

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 16. September 2020

Tiefbauamt, Manessestrasse, Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104, Neugestaltungsmassnahmen Strassen-, Kanal- und Werkleitungsarbeiten, Objektkredit

1. Ausgangslage

Die Manessestrasse ist im Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104 eine überkommunal klassierte Hauptverkehrsstrasse. Im Richtplan sind kommunale und regionale Fuss- und Velorouten eingetragen. Auf der Manessestrasse verläuft eine Hauptroute des Masterplans Velo, zudem ist sie Bestandteil des Alleenkonzpts. Der Projektperimeter umfasst die Unterführung der Giesshübelbrücke, auf der drei Gleise der Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn AG (SZU) verlaufen. Die Unterführung besteht heute aus zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV), einer separaten Busspur stadtauswärts, zwei Velospuren und beidseitigen, höhergelegten Fusswegbereichen. Der Projektperimeter grenzt teilweise direkt an die Böschung der Sihl an.

Projektauslöser ist das Tiefbauamt (TAZ), da die Veloverbindungen über den Verkehrsknoten Giesshübel-/Manessestrasse, zwischen der Manesse- und der Eichstrasse sowie vom Knoten Giesshübel-/Manessestrasse zum Bahnhof Giesshübel nicht durchgängig sind und verbessert werden müssen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger fehlt eine Querungsmöglichkeit der Manessestrasse am Verkehrsknoten Staffel-/Manessestrasse. Weiter besteht für den MIV keine direkte Zufahrt von der Manesse- über die Staffelstrasse in das angrenzende Areal Giesshübel.

Diese Lücken im Verkehrsnetz sollen mit dem vorliegenden Projekt geschlossen und das Verkehrskonzept angepasst werden. Weiter ist die Strassenoberfläche im gesamten Perimeter in einem schlechten baulichen Zustand. Der Oberflächen- und Graffitienschutz an den fahrbahnseitigen Stützwänden der Unterführung ist erneuerungsbedürftig. Die Geländer sind sanierungsbedürftig. Die Bushaltestelle «Sihlcity Nord» auf der östlichen Seite der Manessestrasse ist zudem nicht hindernisfrei ausgebaut. Die Wartehalle und Haltestellenmöblierung der Verkehrsbetriebe (VBZ) entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard und das bestehende Stromeinspeisekabel der VBZ muss erneuert werden. Weiter sind die Kanalisation sowie die Werkleitungen der Dienstabteilung Verkehr (DAV) erneuerungsbedürftig. Einzelne Bäume in der östlich der Manessestrasse bestehenden Baumreihe müssen ersetzt werden, weil sie an einer Krankheit, dem sogenannten Eschentriebsterben, leiden.

2. Lärmsanierung

Die Manessestrasse ist im Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104 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) aufgrund der übermässigen Nachteile für den öffentlichen Verkehr unverhältnismässig. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Bau von Lärmschutzwänden) sind aufgrund der Platzverhältnisse oder der Erschliessungssituation zu Häusern und Garagen 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. 1 749 000.– 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 Velomassnahmen

Um eine komfortablere, direktere und sicherere Veloverbindung zwischen der Sihlcity und dem Manesseplatz sowie zwischen der Manessestrasse und dem Bahnhof Giesshübel bzw. dem Quartier Alt-Wiedikon/Friesenberg gewährleisten zu können, wird im Projektperimeter wie folgt eine neue Veloführung umgesetzt:

In der Manessestrasse, Abschnitt Staffel- bis Manessestrasse 104, wird der westliche aktuell rund 2,30 m bis 3,80 m breite Fussweg für einen rund 2,20 m bis 2,50 m breiten Zweirichtungsradschwergewichtsweg ergänzt. Die Fahrbahn wird dazu um rund 1,50 m und der Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Fussweg um rund 0,5 m bis 1 m verschmälert. Der heute in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn verlaufende Velostreifen stadtauswärts wird aus Platzgründen infolge der Einführung des Zweirichtungsradschwergewichtswegs aufgehoben. Der in diesem Abschnitt bestehende Velostreifen stadteinwärts wird beibehalten, jedoch leicht verschmälert.

