Stadt Zürich
Stadtrat

Aufgehoben
Dieser Beschluss wurde mit
STRB Nr. 1001 vom 19. November 2014
aufgehoben.

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 30. Oktober 2013

995.
Verkehrsbetriebe Tramdepot Elisabethenstrasse, Erstellung einer Fotovoltaik-Anlage, Objektkredit; Instandsetzung Gebäudehülle, Erhöhung gebundene Ausgaben

IDG-Status: öffentlich

Zweck der Vorlage

Seit ihrer Erstellung vor über 70 Jahren wurden die Gebäude des Tramdepots Elisabethenstrasse durch bauliche Änderungen und Einbauten laufend den betrieblichen Anforderungen angepasst, jedoch nie einer gesamthaften Instandsetzung unterzogen. Das zeitliche Dehnen des üblichen Instandsetzungszyklus führt zu einem aufgestauten Unterhalt und macht eine Gesamtinstandsetzung notwendig. Mit der Umsetzung der Instandsetzungsarbeiten, die unter laufendem Betrieb erfolgen müssen, sollen die baulichen und technischen Mängel behoben sowie die Gebrauchstauglichkeit der Halle für die nächsten 30 Jahre sichergestellt werden. Die Energieeffizienz soll den heutigen Anforderungen angepasst und dadurch der Energieverbrauch signifikant gesenkt werden.

Für die Ausarbeitung des definitiven Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag, des Bewilligungsverfahrens und Teile der Submission hat der Stadtrat mit den STRB Nrn. 94/2011 und 1538/2012 gebundene Ausgaben von insgesamt Fr. 2 800 000.–, einschliesslich MWST, bewilligt. Mit der Ausarbeitung des Projekts wurde das Amt für Hochbauten beauftragt.

Der Kostenvoranschlag für die Instandsetzung des Tramdepots Elisabethenstrasse und den Bau der Fotovoltaik-Anlage sieht Gesamtkosten von Fr. 31 855 000.– (einschliesslich MWST, Unvorhergesehenes und Zuschlag für die Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlagen) vor.

In einem separaten Projekt «Gleis- und Stellwerkerneuerung» müssen Teile der Gleisanlage ersetzt sowie die Fahrleitung und die Stellwerksteuerung aus dem Jahr 1964 erneuert werden. Dies erfolgt mehrheitlich nach Abschluss der Instandsetzung. Dazu hat der Stadtrat mit STRB Nr. 245/2013 gebundene Ausgaben von Fr. 8 200 000.–, einschliesslich MWST, bewilligt. Die beiden Projekte sind betrieblich miteinander abgestimmt, bei der Realisierung besteht aber keine zeitliche Abhängigkeit.

Ausgangslage

Das Tramdepot Elisabethenstrasse wurde von 1939 bis 1949 vom damaligen Stadtbaumeister Hermann Herter erstellt, angrenzend an den von Stadtbaumeister Fissler im Jahr 1913 entworfenen Kopfbau an der Elisabethenstrasse 43. Es setzt sich zusammen aus der Depothalle (E27) und den beiden Dienstgebäuden Elisabethenstrasse 15 (E15) und 43 (E43). Diese Gebäude sind im kommunalen Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte der Stadt Zürich aufgeführt.

Bis heute wurde das Gebäude keiner grundlegenden Instandsetzung unterzogen, so dass sich die Gebäudehülle und die Tragstruktur in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand befinden. Die bestehende Gebäudetechnik ist am Ende der Lebensdauer und ineffizient. Die

installierte Wärmeerzeugung ausschliesslich auf Basis von Erdgas und Öl entspricht nicht den ökonomischen und ökologischen Grundsätzen der Stadt Zürich.

Der Hauptenergieverlust erfolgt über das Dach, die Fassadenfenster, die Oblichter und über den Luftwechsel. Die Gebäudestatik weist keine Lastreserven auf und die Betondachelemente sind in einem schlechten Zustand. Eine Reprofilierung der Betonelemente würde durch die Erhöhung des Gewichts die Tragstruktur überbeanspruchen. Die Erdbebensicherheit ist nicht durchgehend gewährleistet.

