veloroute verläuft, würde es an einem Anschlussangebot fehlen. Weiter wäre für einen Velostreifen auf der Rechtsabbiegespur zusätzlicher Landerwerb erforderlich, weshalb auf die Markierung verzichtet wird.

Im gesamten Projektperimeter erfolgt eine Sanierung des Strassenoberbaus sowie der Schlammsammler.

Die Haltestelle «Güterbahnhof» stadteinwärts wird gegenüber heute rund 80 m stadteinwärts verschoben. Die Haltestelle «Güterbahnhof» stadtauswärts wird ebenfalls rund 30 m stadteinwärts verschoben. Beide Haltestellen liegen anschliessend unmittelbar am Knoten Seebahn-/Hohlstrasse und werden für die behindertengerechte Ausgestaltung auf einer Länge von rund 25 m von insgesamt 43 m mit einem verkürzten Zürich-Bord von 28 cm Höhe realisiert. Eine durchgängig hohe Haltekante ist aufgrund der notwendigen geraden Anfahrtstrecke des Busses nicht umsetzbar. Im übrigen Bereich beträgt die Haltekantenhöhe 16 cm. Zugleich werden die Haltestelleninseln zur behindertengerechten Ausgestaltung von aktuell rund 2 m auf bis zu 2,90 m verbreitert. Die Verschiebung beider Haltestelleninseln ist erforderlich für deren Verbreiterung, da ansonsten der Strassenquerschnitt mit den zwei MIV-Fahrstreifen stadtauswärts aufgrund der Engpässe beim AlpiQ-Gebäude und dem Erismannhof nicht realisiert werden und die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs am Knoten Seebahn-/Hohlstrasse nicht erhalten bleiben könnte i. S. v. Art. 104 Verfassung des Kantons Zürich (LS 101). Bisher war die Haltestelle lediglich an den westlichen Zugängen mittels eines Fussgängerstreifens mit Lichtsignalanlage erschlossen. Neu werden auch die östlichen Zugänge zur Haltestelle mit einem Fussgängerstreifen und einer Lichtsignalanlage erschlossen.

Im Rahmen des Strassenbauprojekts werden die Trottoirbreiten streckenweise angepasst. Südseitig auf der Höhe Hohlstrasse 201–217 weist das Trottoir eine Breite von rund 4,20 m auf, es sind jedoch blaue und weisse Parkplätze sowie Container und Verteilkabinen darauf angeordnet. Zur Umsetzung der Velomassnahmen werden die Parkplätze aufgehoben und der Randstein wird in Richtung Süden versetzt, wodurch das Trottoir auf rund 2,40 m verschmälert wird. Nordseitig beträgt die Trottoirbreite im Projektperimeter aktuell rund 2 m. Sie wird ab der Hohlstrasse 176 bis zum Hardplatz auf bis zu 3,40 m verbreitert, um mehr Platz zu schaffen für das durch den Neubau des PJZ erwartete erhöhte Fussgängeraufkommen. Das Trottoir vor dem PJZ-Neubau wird aufgehoben, da an dieser Stelle im Rahmen des kantonalen PJZ-Projekts eine Aufenthaltsfläche bzw. ein Fussgängerbereich umgesetzt wird. Das Trottoir vor der Liegenschaft Hohlstrasse 149/151 wird von aktuell rund 1,60 m auf 2 m verbreitert, wofür Landerwerb erforderlich ist (vgl. Kapitel 3.1.1 f.). Bei der Einmündung der Zypressenstrasse in die Hohlstrasse wird das Trottoir im Zuge der notwendigen Oberbausanierung zur besseren Übersichtlichkeit im Einmündungsbereich von rund 4,50 m um rund 2,50 m auf rund 7 m verbreitert. Im restlichen Projektperimeter wird das Trottoir wie bisher mit einer Breite von rund 2 m umgesetzt.

Sämtliche Fussgängerstreifen im Projektperimeter werden durch eine rechtwinklige Anordnung zum Randstein und das Anbringen von Leitlinien neu auf die Bedürfnisse der Sehbehinderten ausgerichtet. Der bestehende, mittels Lichtsignal geregelte Fussgängerstreifen inklusive Fussgängerinsel bei der Zypressenstrasse wird von der Hohlstrasse 189 stadtauswärts um rund 30 m vor die Hohlstrasse 191 verschoben. Somit werden die Übersichtlichkeit und damit auch die Verkehrssicherheit erhöht.