Im Bereich der Manessestrasse 104 wird die bestehende Fussgängerschutzinsel mit einer Velofurt versehen.

Im Knoten Giesshübel-/Manessestrasse wird die Veloquerung verbessert. Dies bedingt eine Ergänzung der beiden bestehenden Mittelinseln auf der Giesshübelstrasse mit je einer Velofurt. Damit können die Velofahrenden den Knoten von der Giesshübelstrasse bzw. von der Sihlcity in die Edenstrasse und umgekehrt auf einer separaten Spur passieren. Über den bestehenden, in der Mitte der Manessestrasse markierten Velostreifen können die Velofahrenden weiterhin aus der Manessestrasse über den Knoten Giesshübel-/Manessestrasse links in Richtung Utobücke abbiegen. Dieser Velostreifen wird von 1,25 m auf 1,50 m verbreitert, zusätzlich eingefärbt und aus Schutzgründen mit einer Veloinsel versehen. Zudem wird auf der Manessestrasse entlang des Trottoirs ein neuer Velostreifen ab der Höhe der Staffelstrasse stadtauswärts bis zum Knoten Giesshübel-/Manessestrasse markiert.

Stadteinwärts wird den Velofahrenden eine neue Querung von der Sihlcity bzw. vom Büttenweg über die Giesshübel- in Richtung Manessestrasse ermöglicht. Der bestehende, rund 1,50 m breite Velostreifen stadteinwärts ab dem Verkehrsknoten bis zur Unterführung wird beibehalten.

3.2 Unterführung Giesshübelbrücke

Für die Einrichtung des neuen Zweirichtungsradschwergewichtswegs muss die westliche Stützmauer einschliesslich der darauf abgestellten Stahlstützen der Giesshübelbrücke versetzt werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden und Zufussgehenden wird die

Rampenneigung des westlichen Fusswegs verringert und die Durchfahrts- und Durchgangshöhe der Unterführung vergrössert. Koordiniert dazu wird in der Unterführung ein Handlauf ergänzt, das bestehende Geländer ersetzt sowie der Oberflächen- und Graffitienschutz erneuert. Zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse ist im westlichen Fusswegbereich der Unterführung und bei der daran angrenzenden Treppe zum Bahnhof Giesshübel je ein Rechtserwerb mittels zweier Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt und zulasten der zwei betroffenen Grundstückseigentümerinnen SZU AG und Vision Zürich AG erforderlich (vgl. hierzu auch Kapitel 6).

Im östlichen Fusswegbereich der Unterführung Giesshübelbrücke wird das bestehende Geländer ersetzt und der Oberflächen- und Graffitienschutz erneuert.

3.3 Strassenbau / Verkehrsregime

In der Manessestrasse, Abschnitt Giesshübel- bis Manessestrasse 104, wird der gesamte Strassenoberbau erneuert. Ausgenommen ist die westliche Fahrspur stadtauswärts im Abschnitt Giesshübel- bis Manessestrasse 170, hier erfolgt ein Strassenbelagsersatz. Die Randsteine werden zudem im gesamten Perimeter ersetzt. Das bestehende, östliche Trottoir in der Manessestrasse im Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 198 wird zur Verbreiterung bzw. Einführung der beidseitigen Velostreifen und zur besseren Anfahrbarkeit der Bushaltestelle unter Einhaltung der Normbreite geringfügig verschmälert. Zudem wird das Geländer entlang der Sihlböschung teilweise saniert. Die bestehende Fussgängerquerung mit Mittelinsel in der Manessestrasse vor dem Knoten Manesse-/Giesshübelstrasse wird zur Anpassung an das geänderte Verkehrsregime leicht versetzt und verbreitert.