Eine durch das Amt für Hochbauten (AHB) erstellte Machbarkeitsstudie vom 13. August 2010 zeigte drei Varianten zur Instandhaltung der Gebäudehülle auf. In der damaligen «Variante 2» sollte das Dach minimal erneuert werden und an der Fassade nur das Nötigste (Risse, Farbe) saniert werden. Die Kosten wurden auf 13,25 Millionen Franken einschliesslich MWST und städtische Zuschläge geschätzt. Bei dieser Variante nicht berücksichtigt wurden die Kosten für die Anpassung der Gebäudestruktur an die geltenden Gesetze und Normen (Brandschutz, Arbeitsgesetz [SR 822.11], Bauvorschriften der revidierten Eisenbahnverordnung [EBV, SR 742.141.1, Art. 27]) unter Berücksichtigung des Trambetriebs sowie die Kosten zur Erreichung der für die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zwingend zu erfüllenden energetischen Zielvorgaben. Daher entspricht die «Variante 2» der Machbarkeitsstudie keiner umfassenden, nachhaltigen Instandsetzung für die nächsten 30 Jahre.

Im Rahmen der übergeordneten Immobilienstrategie der VBZ wurde die Machbarkeitsstudie weiterentwickelt. Daraus resultierte das Projekt einer umfassenden Gesamtinstandsetzung für den nächsten Nutzungszyklus von 30 Jahren:

– Energetische Optimierung
– Reduktion Heiz-Energiebedarf und Steigerung Energieeffizienz
– Erreichung der energetischen Zielvorgaben gemäss der kantonalen Zielvereinbarung (KZV)
– Erneuerung gebäudetechnische Anlagen
– Zwingende Umsetzung feuerpolizeilicher Auflagen
– Erhalt der Funktionstüchtigkeit des Trambetriebs
– Instandsetzung unter laufendem Betrieb
– Sicherstellung der Temperaturvorgaben zur Einhaltung des Arbeitsgesetzes: für die Halle (E27) Zielwert 16°C und die Dienstgebäude (E15 und E43) Zielwert 21°C.
– Statische Ertüchtigung nach heutigen Anforderungen und Erdbebensicherheit

Aufgrund des ausgewiesenen Instandsetzungsbedarfs musste auch ein Abbruch des Gebäudes in Betracht gezogen werden. Ein Abbruch erweist sich aus folgenden Gründen als nicht zielführend:

– Da in der Stadt Zürich keine freien Kapazitäten in genügender Grösse für den Unterhalt und die Abstellung der Tramkompositionen vorhanden sind, kann der Transportauftrag der VBZ nur durch Baumassnahmen unter laufendem Betrieb des Depots gewährleistet werden.
– Bei einem Neubau an der Elisabethenstrasse müssten die aktuellen Anforderungen des Bundesamts für Verkehr bezüglich Lichtraumprofilen und Sicherheitsabständen eingehalten werden. Deren Einhaltung hätte eine verminderte Abstellkapazität im Depot Eli-

sabethenstrasse zur Folge. Zur Kompensation müsste entweder ein ergänzendes Depot oder ein neues, grösseres Depot unter Aufgabe der Elisabethenstrasse erstellt werden. Dazu fehlen sowohl die benötigten Grundstücke wie auch die betriebliche Anbindung (Schienennetz). Durch den Abbruch würde zudem ein beträchtliches Kapital im Umfang von etwa 45 Millionen Franken vernichtet, das sowohl in der im Kern gesunden Bausubstanz wie auch in der Betriebseinrichtung (Schienen, Wasch- und Besandungsanlage usw.) vorhanden ist. Allein die Kosten für den Neubau der Gebäude dürften sich bei einer vorsichtigen groben Schätzung auf den zweifachen Wert des Kostenvoranschlags für die Gesamt-Instandsetzung belaufen. Wird die graue Energie in die Bilanz mit einbezogen, würde ein Neubau schlechter abschneiden.

