



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 15. Mai 2024

GR Nr. 2024/210

Tiefbauamt, Zugang Nord, unterirdische Verbindung für Zufussgehende vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz, Zusatzkredit zum Projektierungskredit; Vorinvestition für Vorausmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Der Bahnhof Stadelhofen soll ausgebaut werden, seine Kapazität und die Bahnkundschaft werden mit diesem Ausbauschritt um 50 Prozent zunehmen. Ebenso wird das Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ) entwickelt, was zu einem höheren Personenaufkommen führt. Mit dem Projekt Zugang Nord sollen der Bahnhof Stadelhofen massgeblich besser mit dem Heimplatz verknüpft werden und der Stadelhoferplatz, die Stadelhoferstrasse und das Bellevue entlastet werden. Die international bedeutenden Kulturinstitutionen Kunst- und Schauspielhaus, die Hochschulen und die Kantonsschule Rämibühl sollen für Zufussgehende besser an den Bahnhof Stadelhofen angebunden werden. Von den Quartieren Hottingen, Hirslanden, Fluntern und Witikon sowie von den via Heimplatz fahrenden Trams 3, 5, 9 und dem Bus 31 aus soll der Bahnhof Stadelhofen direkter erreicht werden können. Insgesamt sollen der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr gestärkt und damit die Treibhausgasemissionen langfristig reduziert werden, womit zu «Netto-Null» beigetragen werden kann.

Damit und bevor der Zugang Nord umgesetzt werden kann, ist es aus Sicherheitsgründen unabdingbar, dass der Baugrund, der bestehende Tunnelbauwerke der SBB und den künftigen Zugang Nord umschliesst, vorgängig und zeitlich auf den Terminplan der SBB für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen abgestimmt verstärkt wird (sogenannte Vorausmassnahmen). Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 3339/2023 bewilligte der Stadtrat für die Projektierung der Vorausmassnahmen und einen Anteil der Projektierung des Zugangs Nord einen Zusatzkredit von Fr. 860 000.–, woraus neue einmalige Ausgaben von insgesamt Fr. 1 860 000.– resultierten.

Es zeigte sich, dass zur optimalen Vorbereitung der Ausgabenbewilligung für die Vollendung der Projektierung des Zugangs Nord, die den Stimmberechtigten vorgelegt wird, und zum Erlangen einer möglichst grossen Entscheidungsreife, zunächst die Grundlagen für die Projektierung detaillierter auszuarbeiten sind. Für die vertiefte Grundlagenerarbeitung und die Ausarbeitung der Vorlage zuhanden der Stimmberechtigten für die Projektierung des Zugangs Nord sowie für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur- und Baumeisterleistungen) wird dem Gemeinderat zum genannten Stadtratsbeschluss ein Zusatzkredit von rund 9,5 Millionen Franken beantragt, was zu neuen einmaligen Ausgaben von insgesamt rund 11,3 Millionen Franken führt.



2. Ausgangslage

Die Fussverkehrsströme beim Bahnhof Stadelhofen, dem Bellevue und dem Heimplatz haben seit 1990, als die S-Bahn in Betrieb genommen wurde, aus verschiedenen Gründen stark zugenommen:

Der Bahnhof Stadelhofen präsentiert sich noch wie damals und ist gegen Norden nicht ans Stadtgefüge angebunden. Mittlerweile ist der Bahnhof Stadelhofen nach dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Oerlikon jedoch mit täglich rund 100 000 Fahrgästen der am drittstärksten frequentierte Bahnhof Zürichs. Mit nur drei Gleisen ist er aus bahntechnischer Sicht zu einem Nadelöhr geworden. Die SBB sehen vor, den Bahnhof Stadelhofen bis 2035 mit einem vierten Gleis und einer Erweiterung der Ladenpassage «Shopville» auszubauen. Die Kapazität wird dadurch um 50 Prozent erhöht, weshalb mit noch mehr Fahrgästen zu rechnen ist. Gemäss kantonalem Richtplan wird mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems unter anderem die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz angestrebt, wozu auch der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zählt. Ergänzend verfolgt der regionale Richtplan das Ziel einer hohen Leistungsfähigkeit und kurzer Umsteigewege. Nutzungsschwerpunkte wie der Bahnhof Stadelhofen müssen überdurchschnittlich gut angebunden und für Zufussgehende einfach, hindernisfrei und über attraktive, durchgängige Wege erreichbar sein.