Bei der Einmündung der Erismannstrasse in die Hohlstrasse wird im Zuge der notwendigen Oberbausanierung im Einmündungsbereich die bestehende, bisher nicht normgemässe Trottoirüberfahrt ersetzt und für die normgemässe Ausgestaltung leicht verschmälert.

Die bestehende Verkehrsführung wird grundsätzlich beibehalten. Beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse wird der Strassenraum aber erweitert. Die Erweiterung des Strassenraums ist erforderlich für die Umsetzung der Velomassnahmen, die Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur des MIV in die Seebahnstrasse und für die Verbreiterung des aktuell untermassigen Trottoirs auf Höhe der Liegenschaft Hohlstrasse 149/151 von rund 1,60 m auf rund 2 m. Die Erweiterung des Strassenraums bedingt die folgenden entgeltlichen Landerwerbe durch das TAZ und eine Umwandlung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen:

### 3.1.1 Landerwerb und Vergleich mit der Bau- und Wohngenossenschaft Hohlraum (BG Hohlraum)

Die Erweiterung des Strassenraums kann nur realisiert werden, wenn etwa 70 m<sup>2</sup> Land von der Parzelle AU3581 (Eigentum BG Hohlraum) durch das TAZ erworben werden und zudem die sich auf dieser Parzelle befindende Wohnliegenschaft der BG Hohlraum abgerissen wird. Die Stadt, vertreten durch das TAZ, und die BG Hohlraum einigten sich vergleichsweise über die Landabtretung und die Entschädigung im Zusammenhang mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt sowie die Einräumung der Dienstbarkeiten für die Masten (vgl. Kapitel 3.2 und 3.5) und weitere Rahmenbedingungen.

Der Vertrag wurde unter Vorbehalten am 17. Dezember 2019 öffentlich beurkundet. Gemäss jahrelanger städtischer Praxis erfolgt die Entschädigung für Landabtretungen an gemeinnützige Bauträger zum Richtlinienlandwert. Die BG Hohlraum beabsichtigt, die nicht fürs Strassenbauprojekt benötigte Restfläche der an ihre Parzelle angrenzenden Parzelle AU7080 zum Richtlinienlandwert von Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) zu erwerben (s. Kapitel 3.1.2). Daher wurde am 17. Dezember 2019 vereinbart, dass auch die Entschädigung für den Erwerb der Teilfläche von rund 70 m<sup>2</sup> von der Parzelle AU3581 vom TAZ an die BG Hohlraum zum Richtlinienlandwert von total Fr. 167 300.– erfolgt. Für den mittelbaren Schaden, der sich aus der Landabtretung und insbesondere dem Abbruch des Gebäudes ergibt, wird der Grundeigentümerin – gestützt auf § 13 Abs. 2 Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten (AbtrG, LS 781) – eine Inkonvenienzentschädigung in Höhe von Fr. 1 032 000.– ausgerichtet. Diese Inkonvenienzentschädigung umfasst insbesondere Mietzinsverluste, Restwohnwert und Kosten für den Umzug und die Räumung der abzubrechenden Liegenschaft. Mit dieser Entschädigungszahlung von insgesamt Fr. 1 199 300.– sind die Stadt und die BG Hohlraum im Zusammenhang mit der Abtretung sowie dem damit zusammenhängenden Hausabbruch für das vorliegende Strassenbauprojekt per Saldo aller Ansprüche vollständig auseinandergesetzt.

Die mit der BG Hohlraum vereinbarte Entschädigungszahlung in Höhe von Fr. 1 199 300.– für den Landerwerb und den damit zusammenhängenden Hausabbruch ist angemessen. Dies v. a. deshalb, weil eine zwangsweise Durchsetzung auf dem Enteignungsweg mit erheblichen Prozessrisiken verbunden wäre, da ein Hausabbruch immer einen massiven Eingriff in die von der Bundesverfassung geschützte Eigentumsgarantie darstellt, was angesichts des effektiv notwendigen Landbedarfs von nur 70 m<sup>2</sup> unverhältnismässig erscheint. Kommt hinzu, dass der Landbedarf heute nicht durch Baulinien gesichert ist. Eine Vorlage, die eine entsprechende Anpassung der Baulinie vorsieht, ist derzeit beim Gemeinderat hängig und wird von der vorberatenden Gemeinderatskommission behandelt. Es besteht somit derzeit für die Stadt keine Möglichkeit, das benötigte Land zu enteignen. Gleichzeitig besteht ein grosses öffentliches Interesse, den regionalen Richtplaneintrag Velo zu realisieren.