Die verkehrliche Erschliessung des Areals Giesshübel, die heute für den MIV ausschliesslich über die Manessestrasse erfolgt, wird geändert. Die Hauptverkehrserschliessung des Areals Giesshübel wird künftig über die Staffelstrasse erfolgen. Dazu wird in der Staffelstrasse das heutige Einbahnregime in Richtung Manessestrasse in ein Gegenrichtungsregime umgewandelt und in der Manessestrasse wird ein neuer Linksabbiegestreifen in die Staffelstrasse eingerichtet. Weiter wird im Knoten Manesse-/Staffelstrasse eine neue Fussgänger- und Veloquerung über die Manessestrasse inklusive Fussgängerschutzinsel und Velofurt erstellt.

Die heutige Einfahrt von der Giesshübel- in die Edenstrasse wird gesperrt und die Edenstrasse neu als Sackgasse ausgebildet. Dies ermöglicht im Knoten Giesshübel-/Manessestrasse die Errichtung einer Trottoirüberfahrt. In der Ruhestrasse wird das heutige Einbahnregime von der Manesse- in Richtung Ruhestrasse umgekehrt. Neu kann der MIV von der Ruhestrasse nur noch in Richtung Manessestrasse fahren. Die Einmündung von der Manesse- in die Ruhestrasse wird mit einer neuen, taktil erfassbaren Trottoirüberfahrt versehen.

Die Anlagen der Strassenentwässerung werden wo nötig erneuert.

Die Bushaltestelle «Sihlcity Nord» wird hindernisfrei ausgebaut und auf rund 12 der 25 m langen Bushaltestelle mit einer 22 cm hohen Haltekante versehen. Während der Bauarbeiten wird ein Podest für die Einrichtung einer provisorischen Bushaltestelle erstellt. Dazu wird vorübergehend die Gewässerparzelle beansprucht.

Bedingt durch die Einrichtung des neuen MIV-Linksabbiegers von der Manesse- in die Staffelstrasse wird die separate Busspur stadtauswärts im Bereich des Knotens Manesse-/Staffelstrasse unterbrochen und in die MIV-Fahrspur geleitet. Stadteinwärts wird der Bus wie heute in einer gemeinsamen Fahrspur mit dem MIV geführt.

In der Ruhestrasse wird ein Parkplatz der blauen Zone demarkiert. Die restlichen 15 Parkplätze der blauen und weissen Zone in der Ruhestrasse sowie die zehn Parkplätze in der Edenstrasse bleiben wie bis anhin als Längsparkplätze bestehen, werden jedoch leicht in ihrer Lage angepasst.

3.4 Bäume

Von den insgesamt acht im Projektperimeter bestehenden Bäumen leiden drei Eschen auf der Höhe der Manessestrasse 186–170 am Eschentriebsterben und müssen daher gefällt werden. Ein weiterer Baum muss infolge des Strassenbauprojekts gefällt werden. Von den vier zu fällenden Bäumen wird ein Baum am selben Standort ersetzt. Zudem werden sechs neue Bäume gepflanzt. Die Baumbilanz beträgt plus drei.

3.5 Kanalbau

Die bestehenden, sanierungsbedürftigen Mischabwasserkanäle in der Manessestrasse, Abschnitt Giesshübel- bis Wolframstrasse 1, werden durch einen neuen Ortbetonkanal auf einer Länge von rund 250 m ersetzt. Der bestehende Mischabwasserkanal wird im Bereich des Wolframplatzes 1 auf rund 44 m innensaniert.

Der unter dem westlichen Fussweg der Unterführung Giesshübelbrücke verlaufende Mischabwasserkanal wird auf einer Länge von rund 41 m durch zwei neue, parallel verlaufende Kanäle ersetzt. Diese neuen Kanäle werden infolge der Tieferlegung der Unterführung zugunsten der Einrichtung des neuen Zweirichtungsradwegs und der damit erforderlichen vergrösserten Durchgangs- bzw. Durchfahrtshöhe nötig. Die bestehenden Grundstückanschlussleitungen werden dabei, wo erforderlich, erneuert.

3.6 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung in der Unterführung wird infolge der Einrichtung des Zweirichtungsradwegs angepasst.