Im Rahmen der Entwicklung des HGZZ planen der Kanton Zürich, die Stadt Zürich, das Universitätsspital Zürich, die Universität Zürich und die Eidgenössische Technische Hochschule umfassende Erneuerungen und teils erhebliche Ausbauten dieser Institutionen. Daher ist mit einer grossen Zunahme an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen und entsprechend an Personen, die dieses Gebiet täglich aufsuchen, zu rechnen. Im Schlussbericht «Gesamtverkehrskonzept Hochschulgebiet Zürich Zentrum» des damaligen Amtes für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich von 2016 (Kapitel 5.3) werden als mittel- bis langfristige Massnahmen verschiedene Aufstiegshilfen aufgeführt. Der Zugang Nord zwischen Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz ist eine davon. Gemäss Berechnungen aus dem Gesamtverkehrskonzept des HGZZ wird sich der Mehrverkehr in den Morgenspitzen auf ein Plus von zirka 13 Prozent belaufen. Das soll mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt werden. Weil auch deshalb von zunehmenden Fussgängerströmen zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und dem HGZZ via Bellevue und Heimplatz auszugehen ist, soll der nördliche Zugang zum Bahnhof Stadelhofen, beziehungsweise der Aufstieg vom Bahnhof zum HGZZ, für Zufussgehende mit dem Zugang Nord verbessert werden.

Wie erwähnt, sollen zudem auch die Quartiere Hottingen, Hirslanden, Fluntern und Witikon und der Heimplatz besser mit dem Bahnhof verknüpft sowie der Stadelhoferplatz, die Stadelhoferstrasse und das Bellevue entlastet werden.

Aufgrund des anstehenden Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen mit einem vierten Gleis ist es zweckmässig und wichtig, den Bahnhof um einen neuen Ausgang Richtung Norden und eine direkte Verbindung zum Heimplatz zu ergänzen – insbesondere, um die dortigen Kulturinstitutionen und den öffentlichen Verkehrsknoten direkt mit dem Bahnhof Stadelhofen zu verknüpfen, sowie um das HGZZ für Zufussgehende besser anzubinden.

3. Projekt

3.1 Zugang Nord

Um den in Kapitel 1 und 2 genannten Rahmenbedingungen möglichst gerecht zu werden, wurden diverse fussläufige Lösungen für den Zugang Nord geprüft:

Ein reiner Ausbau der verwinkelten Wegverbindung über den Caroline-Farner-Weg und den Olgaweg zum Bahnhof Stadelhofen wurde verworfen, weil dadurch geschützte Gärten erheblich tangiert würden und selbst dann eine Anbindung über diese Wege an den Bahnhof Stadelhofen nicht sinnvoll lösbar wäre. Daher wurde auch eine unterirdische Anbindung des Heimplatzes an den Bahnhof Stadelhofen untersucht. Schliesslich wurde eine Variante «Lang» und eine Variante «Kurz» der unterirdischen Variante vertieft geprüft. Bei der langen Variante verbindet ein unterirdischer, mit Fahrsteigen (Treppenaufzüge und Personenförderbänder) ausgerüsteter Fussgängertunnel den Bahnhof Stadelhofen direkt mit dem Heimplatz. Die kurze Variante sieht eine unterirdische Rolltreppe vom Bahnhof Stadelhofen zum Caroline-Farner-Weg vor. Damit könnte keine direkte Anbindung an den Heimplatz erreicht werden. Obwohl das oberirdische Fusswegnetz ausgebaut werden müsste, würden trotzdem Engstellen beim Heimplatz verbleiben.