Eine Schätzung der städtischen Schätzungskommission vom 11. Juli 2018 kommt zum Schluss, dass für die Enteignung des benötigten Lands und den Abbruch des bestehenden Gebäudes eine Entschädigung von Fr. 449 260.– geschuldet wäre. Da heute wie erwähnt keine Rechtsgrundlage für die Stadt besteht, den Erwerb und den Abbruch des Hauses zwangsweise durchzusetzen, ist die Differenz von rund Fr. 750 000.– zwischen der Entschädigung gemäss Schätzungskommission und der vertraglich vereinbarten Entschädigung als öffentliches Interesse bzw. teilweise durch § 13 Abs. 2 AbtrG gedeckt zu betrachten. Dieses öffentliche Interesse gründet zum einen in der Tatsache, dass der Bau der Veloverbindung im heutigen Zeitpunkt bzw. im Zuge der Umsetzung des Strassenbauprojekts erfolgen kann. Ein zwangsweiser Erwerb bzw. eine gerichtliche Durchsetzung würde zu einer mehrjährigen Verzögerung führen. Zum andern wäre ungewiss, ob ein Rechtsanspruch der Stadt zum Erwerb des benötigten Lands überhaupt geschützt würde. Dazu müsste zunächst die geplante Anpassung der Baulinie im Bereich der Parzelle AU3581 von den Gerichten als rechtmässig beurteilt

werden. Zudem müssten die Enteignung des Lands und der damit verbundene Abbruch des bestehenden Hauses von den Gerichten als rechtmässig beurteilt werden. Dazu wäre erforderlich, dass der Landerwerb und der Hausabbruch mit dem überwiegenden öffentlichen Interesse am Bau einer durchgängigen Veloverbindung gerechtfertigt werden könnten. Schliesslich müsste nachgewiesen werden können, dass die Veloverbindung nicht mit einer weniger eingreifenden bzw. weitgehenden Massnahme umgesetzt werden könnte. Es ist somit festzuhalten, dass die Prozesschancen für einen zwangsweisen Erwerb der für den Velostreifen benötigten Fläche als sehr ungewiss bezeichnet werden müssen.

Eine Überbauung der verbleibenden Restflächen der Parzellen AU7080 und AU3581 durch die BG Hohlraum ist möglich: Ein Neubau entlang der Hohlstrasse würde eine städtebauliche Verbesserung und einen Lärmriegel für den Erismannhof bewirken. Ob eine solche Überbauung durch die BG Hohlraum realisiert wird, ist derzeit noch offen.

Diese Umstände und insbesondere die Möglichkeit, die Veloverbindung im Zuge des Strassenbauprojekts umzusetzen sowie die ungewissen Prozessaussichten, rechtfertigen die vertraglich vereinbarte Entschädigungszahlung im Betrag von Fr. 1 199 300.– für den Landerwerb und die damit verbundenen Inkonvenienzen.

Sollte der Gemeinderat die für den Vollzug des Vertrags erforderlichen Ausgaben nicht bewilligen, würde der aussergerichtliche Vergleich dahinfallen, weil der Vertrag unter Vorbehalt der Kreditbewilligung abgeschlossen wurde.

Die Beträge gemäss Kapitel 3.1.1 sind im vorliegenden Objektkredit enthalten.

### *3.1.2 Umwandlung vom Finanzvermögen von LSZ ins Verwaltungsvermögen des TAZ*

Für die Verbreiterung des öffentlichen Strassenraums soll zudem von der 418 m<sup>2</sup> grossen Parzelle AU7080, die sich im Finanzvermögen der LSZ befindet, ein rund 50 m<sup>2</sup> grosser Streifen ins Verwaltungsvermögen des TAZ übertragen werden. Diese Landfläche wird zum Buchwert von Fr. 199 100.– vom Finanzvermögen der LSZ ins Verwaltungsvermögen des TAZ übertragen. Dies wurde im vorliegenden Objektkredit berücksichtigt.