Projekt

Das Tramdepot wird bautechnisch sowie energetisch instandgesetzt und erfüllt danach die aktuellen gesetzlichen Auflagen.

Zur energetischen Optimierung wird eine zweite, innere Fassadenschicht errichtet, das Dach wärmegedämmt, die Dachabdichtung sowie die Oberlichter erneuert und eine Fotovoltaik-Anlage erstellt.

Das Tragwerk, bestehend aus Leichtbetonelementen, muss infolge des schlechten Zustands und der aufgetretenen Armierungskorrosion instandgesetzt werden. Als wirtschaftlich günstigste Instandsetzungsvariante erwies sich eine Holz-Blech-Konstruktion, mit der auch die erforderliche Erdbebensicherheit erreicht wird. Aufgrund der damit erzielten Lastreserve kann eine Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach platziert werden. Die rissigen Fassadenflächen werden repariert und alle feuerpolizeilichen Anforderungen umgesetzt. Die Kanalisationsleitungen werden instandgesetzt und die Heizungsanlage durch eine Grundwasser-Wärmepumpe ersetzt. Es erfolgt eine umfassende Asbestsanierung.

Das Dienstgebäude E15 wird innen komplett instandgesetzt und damit alle gebäudetechnischen Anlagen ersetzt oder den heutigen Anforderungen angepasst.

Das Dienstgebäude E43 wurde im Jahr 2001 instandgesetzt, so dass lediglich Anpassungen beim Brandschutz, der Erdbebensicherheit und der Altlastensanierung durchzuführen sind.

Sämtliche Massnahmen wurden im Einvernehmen mit der städtischen Denkmalpflege definiert. Die ausgewiesenen Mehrkosten, bedingt durch den denkmalpflegerischen Schutz des Gebäudes, belaufen sich auf maximal 6 Prozent der Sanierungskosten. Demgegenüber steht der Erhalt der Erscheinung eines wichtigen Zeitzeugen der industriellen Betriebe der Stadt Zürich und eines wichtigen Identifikations- und Merkpunkts im Quartier.

Die energetischen Massnahmen erfüllen den geforderten Grenzwert Minergie Modernisierung. Dieser Grenzwert liegt tiefer als derjenige für Minergie Neubau und ist ein vernünftiger Standard für bestehende Bauten. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen durch den Gebäudeunterhalt, den Betrieb und die gesetzlichen Vorgaben zielt die vorgeschlagene Instandsetzung auf eine umfassende Betrachtung des Gebäudes ab. Mit den aufeinander abgestimmten und voneinander abhängigen Massnahmen der energetischen Verbesserungen der Hülle und der Erneuerung der Haustechnik wird eine ganzheitliche Lösung erreicht. Keinesfalls wird eine energetische Maximalsanierung angestrebt. Die Lösung funktioniert nur, wenn alle notwendigen Massnahmen ergriffen werden. Es besteht kein Ermessensspielraum.

Der gewählte Ansatz orientiert sich an der Wirtschaftlichkeit. Die ausgewiesenen Kosten der energetischen Massnahmen abzüglich der Subventionsbeiträge (3,03 Millionen Franken), verrechnet mit den Einsparungen aus den Betriebskosten der Wärmeerzeugung (jährliche Reduktion um gut 47 Prozent in der Höhe von Fr. 182 000.–), ergeben eine Amortisationszeit von knapp 25 Jahren. Bei steigenden Energiepreisen wird sich die Investition schneller amortisieren.

Die Dachflächen des Tramdepots sind für eine Solarstromnutzung bestens geeignet. Mit der vorgesehenen Fotovoltaik-Anlage können gut 65 Prozent des zukünftigen Strombedarfs des Depots abgedeckt werden (Jahresbedarf 560 000 kWh/a). Für die Investitionskosten sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparfonds in Aussicht gestellt und Gelder aus dem Rahmenkredit Energie für Nachhaltigkeitsmassnahmen der Stadt Zürich zugesichert. Diese Beiträge ermöglichen den Bau einer kostendeckenden Anlage.