Am 24. März 2017 bewilligte der damalige Stadtgenieur für die Untersuchung der langen Variante Ausgaben von Fr. 161 000.–. Am 14. Mai 2018 wurden Ausgaben von Fr. 42 000.– für die Untersuchung der kurzen Variante bewilligt, die am 4. November 2019 auf Fr. 49 000.– erhöht wurden. Mit Verfügung Nr. 241 vom 9. November 2020 erhöhte der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements diese Ausgaben von insgesamt Fr. 210 000.– auf Fr. 404 700.–, um beide Varianten mittels Ausarbeitung einer vertieften Vorstudie weiterzuentwickeln. Diese Vorstudie vom 17. März 2021 zeigt die Risiken und den Nutzen beider Varianten auf. Insgesamt resultierte, dass die lange Variante aufgrund ihrer Nähe zu den Tram- und Bushaltestellen am Heimplatz und zu den öffentlichen Institutionen, einer kürzeren Reisezeit, einer stärkeren Entlastung der Stadelhoferstrasse und des Bellevues sowie einem attraktiveren Zugang am Heimplatz wesentliche Vorteile aufweist.



Im Bereich des Heimplatzes fallen für den Zugang Nord verschiedene private Liegenschaften als Ausgänge in Betracht. Um die Ausgänge in den privaten Liegenschaften realisieren zu können, ist unter anderem zu prüfen, ob ein Erwerb der Liegenschaften oder die Einräumung von entsprechenden dinglichen Rechten möglich ist. Weiter soll auch der Kiosk Heimplatz, der



im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte verzeichnet ist, als möglicher Ausgang einbezogen werden. Für die Weiterbearbeitung des Projekts sind verschiedene Punkte zu klären, wie z. B. die Brandschutznormen oder die Platzverhältnisse bei den vorgesehenen Aufgängen. Mit Beschluss Nr. 5029 vom 9. März 2022 (GR Nr. 2020/465) betreffend «Schauspielhaus, Quartier Hottingen, Modernisierung Pfauen, Projektierungskredit, Abschreibung einer Motion» entschied sich der Gemeinderat für eine Sanierung mit kleinen Eingriffen anstatt für eine umfassende Erneuerung des Schauspielhauses. Ursprünglich wurde auch ein Ausgang aus dem Zugang Nord bei der Rämistrasse 32 (Liegenschaft Schauspielhaus Pfauen) in Betracht gezogen, für den vor diesem Hintergrund nicht mehr genügend Platz vorhanden ist. Somit verbleiben folgende drei möglichen Ausgänge aus dem Zugang Nord: Hottingerstrasse 2, Rämistrasse 38 und im Kiosk auf dem Heimplatz. Unter anderem aufgrund des Denkmalschutzes und eines zu prüfenden Erwerbs privater Liegenschaften ist für diese Ausgänge die Machbarkeit vertieft zu untersuchen.

Beim Zugang Nord handelt es sich um ein komplexes Grossprojekt (Baukosten voraussichtlich etwa 100 Millionen Franken), das mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen durch die SBB koordiniert werden muss. Insbesondere befinden sich Eisenbahntunnels der SBB zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und dem stillgelegten Bahnhof Letten (sog. Lettentunnel, teils verfüllt) bzw. dem Bahnhof Stadelhofen und dem Hauptbahnhof (sogenannter Hirschengraben-tunnel, in Betrieb). Der Zugang Nord kann heute und auch künftig nicht realisiert werden, wenn die Projektierung und Realisierung von Vorausmassnahmen nicht rechtzeitig und abgestimmt auf den SBB-Bauplan erfolgen können:

3.2 Vorausmassnahmen

Im Dezember 2022 ergaben Abklärungen des TAZ mit den SBB, dass der Baugrund, der bestehende Tunnelbauwerke der SBB und den künftigen Zugang Nord umschliesst, aus Sicherheitsgründen verstärkt werden muss, damit und bevor der Zugang Nord umgesetzt werden kann. Der Zugang Nord nimmt im Untergrund mehr Raum in Anspruch, als die SBB für ihr eigenes Bauvorhaben benötigen. Nebst Verstärkungen für das SBB-Projekt sind zusätzliche Verstärkungen für den Zugang Nord erforderlich (Vorausmassnahmen). Diese Verstärkungen erfolgen durch «Jetting» aus dem Lettentunnel. Diese Vorausmassnahmen sind unabdingbar für eine Realisation des Projekts Zugang Nord.

Die Vorausmassnahmen für den Zugang Nord können nur von jenem Baumeisterunternehmen ausgeführt werden, das auch die Verstärkungen für das SBB-Projekt vornimmt. Diese Arbeiten können nicht auf verschiedene Unternehmen aufgeteilt werden. Dies ist unter anderem den sehr engen Platzverhältnissen im Untergrund und den zeitlichen Vorgaben der SBB geschuldet. Konkret nehmen die SBB im gleichen Bereich, wo die Jettingarbeiten für den Zugang Nord nötig sind, gleichartige Jettingarbeiten für die Stabilisierung des Lettentunnels vor. Fürs «Jetting» sind besondere Baugeräte erforderlich, weshalb die Jettingarbeiten für den Zugang Nord gleichzeitig und mit denselben Geräten wie jene der SBB erfolgen müssen. Nach der Verstärkung des Lettentunnels durch die SBB sind keine Jettingarbeiten für Vorausmassnahmen für den Zugang Nord mehr möglich.



5/9

Die Vorausmassnahmen für den Zugang Nord müssen deshalb in die SBB-Baumeistersubmission integriert werden. Die Projektierung und der Bau der Vorausmassnahmen sind somit stark an die terminlichen Vorgaben der SBB gebunden. Der Start der Submission für die Baumeisterarbeiten durch die SBB ist für März 2025 vorgesehen. Da die Vorausmassnahmen für den Zugang Nord in die SBB-Baumeistersubmission zu integrieren sind, müssen sie ebenfalls per März 2025 den gleichen Projektierungsstand wie die SBB aufweisen und das entsprechende Leistungsverzeichnis muss dann erstellt sein.

Für die Projektierung eines Vorhabens von dieser Komplexität ist grundsätzlich mit einem Zeitbedarf von mindestens 18 Monaten zu rechnen. Anfangs 2024 haben die Planerteams der SBB mit der Projektierung der Vorausmassnahmen für den Zugang Nord begonnen. Somit ist die Zeit für die Projektierung bereits äusserst knapp. Die finanziellen Mittel für die Projektierung der Vorausmassnahmen und einen Anteil der Projektierung für den Zugang Nord mussten daher vorgängig bewilligt werden (STRB Nr. 3339/2023), da andernfalls ein Risiko bestanden hätte, dass die Stadt zu spät ist, um gemeinsam mit den SBB zu bauen. Dies würde dazu führen, dass das gesamte Projekt Zugang Nord nicht mehr verwirklicht werden könnte, und die umliegenden Verkehrsanlagen noch stärker überlastet wären als heute.