Wie in Kapitel 3.1.1 erläutert, beabsichtigt die BG Hohlraum, die nach Abzug des 50 m<sup>2</sup> grossen Streifens verbleibende Restfläche von rund 368 m<sup>2</sup> der Parzelle AU7080 von der LSZ zu erwerben. Der Erwerb erfolgt zum Richtlinienlandwert. Die BG Hohlraum plant, diese Restfläche zusammen mit ihrem restlichen Grundstück Kat.-Nr. AU3581 neu zu überbauen. Die Restfläche wird durch die Teilabtretung von rund 50 m<sup>2</sup> nicht unverhältnismässig entwertet. Zwischen dem vorliegenden Strassenbauprojekt und diesem Landabtretungsgeschäft besteht kein rechtlicher und sachlicher Zusammenhang und das Strassenbauprojekt könnte unabhängig davon umgesetzt werden. Dieses Landabtretungsgeschäft ist nicht Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung.

### *3.1.3 Landerwerb von der kantonalen Baudirektion*

Im Bereich des PJZ erfolgt zudem ein entgeltlicher Landerwerb durch das TAZ von der Baudirektion von rund 40 m<sup>2</sup> der Parzelle AU7037. Die rund 40 m<sup>2</sup> Land werden entsprechend der Schätzung der städtischen Schätzungskommission vom 11. Juli 2018 mit Fr. 32 000.– entschädigt. Der Landerwerb ist vertraglich geregelt. Dies ist im vorliegenden Objektkredit entsprechend enthalten.

## *3.2 Verkehrsbetriebe*

Die bestehende Gleisanlage der Verkehrsbetriebe wird im gesamten Projektperimeter ersetzt und im Zuge dessen infolge der behindertengerechten und daher auch breiteren Ausgestal-

tung der Haltestelle «Güterbahnhof» um rund 1 m in Richtung Süden verschoben. Die Infrastruktur der Haltestelle «Güterbahnhof» wird ersetzt. Die Maststandorte für die Fahrleitungen werden wie bisher durch Dienstbarkeiten gesichert.

### 3.3 Bäume

Für die Umsetzung der Velomassnahmen beim Hardplatz in Richtung Altstetten müssen bei der Böschung des Grundstücks AU6484 13 Bäume gefällt werden. Es werden auf demselben Grundstück zwölf sowie auf der Parzelle AU6483 (im Eigentum der Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich) zwei Bäume neu gepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus eins.

### 3.4 Parkplätze

Auf die Markierung von Parkfeldern für den Güterumschlag auf dem Gehweg im Projektperimeter wird zugunsten des Fussverkehrs verzichtet. Aktuell sind im gesamten Projektperimeter zwölf weisse und fünf Blaue-Zone-Parkplätze vorhanden, die sich im Abschnitt Hohlstrasse 189–219 auf dem Trottoir und auf der Fahrbahn befinden. Sämtliche Parkplätze werden zur Umsetzung der Velomassnahmen aufgehoben. Die Parkplatzbilanz beträgt somit minus 17.

### 3.5 Werkleitungen

Die öffentliche Beleuchtung wird im gesamten Projektperimeter – in der Hohlstrasse wie bisher durch Seilleuchten und bei der Auffahrt auf die Hardbrücke wie bis anhin durch Kandelaber – ersetzt. Im Rahmen des ohnehin notwendigen Ersatzes werden die Standorte der Masten bzw. Seilleuchten im Meterbereich den neuen Gegebenheiten angepasst. Die neuen Maststandorte werden wie bisher durch Dienstbarkeiten gesichert.

Das ewz nimmt in der Hohlstrasse Anpassungen am Verteilnetz vor. Auf der Strassennordseite erstellt ewz einen neuen Rohrblock im Gehweg. Auf der Strassensüdseite werden Kabel ausgetauscht mittels eines Kabeleinzugs und dem Neubau von Rohrblöcken. Für die Umsetzung dieser Anpassung an der Netzinfrastruktur müssen zudem der Verteilraum auf Höhe Hohlstrasse 186 und die Verteilkabine auf Höhe der Hohlstrasse 209 zurückgebaut werden.