Mit den im Bauprojekt definierten energetischen Massnahmen sind folgende Beiträge (einschliesslich MWST) zu erwarten:

Rahmenkredit Energie (Stadt Zürich) bewilligt	**Fr. 3 030 000**
«innere Haut»	Fr. 2 300 000
Grundwasserwärmepumpe	Fr. 400 000
Fotovoltaik-Anlage bei maximaler Auslegung	Fr. 330 000
Stromsparfonds ewz	**Fr. 460 000**
Förderbeiträge Gebäudeprogramm	**Fr. 350 000**
Erwartete Gesamtbeiträge	**Fr. 3 840 000**

Alle Massnahmen dienen der Erhaltung der Bausubstanz, der Erfüllung von gesetzlichen Auflagen und der Einhaltung der kantonalen Zielvereinbarung (KZV). Gemäss § 13 a Abs. 2 des Energiegesetzes (EnG, LS 730.1) sind die VBZ verpflichtet, die Energieeffizienz jährlich zu steigern und unter Erfüllung der städtischen Vorgaben den CO_2-Ausstoss zu senken. Bis im Jahr 2020 müssen die VBZ hinsichtlich des Energieverbrauchs in Gebäuden um 35 Prozent effizienter werden. Durch die im Projekt vorgesehenen Massnahmen wird sich künftig der Heizwärmebedarf des Depots um jährlich über 60 Prozent (665 MJ/m^2a) und der CO_2-Ausstoss um über 88 Prozent (385 000 kg/a) verringern. Dies entspricht einem guten Drittel des in der KZV vereinbarten Reduktionsziels. Das Tramdepot Elisabethenstrasse als grösstes Depot trägt damit massgeblich zum für die VBZ vereinbarten Effizienzpfad bei. Die Ausführung der Baumassnahmen erfolgt unter laufendem Betrieb. Es wird mit einer Bauzeit von rund 24 Monaten gerechnet. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2014 vorgesehen.

Nicht Bestandteil dieses Projekts ist das separate Projekt «Gleis- und Stellwerkerneuerung».

Kosten

Der Kostenvoranschlag basiert auf dem Bauprojekt des Architekturbüros Ernst & Humbel GmbH, Zürich, unter der Federführung des Amts für Hochbauten und weist für die Instandsetzung des Tramdepots Elisabethenstrasse und den Bau der Fotovoltaik-Anlage Gesamtkosten von Fr. 31 855 000.– (einschliesslich MWST, Unvorhergesehenes und Zuschlag für die Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlagen) aus. Er wurde mit einer Genauigkeit von ±10 Prozent ermittelt und bezieht sich auf den Preisstand vom 1. April 2013.

Die Kosten für das Projekt setzen sich nach Baukostenplan (BKP) wie folgt zusammen:

Gliederung nach Baukostenplan (BKP)		Fr. einschl. MWST	Fr. ausschl. MWST
1	Vorbereitungsarbeiten	3 402 700	3 150 600
2	Gebäude	19 999 900	18 518 400
3	Fotovoltaik-Anlage	1 600 000	1 481 500
4	Umgebung	403 600	373 700
5	Baunebenkosten	1 773 100	1 641 800
9	Ausstattung	520 700	482 100
1-9	**Erstellungskosten gesamt**	**27 700 000**	**25 648 100**
Unvorhergesehenes (10 %)		2 770 000	2 564 800
Zuschlag für Ungenauigkeit (5 % Bauherrenzuschlag)		1 385 000	1 282 400
Gesamtkosten		**31 855 000**	**29 495 300**

Die Kosten aufgeteilt nach gebundenen und neuen Ausgaben (Objektkredit) setzen sich wie folgt zusammen:

Erhöhung gebundene Ausgaben

Position	Kosten in Fr.
Vorbereitungsarbeiten	3 150 600
Gebäude	18 518 400
Umgebung / Wiederherstellung der Umgebung	373 700
Baunebenkosten	1 641 800
Ausstattung, «Kunst und Bau»	482 100
Total Erstellungskosten	**24 166 600**
Unvorhergesehenes, etwa 10 %	2 416 700
Zuschlag Bauherrschaft, etwa 5 %	1 208 400
Zwischentotal gebundene Ausgaben, ausschl. MWST	**27 791 700**
MWST (8 %)	2 223 300
Total gebundene Ausgaben, einschl. MWST	**30 015 000**
abzüglich bereits bewilligte Ausgaben für Projektierung (STRB Nr. 1538/2012)	–2 800 000
Total Erhöhung gebundener Ausgaben, einschl. MWST	**27 215 000**

Objektkredit für Fotovoltaik-Anlage

Fotovoltaik-Anlage	1 481 500
Unvorhergesehenes, etwa 10 %	148 100
Zuschlag Bauherrschaft, etwa 5 %	74 100
Zwischentotal Objektkredit	**1 703 700**
MWST (8 %)	136 300
Total Objektkredit, einschl. MWST	**1 840 000**

Zusammenfassung

Total gebundene Ausgaben, einschl. MWST	**30 015 000**
Total Objektkredit, einschl. MWST	**1 840 000**
Gesamtkosten, einschl. MWST	**31 855 000**

Folgekosten

Die Kapitalfolge- und Betriebskosten werden durch die Verkehrsbetriebe budgetiert und vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts entschädigt. Die Abschreibungsdauer wurde in Absprache mit dem ZVV festgelegt. Mit der Instandsetzung der Gebäudehülle und der Erneuerung der gebäudetechnischen Installationen lassen sich die Energiekosten um gut Fr. 240 000.– pro Jahr reduzieren (Wärmeerzeugung Fr. 180 000.– und Fotovoltaik-Anlage Fr. 60 000.–).

Zuständigkeit

Die vorliegend beantragten Brutto-Ausgaben übersteigen den Betrag von 2 Millionen Franken. Sie fallen daher vorbehältlich ihrer Qualifikation als gebundene Ausgaben i.S.v. Art. 10bis der Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) grundsätzlich in die Zuständigkeit des Gemeinderats bzw. der Gemeinde (Art. 41 lit. c bzw. Art. 10 lit. d GO). Vorbehalten bleibt auch eine Finanzierung dieser Massnahmen gemäss dem Nettoprinzip in der Kompetenz des Stadtrats, so weit ihre Finanzierung durch externe Beiträge rechtsgenügend zugesichert worden ist.

Im vorliegenden Fall dienen die Brutto-Ausgaben von Fr. 30 015 000.– (Ausgaben ohne Fotovoltaik-Anlage) einschliesslich MWST der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds. Sie werden gemäss § 25 Abs. 1 i.V.m. § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den Verkehrsbetrieben ersetzt. Ein entsprechendes Gesuch wurde von den VBZ beim ZVV eingereicht, eine schriftliche Bestätigung der Kostenabgeltung durch den ZVV liegt derzeit aber noch nicht vor.

Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, die Frage der Gebundenheit der Ausgaben im vorliegenden Fall etwas ausführlicher als im Regelfall zu begründen, nachdem sie im Gemeinderat anlässlich der Beratung des Budgets 2013 diskutiert wurde.