Aus den gleichen Gründen kann nun auch mit der Bewilligung der neuen Ausgaben für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur- und Baumeisterleistungen) nicht auf den Baukredit von zirka 100 Millionen Franken für den ganzen Zugang Nord gewartet werden. Der Baukredit kann etwa 2030 den Stimmberechtigten vorgelegt werden. Die Ausführung der Vorausmassnahmen muss aber gemäss aktuellem Bauprogramm der SBB bereits ab 2029 beginnen. Die Ausgaben für den Baukredit lassen sich zudem gegenwärtig nur mit einer Abweichung von ± 40 Prozent ermitteln. Ein Baukredit basiert jedoch in der Regel auf einem detaillierten Kostenvoranschlag mit einer Kostengenauigkeit von ± 10 Prozent. Verlässlichere Kostenangaben für den Bau des Zugangs Nord können erst nach der gesamten Projektierung desselben (Fertigstellung Vorprojekt und Ausarbeitung Bauprojekt) gemacht werden. Deshalb sollen die neuen einmaligen Ausgaben für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur- und Baumeisterleistungen) mit der vorliegenden Vorlage als Vorinvestition vor dem Baukredit bewilligt werden, zusammengerechnet mit den Projektierungskosten. Für den Fall, dass der Zusatzkredit für die Vollendung der Projektierung des Zugangs Nord oder der Baukredit von den Stimmberechtigten nicht bewilligt würden, wären der vorliegende Zusatzkredit (einschliesslich einer Reserve von 10 Prozent) und die Vorinvestition für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur- und Baumeisterleistungen (einschliesslich einer Reserve von 30 Prozent) von insgesamt rund 11,3 Millionen Franken nutzlos.

Die Ausgestaltung der Vorausmassnahmen war bis Dezember 2022 nicht im erforderlichen Konkretisierungsgrad beurteilbar. Die Projektierung des SBB-Vorhabens ist zudem bereits weiter fortgeschritten als jene der Stadt und die Koordination der beiden Vorhaben wird zunehmend anspruchsvoller. Da der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen für das gesamte SBB-Netz von grosser Tragweite ist, ist die SBB auf eine möglichst grosse Planungssicherheit angewiesen. Die vorgängige Finanzierung der Realisierung der Vorausmassnahmen mit den im vorliegenden Antrag enthaltenen Ausgaben soll dies ermöglichen.



4. Zusatzkredit zum Projektierungskredit und Vorinvestition für die Realisierung der Vorausmassnahmen

Die Ausgabenbewilligungen vom 24. März 2017, 14. Mai 2018, 4. November 2019 und 9. November 2020 (Verfügung Nr. 241) von insgesamt Fr. 404 700.– wurden für die Klärung der Schnittstellen des SBB-Vorhabens zum städtischen Projekt und für die vertiefte Prüfung der Machbarkeit der Ausgänge von der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements mit Verfügung Nr. 15807 vom 1. Juli 2022 von Fr. 404 700.– auf Fr. 1 000 000.– erhöht. Bei den bereits ergangenen Ausgabenbewilligungen von insgesamt Fr. 1 000 000.– handelte es sich schon um Projektierungskosten, da sich die Ausgaben einem bestehenden Projekt zuordnen lassen (vgl. Peter Saile / Marc Burgherr / Theo Loretan, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, Zürich / St. Gallen 2009, Rz. 700). Mit STRB Nr. 3339/2023 wurden diese Projektierungskosten für einen Anteil der Projektierung des Zugangs Nord und die Projektierung der Vorausmassnahmen auf 1,86 Millionen Franken erhöht. Diese Projektierungskosten sollen nun abermals erhöht werden.

Wie sich zeigte, bedarf es einer gründlicheren Analyse als ursprünglich angenommen, insbesondere auch im Hinblick darauf, eine grösstmögliche Entscheidungsfähigkeit für den Projektierungskredit für die Vollendung der Projektierung des Zugangs Nord zuhanden der Stimmberechtigten zu erlangen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die CO₂-Bilanz und allgemein auf die Nachhaltigkeit gelegt. Folgende vertiefenden Grundlagen werden unter anderem erarbeitet:

- Erstellung Dokumentation für einen Richtplaneintrag und für die Festsetzung der Baulinien für das Vorhaben (Ausgänge, Unterquerung Grundstücke)
- Abklärungen bezüglich des Denkmalschutzes
- Untersuchung der geologischen Verhältnisse und Definition der Bodenkennwerte.
- Untersuchung der bestehenden Beton-, Stahl und Holzbauwerke im Untergrund sowie materialtechnische Untersuchungen der Liegenschaften.
- Vertiefte Abklärungen zu den verbleibenden Standorten für den Zugang Heimplatz, Erarbeitung Entscheidungsgrundlagen und diesbezüglicher Variantenentscheid.
- Detailabklärungen zu den Rahmenbedingungen und Anforderungen bezüglich des Brandschutzes, der Lage und Grösse der Entrauchungszentrale sowie der Entfluchtung.
- Erstellung von Baumgutachten sowie Altlastenuntersuchung.
- Abklärungen betreffend Grundwassersituation und -rahmenbedingungen für den Bau sowie Koordination mit dem AWEL.
- Klärung der Anforderungen und Möglichkeiten für den Baubetrieb und Installationsflächen. Definition von Rahmenbedingungen und Massnahmen als Grundlage für die Vollendung der Projektierung des Zugangs Nord.

Zusätzlich soll, wie erwähnt, eine Vorinvestition für die Realisierung der Vorausmassnahmen erfolgen. Diese ist mit den Projektierungskosten zusammenzurechnen. Aufgrund des frühen Planungsstands können die Kosten für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur-



leistungen während der Bauausführung und Baumeisterleistungen) derzeit nur geschätzt werden. Der im Vergleich zu einem detaillierten Kostenvoranschlag (± 10 Prozent) verminderten Genauigkeit soll mit einer Reserve von 30 Prozent begegnet werden. Eine Reserve von 30 Prozent ist im Tunnelbau für ein Vorhaben mit diesem Planungsstand üblich.

Für zusätzliche Projektierungsleistungen und für die Vorinvestition für die Realisierung der Vorausmassnahmen für die Verstärkung des Baugrunds (Ingenieurleistungen während der Bauausführung und Baumeisterleistungen) im Bereich der bestehenden Letten- und Hirschengraben-tunnels im Projekt Zugang Nord werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 860 000.– gemäss STRB Nr. 3339/2023 (Preisstand: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) um insgesamt Fr. 9 450 000.– erhöht. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen neu insgesamt Fr. 11 310 000.– (einschliesslich 8,1 Prozent Mehrwertsteuer [MWST] und Reserven; Preisstand 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) und setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Total Fr.
Zusatzkredit zu Projektierungskredit gemäss STRB Nr. 3339/2023 für Projektierung Vorausmassnahmen (Fr. 700 000.–) und Anteil Projektierung Zugang Nord		1 860 000
zusätzliche Projektierungsleistungen		
Grundlagenerarbeitung und -vertiefung	1 960 000	
Ausarbeitung Volksabstimmung	396 000	
Nebenkosten rund 5 %	118 000	
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	259 000	
Zwischentotal	2 733 000	
Reserven 10 %	267 000	
Total zusätzliche Projektierungsleistungen	3 000 000	3 000 000
Vorinvestition für Realisierung der Vorausmassnahmen:		
Bau der Vorausmassnahmen	4 276 500	
Nebenkosten rund 5%	213 800	
Verwaltungskosten kommunal 10 %	471 500	
Zwischentotal Vorausmassnahmen	4 961 800	
Reserven 30 %	1 488 200	
Total Vorinvestition für Realisierung der Vorausmassnahmen	6 450 000	6 450 000
Gesamte Mehrkosten	9 450 000	9 450 000
Total neue einmalige Ausgaben		11 310 000

Gestützt auf Art. 44 Abs. 4 Finanzhaushaltreglement (AS 611.111) wird für die Projektierungskosten auf die Ausweisung der Folgekosten verzichtet. Für die Realisierung der Vorausmassnahmen ist mit folgenden Folgekosten zu rechnen:



Folgekosten für Realisierung Vorausmassnahmen

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,75 % von Fr. 7 150 000.–* (gemäss STRB Nr. 1142/2023)	125 100
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 7 150 000.–, 40 Jahre)	178 700
Betriebliche Folgekosten: Für die Jettingpfähle der Vorausmassnahmen fallen keine betrieblichen Folgekosten an.	
Total	303 800

*Der Betrag von Fr. 7 150 000.– entspricht Fr. 6 450 000.– (Bauleistungen Vorausmassnahmen) zuzüglich Fr. 700 000.– (Projektierung Vorausmassnahmen).