Die im Gleisbereich vorhandenen Kontrollschächte von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) werden infolge der Sanierung und der Verschiebung der Gleisanlagen angepasst, damit ein Einsteigen in die Kanäle möglich bleibt.

Ein Oberflurhydrant der Wasserversorgung (WVZ) wird aufgehoben, da im Rahmen des kantonalen PJZ-Projekts bereits ein neuer Oberflurhydrant als Ersatz im Bereich des neuen PJZ erstellt wurde. Für eine Verbesserung des Brandschutzes wird ein vorhandener Unterflurhydrant durch einen neuen Oberflurhydranten ersetzt.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) erstellt im ganzen Projektperimeter neue Masterschliessungen der Lichtsignalanlagen. Zudem werden auf der Südseite auf der ganzen Länge neue Versorgungsleitungen erstellt. Die bestehenden Versorgungsleitungen auf der Nordseite werden in einzelnen Abschnitten ergänzt. Die bestehenden Versorgungsleitungen der DAV zwischen den VBZ-Gleisen müssen aufgrund des hindernisfreien Haltestellenausbaus an die veränderte Gleislage angepasst werden. Zusätzlich wird beim neuen Fussgängerstreifen auf Höhe der Erismannstrasse (Erschliessung Haltestelle «Güterbahnhof») eine neue Lichtsignalanlage erstellt. Die neuen Maststandorte für die Lichtsignalanlagen werden wie bisher durch kostenpflichtige Dienstbarkeiten gesichert.

Die Energie 360° AG nimmt auf eigene Kosten Anpassungen an den Gasleitungen vor.

### *3.6 Markierungen und Signalisationen*

Im Anschluss an die Instandstellung der Oberfläche bringt die DAV die bestehenden Markierungen und Signalisationen wieder an. Für die Errichtung des Zweirichtungsradwegs sind zusätzliche Markierungen und Signalisationen erforderlich.

## **4. Bauausführung**

Der Baubeginn ist für Winter 2022 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Winter 2023.

## **5. Mitwirkung der Bevölkerung, Auflageverfahren, funktionelle Verkehrsanordnungen**

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG wurde das Strassenbauprojekt mit Rechtserwerb mit dem Bericht zum akustischen Projekt (Sanierungserleichterungen gemäss Art. 14 LSV) vom 22. November bis 23. Dezember 2019 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG). Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften Kreis 4 mit Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 11. November 2019 ausgeschrieben (Verfügung Nr. 2555\_150.450-1004056).

## **6. Einsprachen und separate Projektfestsetzung**

Innerhalb der Auflagefrist sind zwei Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt mit Rechtserwerb und die Lärmsanierung eingegangen. Die Projektfestsetzung sowie der Entscheid über die Einsprache erfolgen mit separatem Beschluss des Stadtrats. Die vorliegende Ausgabenbewilligung steht somit unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung.

## **7. Begehrensäusserung kantonales Amt für Verkehr**

Das vorliegende Projekt wurde dem kantonalen Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 9. November 2018 zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Dieses hat mit Schreiben vom 18. Juli 2019 Begehren geäussert, die in der Folge berücksichtigt werden konnten.

## **8. Kosten**

Mit Verfügungen Nr. 97 vom 17. März 2017 und Nr. 216 vom 28. August 2017 wurde für das Projekt in der Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse, ein Projektierungskredit von insgesamt Fr. 650 000.– bewilligt. Die angefallenen Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten. Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2020 errechneten Kosten für das Projekt in der Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse, belaufen sich auf Fr. 16 010 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:

### *8.1 Objektkredit*

Für die Velomassnahmen einschliesslich der dadurch bedingten Baumpflanzungen, die Anpassung der Trottoirbreiten (ausgenommen Trottoirverbreiterung bei der Einmündung der Zypressenstrasse), die Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur für den MIV in die Seebahnstrasse, den Landerwerb beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse, die Übertragung der Landfläche von rund 50 m<sup>2</sup> beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, den neuen Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Güterbahnhof», die neuen Versorgungsleitungen und Lichtsignalanlagen der DAV einschliesslich der hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten und die neuen Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr fallen folgende Kosten an:

	TAZ IF267 Fr.	TAZ IR267 Fr.	GSZ Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	80 727	667 272			747 999
Landerwerb	609 700	821 200			1 430 900
Diverse Anlagen GSZ			90 000		90 000
Diverse Anlagen DAV				138 000	138 000
MWST 7,7 %	6 216	51 380	6 948	10 588	75 131
Verwaltungskosten (ükl. 9,50 %)	8 260	68 272			76 532
Zwischensumme	704 903	1 608 124	96 948	148 588	2 558 562
Reserve / Rundung (ein- schl. MWST und Verwal- tungskosten)	2 097	20 876	10 052	14 413	47 438
<b>Total</b>	<b>707 000</b>	<b>1 629 000</b>	<b>107 000*</b>	<b>163 000</b>	<b>2 606 000</b>

### Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,75 % von Fr. 2 606 000.– (gemäss STRB Nr. 334/2019)	46 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 2 336 000.–, 40 Jahre)	59 000
GSZ (2,5 % von Fr. 107 000.–, 40 Jahre)	2 700
DAV (5 % von Fr. 163 000.–, 20 Jahre)	8 200
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 2 606 000.–	39 100
<b>Total</b>	<b>155 000</b>

### 8.2 Gebundene Ausgaben

Für die Lärmschutzmassnahmen, die Strassenoberbausanierung inklusive Schlammsammler, die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle «Güterbahnhof» und der Fussgängerstreifen, die Verschiebung der Haltestelle «Güterbahnhof», die Verschiebung des Fussgängerstreifens bei der Zypressenstrasse, die Trottoirverbreiterung bei der Einmündung Zypressenstrasse, den Ersatz und die Anpassung der Trottoirüberfahrt in der Erismannstrasse, die Anpassung der Versorgungsleitungen der DAV an die veränderte Lage der VBZ-Gleise, den Ersatz eines Unterflurhydranten, die Sanierung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und die hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten, die Anpassungen am ewz-Verteilnetz, die Anpassung der ERZ-Kontrollschächte im Gleisbereich und die Wiederanbringung der bestehenden Lichtsignalanlagen einschliesslich der hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten sowie der Markierungen und Signalisationen fallen folgende Kosten an:



TAZ IF300	TAZ IF302	TAZ IR302	TAZ IS300	TAZ IS302	TAZ IE313	ERZ ARAG.K2 OG (E1)	ERZ ARAG.K2 OG (E4)	WVZ	ewz Netz	ewz öB.	DAV	Gesamtkosten
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1 193 391	80 643	46 542	2 233 625	56 050					87 000		105 000	3 802 251
					1 284 000							1 284 000
						37 140	273 855					3 10 995
								25 000				25 000
									747 000			747 000
										297 000		297 000
											1 379 000	1 379 000
91 891	6 210	3 584	171 989	4 316	98 868	2 860	21 087		50 775	10 795	114 260	576 636
122 102**	9 120*	5 263*	228 533**	6 338*	131 372**	3 900*	28 755*					535 383
1 407 384	95 973	55 389	2 634 147	66 704	1 514 240	43 900	323 697	25 000	884 775	307 795	1 598 260	8 957 265
42 616	2 027	1 611	72 853	1 296	76 760	100	13 303		89 225	32 205	147 740	479 735
<b>1 450 000</b>	<b>98 000</b>	<b>57 000</b>	<b>2 707 000</b>	<b>68 000</b>	<b>1 591 000</b>	<b>44 000</b>	<b>337 000</b>	<b>25 000</b>	<b>974 000*</b>	<b>340 000*</b>	<b>1 746 000</b>	<b>9 437 000</b>



## 8.2.2 Folgekosten VBZ

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,75 % von Fr. 3 683 000.– (gemäss STRB Nr. 334/2019)	64 500
Abschreibungen	
VBZ (4 % von Fr. 3 683 000.–, 25 Jahre)	147 500
Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten.	
<b>Total</b>	<b>212 000</b>

Die Sanierungsarbeiten einschliesslich der Anpassungsmassnahmen gemäss Kapitel 8.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. 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]).