3.7 Verkehrsbetriebe

Die VBZ erneuern im Zuge des hindernisfreien Ausbaus der Haltestelle «Sihlcity Nord» die bestehende Haltestelleninfrastruktur einschliesslich Wartehalle. Koordiniert mit dem Strassenbauprojekt wird das bestehende Stromeinspeisekabel für die Fahrleitungen der VBZ im Abschnitt zwischen der Lerchenstrasse 22 bis zum Fahrleitungsmast vor der Manessestrasse 204 auf einer Länge von rund 210 m erneuert.

Aufgrund der Einführung des neuen Zweirichtungsradwegs und der damit verbundenen Verschiebung der westlichen Stützmauer muss die Fahrleitungsanlage der VBZ im westlichen Bereich der Unterführung einschliesslich der Befestigung an der Giesshübelbrücke angepasst werden.

3.8 Werkleitungsbau

Die bestehenden Wasserverteilleitungen der Wasserversorgung (WVZ) Ø 300 mm (Baujahre 1993 und 2003) in der Manessestrasse verlaufen im Bereich der Unterführung der Giesshübelbrücke im westlichen Fussweg sowie teilweise innerhalb einer Werkleitungskulisse. Ausgelöst durch die Verbreiterung und Absenkung des westlichen Fusswegs für die Einrichtung des Zweirichtungsradwegs müssen die Wasserverteilleitungen im Bereich der Manessestrasse 104–120 auf einer Länge von rund 25 m und im Bereich der Werkleitungskulisse auf einer Länge von rund 46 m verlegt werden.

An den Knoten Giesshübel-/Manessestrasse und Manesse-/Staffelstrasse muss die DAV die bestehenden, erneuerungsbedürftigen Steuerungs- und Rohranlagen anpassen. Am Knoten Giesshübelstrasse/Utostrasse wird eine neue Lichtsignalanlage für die Veloquerung aus dem Büttenweg bzw. aus der Richtung Sihlcity in die Manessestrasse erstellt. Sämtliche diesbezüglichen Steuerungs- und Rohranlagen der bestehenden Verkehrsregelungsanlage müssen dazu angepasst werden. Für den neuen Linksabbieger von der Manesse- in die Staffelstrasse muss die Steuerung der bestehenden Lichtsignalanlage angepasst werden. Infolge dieses Linksabbiegers muss die Busspur stadtauswärts am Knoten Manesse-/Staffelstrasse unter-

brochen werden. Damit weiterhin eine Buspriorisierung möglich ist, ist eine zusätzliche Lichtsignalanlage vor dem Knoten zu installieren, damit der Bus vor dem MIV in die gemeinsame Fahrspur einschwenken kann.

Die Energie 360° AG und die Swisscom AG erneuern und verlegen im Zusammenhang mit dem Strassenbauprojekt ihre Leitungen auf eigene Kosten.

3.9 Markierungen und Signalisationen

Im Anschluss an die Instandstellung der Oberfläche bringt die DAV die bestehenden Markierungen und Signalisationen unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse wieder an. Für die Einrichtung des Zweirichtungsradwegs sind zusätzliche Markierungen und Signalisationen erforderlich.

4. Bauausführung

Der Baubeginn ist für 2022 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich zwei Jahre.

5. Begehrensäusserung des kantonalen Amtes für Verkehr

Das zuständige Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat mit Schreiben vom 5. Juni 2015 Begehren i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG geäussert. Diese konnten im vorliegenden Projekt berücksichtigt werden. Mit Schreiben vom 15. Dezember 2017 äusserte das Amt für Verkehr keine weiteren Begehren.