5. Finanzbedarf für gesamtes Vorhaben

Der Zusatzkredit zuhanden der Stimmberechtigten für die Projektierung des Zugangs Nord wird sich voraussichtlich auf zirka 10,7 Millionen Franken bzw. eine Gesamtsumme von etwa 22 Millionen Franken belaufen (präzisere Angaben zu den gesamten Projektierungskosten können erst nach Durchführung der weiteren Projektierungsleistungen gemacht werden).

Der Baukredit wird voraussichtlich etwa 100 Millionen Franken betragen (einschliesslich bewilligte Projektierungskosten und Vorinvestition) und zirka 2030 den Stimmberechtigten vorgelegt werden können. Die Ausgaben für den Baukredit lassen sich gegenwärtig nur mit einer Abweichung von ± 40 Prozent ermitteln. Verlässlichere Kostenangaben können nach der Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts gemacht werden.

Die Realisierung der zwingend nötigen Vorausmassnahmen muss gemäss aktuellem Bauprogramm der SBB bereits ab 2029 beginnen. Mit der Bewilligung der neuen Ausgaben für die Realisierung der Vorausmassnahmen (Ingenieur- und Baumeisterleistungen) von 6,45 Millionen Franken kann somit nicht bis voraussichtlich 2030 auf den Ausführungskredit von 100 Millionen Franken zuhanden der Stimmberechtigten gewartet werden. Für den Fall, dass der noch folgende Zusatzkredit für die Projektierung oder der Baukredit von den Stimmberechtigten nicht bewilligt würden, wären der vorliegende Zusatzkredit (einschliesslich einer Reserve von 10 Prozent) sowie die Vorinvestition für die Realisierung der Vorausmassnahmen (einschliesslich einer Reserve von 30 Prozent) von insgesamt rund Fr. 11 310 000.– nutzlos.

6. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Der mit STRB Nr. 3339/2023 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 1 860 000.– (Preisstand 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) entspricht hochgerechnet auf den Preisstand vom 1. Oktober 2023 einem Betrag von Fr. 1 866 714.80 und der Betrag des Zusatzkredits von Fr. 9 450 000.– entspricht einem Betrag von Fr. 9 484 115.52, was eine Gesamtsumme von Fr. 11 350 830.32 ergibt.

Vorliegend handelt es sich um neue einmalige Ausgaben. Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Der ursprüngliche Verpflich-



9/9

tungskredit gemäss STRB Nr. 3339/2023 beläuft sich auf 1,86 Millionen Franken und der Zusatzkredit auf 9,45 Millionen Franken. Der Gesamtbetrag von Verpflichtungs- und Zusatzkredit beträgt 11,31 Millionen Franken, weshalb der Gemeinderat den Zusatzkredit bewilligt (§ 109 Abs. 2 Gemeindegesetz [LS 131.1]).

Die Ausgaben sind durch Umlagerungen gedeckt und im Finanz- und Aufgabenplan 2024–2027 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für das Projekt Zugang Nord werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 860 000.– gemäss STRB Nr. 3339/2023 um insgesamt Fr. 9 450 000.– auf Fr. 11 310 000.– (Preisstand: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) wie folgt erhöht:

- a. für zusätzliche Projektierungsarbeiten um Fr. 3 000 000.–
- b. für die Vorinvestition für die Realisierung von Vorausmassnahmen um Fr. 6 450 000.–.

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