Anlass zur Diskussion gab dem Gemeinderat bei der Instandsetzung des Depots Elisabethenstrasse das Zusammentreffen der Einhaltung von Vorschriften betreffend den Denkmalschutz mit der Absicht zur Verbesserung der Energieeffizienz bzw. die dadurch entstehenden Kosten. Die Verfassung des Kantons Zürich (KV, LS 700.1) hält unter den kantonalen Aufgaben in Art. 102 fest, dass Kanton und Gemeinden für den Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen sorgen. Diese sind so weit als möglich zu vermeiden und, wenn nötig, zu beseitigen. Die Kosten dafür tragen die Verursacher. In Art. 103 Abs. 2 KV wird statuiert, dass Kanton und Gemeinden für die Erhaltung von wertvollen Landschaften, Ortsbildern, Gebäudegruppen und Einzelbauten sowie von Naturdenkmälern und Kulturgütern sorgen. Gemäss Art. 106 Abs. 2 KV schafft sodann der Kanton Anreize für die Nutzung einheimischer und erneuerbarer Energie und für den rationellen Energieverbrauch.

Die Verfassungsgebenden stellten diese öffentlichen Aufgaben gleichrangig nebeneinander, offensichtlich in der Annahme, dass jede einzelne erfüllt werden soll. Diese Annahme ist im Regelfall sicher berechtigt, nur ganz ausnahmsweise wird im Einzelfall die Erfüllung einer dieser Aufgaben jene einer anderen verunmöglichen oder in unverhältnismässiger Weise erschweren. Wie in einem letzteren Fall zu verfahren ist, muss primär durch die Gesetzgebung geklärt werden.

In diesem Zusammenhang kann auf das Kapitel «Grundanforderungen an Bauten und Anlagen» des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) hingewiesen werden, namentlich auf dessen § 239, gemäss dem Bauten und Anlagen nach Fundation, Konstruktion und Material

den anerkannten Regeln der Baukunde entsprechen müssen und weder bei ihrer Erstellung noch durch ihren Bestand Personen oder Sachen gefährden dürfen (Abs. 1). Bauten müssen nach aussen wie im Innern den Geboten der Wohn- und Arbeitshygiene sowie des Brandschutzes genügen. Im Hinblick auf einen möglichst geringen Energieverbrauch sind Bauten und Anlagen ausreichend zu isolieren sowie Ausstattungen und Ausrüstungen fachgerecht zu erstellen und zu betreiben (Abs. 3). Das Gesetz geht an dieser Stelle offensichtlich davon aus, dass alle diese Aufgaben (Sicherheit, Hygiene, Brandschutz, Energieeffizienz) «unter einen Hut gebracht werden können», d. h. erfüllt werden müssen.

Wie erwähnt gelten die VBZ als Grossverbraucher von Energie i.S.v. § 13a Energiegesetz. Sie könnten somit dazu verpflichtet werden, ihren Energieverbrauch zu analysieren und zumutbare Massnahmen zur Verbrauchsreduktion zu realisieren. Da sich im vorliegenden Fall die vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion der Energieverluste – namentlich auch der Einbau einer «inneren Haut» – in Relation zur dadurch erzielbaren Einsparung an Energieverbrauchskosten als wirtschaftlich erweisen, zählen diese ohne Zweifel zu den Massnahmen, zu deren Umsetzung die VBZ gemäss der erwähnten Vorschrift verpflichtet werden könnten. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass die VBZ durch den Abschluss einer Zielvereinbarung mit der kantonalen Baudirektion vom Einzelmassnahmenvollzug dispensiert sind, da diese Massnahmen auch zur Einhaltung des vereinbarten Absenkpfads beim Energieverbrauch notwendig sind.

Indem die vorgesehenen baulichen Massnahmen, namentlich auch der Einbau einer «inneren Haut» sich im vorliegenden Fall einerseits als zur Einhaltung der Bau- wie der Energiegesetzgebung als unabdingbar und zumutbar erweisen und anderseits gleichfalls den Anforderungen der Denkmalpflege genügen, besteht auch kein Anlass und kein Raum für eine Interessenabwägung gegenüber dem Denkmalschutz wie ihn § 204 PBG bei überwiegendem öffentlichen Interesse gestatten würde.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Gemäss § 15 der Verordnung über den Gemeindehaushalt (VGH, LS 133.1) ist die Stadt verpflichtet, Sachwerte laufend so zu unterhalten, dass ihre Substanz erhalten bleibt, die Gebrauchsfähigkeit und Funktionstüchtigkeit gewährleistet ist und keine Personen-, Sach- oder Bauschäden auftreten.