6. Mitwirkung der Bevölkerung, Auflage- und Einspracheverfahren, funktionelle Verkehrsanordnungen

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG wurde das Strassenbauprojekt Manessestrasse, Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104, mit dem Bericht zum akustischen Projekt (Sanierungserleichterungen gemäss Art. 14 LSV) vom 23. März bis zum 23. April 2018 nach §§ 16 und 17 StrG sowie nach § 38 Wasserwirtschaftsgesetz (WWG, LS 724.11) öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Den betroffenen Eigentümerinnen (SZU AG und Vision Zürich AG) wurde der für die Projektrealisierung erforderliche Rechtserwerb persönlich angezeigt. Da seitens der Eigentümerinnen keine Entschädigungsforderung für den Rechtserwerb geltend gemacht wurde, ist vorgesehen, die benötigten Rechte (Fusswegrecht mit Unterhaltungspflicht zugunsten der Stadt) unentgeltlich zu erwerben. Die entsprechenden Verträge wurden den Eigentümerinnen zugestellt, sie sind jedoch noch nicht unterzeichnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert. Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften mit Verfügung des Vorstehers des Sicherheitsdepartements vom 5. März 2018 ausgeschrieben (Nr. 2555_200.350.200-1002118).

7. Zusätzliche Bewilligungen / Konzessionen und Zustimmungen

Das Strassenbauprojekt beansprucht den Gewässerraum der Sihl dauerhaft. Während der Bauarbeiten wird zudem teilweise bis unter den höchsten Grundwasserspiegel eingegriffen und die Gewässerparzelle vorübergehend für ein Podest für die Einrichtung der provisorischen Bushaltestelle beansprucht. Dazu sind zusätzliche Bewilligungen / Konzessionen durch die Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) erforderlich (Übergangsbestimmung zur Änderung vom 4. Mai 2011 Gewässerschutzverordnung [GSchV] und § 36 WWG). Mit Gesamtverfügung Referenz-Nr. BVV 18-2923 vom 24. Januar 2019 hat die Baudirektion die erforderlichen Bewilligungen / Konzessionen unter Auflagen und Bedingungen (Nebenbestimmungen) erteilt.

Das Projekt beansprucht ausserdem ein Bahngrundstück der SZU (Giesshübelbrücke) und könnte die Betriebssicherheit der Bahn beeinträchtigen, weshalb das Projekt in Absprache mit der SZU ausgearbeitet wurde. Die sicherheitsrelevanten Auflagen und Bedingungen werden berücksichtigt. Vor Baubeginn ist die Zustimmung der SZU gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz (SR 742.101) einzuholen. Die Ausgaben stehen daher unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SZU.

8. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Gegen das Strassenbauprojekt mit Rechtserwerb und Lärmsanierung sind innerhalb der Auflagefrist zwei Einsprachen eingegangen. Die Projektfestsetzung mit den beantragten Sanierungserleichterungen sowie der Entscheid über die Einsprachen erfolgten mit separatem Beschluss (STRB Nr. 651/2019). Der Beschluss ist rechtskräftig.

9. Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2020 errechneten Kosten für das Projekt in der Manessestrasse, Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104, belaufen sich auf Fr. 16 835 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:

9.1 Objektkredit

Für den Zweirichtungsradweg, die Anpassung der Unterführung Giesshübelbrücke – einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen des Kanalersatzes, der Verlegung der Werkleitungen der WWZ und der öffentlichen Beleuchtung –, für die neue Fuss-/Veloquerung, für die Anpassung und Errichtung der Verkehrsregelungsanlagen der DAV, die neuen Markierungen und Signalisationen und die neuen Bäume fallen folgende Kosten an:

	TAZ IF267 Fr.	TAZ IF269 Fr.	TAZ IR269 Fr.	ERZ Fr.	WWZ Fr.	Ewz öB Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	100 092	1 593 500	1 978 000		5 000			3 676 592
Kanalbau				438 000				438 000
Diverse Anlagen WWZ					131 000			131 000
Diverse Anlagen ewz öB						87 000		87 000
Diverse Anlagen DAV							265 000	265 000
Total ausschl. MWST und Reser- ven	100 092	1 593 500	1 978 000	438 000	136 000	87 000	265 000	4 597 592
MWST 7,7 %	7 707	122 700	152 306	33 726	10 472	2 988	20 390	350 288
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %, überkommunal 9,5 %	10 241	163 039	202 379	45 990				421 649
Zwischensumme	118 040	1 879 239	2 332 685	517 716	146 472	89 988	285 390	5 369 529
Reserven / Rundung (einschl. MWST und Verwaltungskosten)	960	62 761	79 315	20 284	13 528	9 012	27 610	213 471
Total	119 000	1 942 000	2 412 000	538 000	160 000	99 000	313 000	5 583 000

* Die Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 99 000.–) bestehen aus Eigenleistungen von Fr. 47 863.– (nicht der Mehrwertsteuer unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 51 137.– (einschliesslich Mehrwertsteuer).