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestelle «Güterbahnhof» in der Hohlstrasse und der behindertengerechten Ausgestaltung der Fussgängerstreifen werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Gesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34) sowie des StrG umgesetzt. Die Verschiebung beider Haltestelleninseln der Haltestelle «Güterbahnhof» und der Tramgleise erfolgt aufgrund der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle und ist aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse an der alten Lage zwingend erforderlich. Die Verschiebung kann im Rahmen der ohnehin notwendigen Strassenoberbausanierung bzw. der Gleissanierung ohne Mehrkosten ausgeführt werden. Die Anpassung der ERZ-Kontrollschächte sowie die Wiederherstellung der Versorgungsleitungen der DAV zwischen den VBZ-Gleisen erfolgen ebenfalls aufgrund der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle «Güterbahnhof» und der damit zusammenhängenden Anpassung der Gleislage.

Die Aufwendungen des ewz für die Anpassungen am Verteilnetz dienen der technischen Anpassung bestehender Netzinfrastruktur im Rahmen des Leistungsauftrags des ewz zum Betrieb des Verteilnetzes gemäss Ziffer 1.2.4 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks (ewz) (AS 732.210).

Wie in der Beschreibung zur Ausgangslage zur Lärmsanierung ausgeführt, lassen die Bestimmungen des Bundesrechts den Vollzugsbehörden weder in Bezug auf den Zeitpunkt (Lärmsanierung anlässlich eines Strassenbauprojekts bei wesentlichen Änderungen), den Gegenstand der zu treffenden Massnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern), noch in Bezug auf den Ort (Gebäude im Projektperimeter mit Lärmimmissionen über dem IGW) einen Entscheidungsspielraum.

Die Verschiebung des Fussgängerstreifens bei der Zypressenstrasse, die Anpassung der Trottoirüberfahrt in der Erismannstrasse und die Trottoirverbreiterung bei der Einmündung der Zypressenstrasse können im Zuge der ohnehin notwendigen Strassenoberbausanierung ohne Mehrkosten ausgeführt werden. Im Verhältnis zur gesamten Strassenoberbausanierung handelt es sich dabei um kleinere bauliche Massnahmen an bereits heute bestehenden Anlagen, weshalb die Anpassungen von untergeordneter Bedeutung sind. Die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung erfolgt im Zuge ihrer ohnehin notwendigen Sanierung ohne Mehrkosten. Bei der Anpassung handelt es sich zudem um leichte Verschiebungen im Meterbereich, weshalb diese von untergeordneter Bedeutung ist im Verhältnis zu einer Sanierung an alter Lage.

Vor diesem Hintergrund besteht für die vorgenannten Massnahmen 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).

### 8.3 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen sowie der hindernisfreie Haltestellenausbau gemäss Kapitel 8.2 könnten auch ohne die Velomassnahmen einschliesslich der dadurch bedingten Baumpflanzung, die Anpassung der Trottoirbreiten (ausgenommen Trottoirverbreiterung bei der Einmündung der Zypressenstrasse), die Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur für den MIV in die Seebahnstrasse, den Landerwerb beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse, die Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, den neuen Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Güterbahnhof», die neuen Leitungen und Lichtsignalanlagen der DAV einschliesslich der hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten und die neuen Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr ausgeführt werden. Die gebundenen Ausgaben gemäss Kapitel 8.2 lassen sich folglich von den neuen Ausgaben trennen. Ein Splitting in neue und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) ist somit zulässig.

### 9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für die Bewilligung eines Objektkredits von 2 bis 20 Millionen Franken ist der Gemeinderat zuständig (§ 104 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 41 lit. c Gemeindeordnung [AS 101.100]). Für die Bewilligung von gebundenen Ausgaben von über einer Million Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 39 lit. c Geschäftsordnung des Stadtrats [GeschO STR, AS 172.100]).

Die Ausgaben sind im Budget 2020 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2020–2023 vorgemerkt.

#### Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Velomassnahmen einschliesslich der dadurch bedingten Baumpflanzungen, die Anpassung der Trottoirbreiten (ausgenommen Trottoirverbreiterung bei der Einmündung der Zypressenstrasse), die Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur für den MIV in die Seebahnstrasse, den Landerwerb beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse, die Übertragung der Landfläche von rund 50 m<sup>2</sup> beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, den neuen Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Güterbahnhof», die neuen Versorgungsleitungen und Lichtsignalanlagen der DAV einschliesslich der hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten und die neuen Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr in der Hohlstrasse, Abschnitt Seebahnstrasse bis Hardplatz, wird ein Objektkredit von Fr. 2 606 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).**

**Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.**

- 2. Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung mit separatem Beschluss.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**