9.1.1 Objektkredit nach Personenverkehrsgesetz

Für die Anpassung der Fahrleitungsanlage der VBZ fallen folgende Kosten an:

	Zulasten VBZ Fr.
Elektrische Anlagen (EA)	291 000
MWST 7,7 %	22 407
Zwischensumme	313 407
Reserven (Rundungen, einschl. MWST)	31 593
Total, einschl. MWST	345 000
Abzüglich davon MWST 7,7 %	25 000
Total, ohne MWST	320 000

9.1.2 Folgekosten (exklusive VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,75 % von Fr. 5 583 000.– (gemäss STRB Nr. 334/2019)	98 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 4 473 000.–, 40 Jahre)	112 000
ERZ (3,3 % von Fr. 538 000.–, 30 Jahre)	17 800
WVZ (2 % von Fr. 160 000.–, 50 Jahre)	3 200
ewz öB (2,75 % von Fr. 99 000.–, 36 Jahre)	2 800
DAV (5 % von Fr. 313 000.–, 20 Jahre)	15 700
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 5 583 000.–	84 000
Total	333 500

9.2 Gebundene Ausgaben

Für die Strassensanierung und -anpassung, einschliesslich der Errichtung des provisorischen Podests (einschliesslich Gebühren), die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle «Sihl-city Nord», den Baumersatz, die Erneuerung des Kanals und der bestehenden Anlagen der DAV sowie die Lärmschutzmassnahmen fallen folgende Kosten an:

Gesamtkosten Fr.	5 160 200	2 563 000	983 000	8 706 200	670 355	726 522	10 103 077	454 923	10 558 000
DAV Fr.	54 000		983 000	1 037 000	79 826		1 116 826	112 174	1 229 000
ERZ Fr.	91 000	2 563 000		2 654 000	204 358	278 670	3 137 028	109 972	3 247 000
TAZ IE313 Fr.	1 424 118			1 424 118	109 657	145 709	1 679 484	69 516	1 749 000
TAZ IS302 Fr.	57 500			57 500	4 428	6 502	68 430	2 570	71 000

TAZ IS300 Fr.	2 168 000			2 168 000	166 936	221 819	2 556 755	104 245	2 661 000
TAZ IR300 Fr.	375 000			375 000	28 875	38 368	442 243	16 757	459 000
TAZ IF302 Fr.	18 400			18 400	1 417	2 081	21 898	1 102	23 000
TAZ IF300 Fr.	326 182			326 182	25 116	33 373	384 671	11 329	396 000
TAZ LK305 Fr.	646 000			646 000	49 742		695 742	27 258	723 000
	Strassenbau, inkl. provisorisches Podest			Total ausschl. MWST und Reserven	MWST 7,7 %	Verwaltungskosten kommunal 10,5 %, überkommunal 9,5 %	Zwischensumme	Reserven / Rundung (einschl. MWST und Verwaltungskosten)	Total

9.2.1 Gebundene Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz

Für die Erneuerung der Haltestellenausrüstung, der Infrastruktur bei der Bushaltestelle «Sihlcity Nord» und das Stromeinspeisekabel fallen folgende Kosten an:

	Zulasten VBZ Fr.
Hochbau (HB)	145 000
Elektrische Anlagen (EA)	150 000
MWST 7,7 %	22 715
Zwischensumme	317 715
Reserven (Rundungen, einschl. MWST)	31 285
Total, einschl. MWST	349 000
Abzüglich davon MWST 7,7 %	25 000
Total, ohne MWST	324 000

9.2.2 Folgekosten (exkl. VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,75 % von Fr. 10 558 000.– (gemäss STRB Nr. 334/2019)	185 000
Abschreibungen	
TAZ Erneuerung (10 % von Fr. 6 082 000.–, 10 Jahre)	609 000
ERZ (3,3 % von Fr. 3 247 000.–, 30 Jahre)	108 000
DAV (5 % von Fr. 1 229 000.–, 20 Jahre)	62 000
Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten.	
Total	964 000

Die Sanierungsarbeiten einschliesslich der Anpassungsmassnahmen gemäss Kapitel 9.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.

Die Anpassung der Strasse einschliesslich der Verschiebung des östlichen Trottoirrands, der Anpassung der bestehenden Verkehrsinseln, der Errichtung der beiden Trottoirüberfahrten und der Markierung des Velostreifens stadtauswärts zwischen der Staffelstrasse und dem Knoten Giesshübel-/Manessestrasse im Projektperimeter sind Massnahmen, die im Zuge der ohnehin nötigen Sanierungsarbeiten zu keinem Mehraufwand führen. Im Verhältnis zu einer Sanierung an alter Lage handelt es sich um kleinere bauliche Massnahmen, die von untergeordneter Bedeutung sind.

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle «Sihlcity Nord» in der Manessestrasse 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) umgesetzt.

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.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Es besteht 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).

9.3 Anmerkung zu den Kosten

Die Aufwendungen gemäss Kapitel 9.1.1 und 9.2.1 vorstehend dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden nach § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten. Die Folgekosten werden ebenfalls im Rahmen des jährlichen Leistungsentgelts des ZVV entschädigt.

Mit Verfügung des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Nr. 200 vom 16. August 2018 wurde ein Projektierungskredit von Fr. 1 000 000.– bewilligt. Die angefallenen Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

Da die Kosten für die Baumpflanzungen den Betrag von Fr. 50 000.– nicht übersteigen, werden diese nach gängiger Praxis in die Kosten des Strassenbaus integriert und nicht separat ausgewiesen.

9.4 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen sowie der hindernisfreie Haltestellenausbau könnten auch ohne den Zweirichtungsradweg, die Verbreiterung und Anpassung des westlichen Fusswegs in der Unterführung Giesshübelbrücke – einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen des Kanalersatzes, der Verlegung der Werkleitungen der WVZ und der öffentlichen Beleuchtung –, ohne die neue Fuss-/Veloquerung, die Anpassung und Errichtung der Verkehrsregelungsanlagen der DAV, die neuen Markierungen und Signalisationen, die neuen Bäume und ohne die Verschiebung der Fahrleitungsanlage der VBZ ausgeführt werden. Die gebundenen Ausgaben gemäss Kapitel 9.2 lassen sich folglich von den neuen Ausgaben trennen. Ein Splitting in neue und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) ist somit zulässig.

10. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Gestützt auf § 104 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 41 lit. c Gemeindeordnung (AS 101.100) ist der Gemeinderat zuständig für die Bewilligung von Objektkrediten in der Höhe von 2 bis 20 Millionen Franken. Für die Bewilligung von gebundenen budgetierten Ausgaben von über einer Million Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 39 lit. c Geschäftsordnung des Stadtrats, AS 172.100).

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

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für den Zweirichtungsradweg, die Verbreiterung der Unterführung Giesshübelbrücke – einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen des Kanalersatzes, der Verlegung der Werkleitungen der WVZ und der öffentlichen Beleuchtung –, für die neue Fuss- / Veloquerung, für die Anpassung und Errichtung der Verkehrsregelungsanlagen der DAV, die neuen Markierungen und Signalisationen, die neuen Bäume sowie für die Verschiebung der Fahrleitungsanlage der VBZ in der Manessestrasse, Abschnitt Utobrücke bis Manessestrasse 104, wird ein Objektkredit von Fr. 5 928 000.– bewilligt, davon Fr. 345 000.– nach PVG (Preisbasis 1. April 2020).**

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

- 2. Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der SZU.**

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