Die Stadt bzw. die VBZ sind auch bei Instandsetzungsarbeiten verpflichtet, den gesetzlichen Vorschriften in den Bereichen Brandschutz, Arbeitssicherheit, Denkmalpflege und den gesetzlichen Vorgaben bezüglich Energieeffizienz nachzukommen. Die beantragten Ausgaben mit Ausnahme jener für die Fotovoltaik-Anlage erweisen sich somit als gebunden i.S.v. Art. 10bis der Gemeindeordnung (GO, AS 101.100); namentlich besteht in zeitlicher, örtlicher oder sachlicher Hinsicht kein wesentlicher Entscheidungsspielraum im Sinne dieser Bestimmung.

Das Bundesgericht hat in einem Entscheid vom 4. Juni 2012 (1C_35/2012; in ZBl 9/2013, 497 ff.) Ausgaben für eine vergleichbare Fassadengestaltung, die auf ein neues Energiekonzept zurückzuführen war, ausdrücklich als gebunden bezeichnet. Im Umstand, dass dem sparsamen ökologischen Energieeinsatz im Hinblick auf den künftigen Betrieb Beachtung geschenkt und die Fassade unter Einbezug von zu öffnenden Fenstern entsprechend gestaltet und isoliert sowie auf die Haustechnik abgestimmt werde, könne keine Modernisierung erblickt werden, die den üblichen technischen Standard überschreiten und dadurch zu einer neuen Ausgabe würde. Auch im vom Bundesgericht beurteilten Fall ging es um den kompletten Ersatz der Gebäudehülle, umfassende Neugestaltung des Innenausbaus und weitgehender Rückbau der bisherigen Bausubstanz. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass die vorgesehenen Massnahmen im vorliegenden Fall nicht über das hinausgehen, was das Bun-

desgericht als gebundene Ausgaben bezeichnet. Im Wesentlichen geht es auch hier ausschliesslich um Massnahmen zur Erhaltung der vorhandenen Bausubstanz und zur Sicherung der Aufgabenerfüllung sowie um den Ersatz von technisch überalterten und defekten Einrichtungen und Anlagen. Die neue Innenhaut zur Realisierung eines neuen Energiekonzepts ist die einzig sinnvolle Lösung. Es gibt keine ernsthaften Alternativen. Im Unterschied zum zitierten Fall bestehen bei der Ausgestaltung des vorliegenden Projekts kaum Handlungsspielräume. Der sachliche Ermessensspielraum i.S.v. § 121 des Gemeindegesetzes ist als unerheblich einzustufen, sodass die Ausgaben für das vorliegende Sanierungsprojekt (mit Ausnahme der Fotovoltaik-Anlage) als gebundene Ausgaben zu gelten haben. Der Stadtrat stützt sich bei seinem Entscheid auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung, da Art. 10bis GO keine Ausdehnung des Begriffs der neuen Ausgabe bezweckt (siehe BGr 1C_183/2008 vom 23. Mai 2008, Erw. 5.1.3 betreffend Instandsetzung Hardbrücke; siehe auch Saile / Burgherr / Loretan, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, RZ 600 und dort FN 958).

Bei den Brutto-Ausgaben für die Fotovoltaik-Anlage in der Höhe von Fr. 1 840 000.– handelt es sich um neue Ausgaben unter 2 Millionen Franken, die ebenfalls durch den Stadtrat zu bewilligen sind. Für die Investitionskosten sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparfonds in Aussicht gestellt und Gelder aus dem Rahmenkredit Energie für Nachhaltigkeitsmassnahmen der Stadt Zürich zugesichert.

Die anfallenden Eigenleistungen sind als nicht wesentliche Eigenleistungen i.S.v. Ziff. 2.1.5 des Accounting Manuals der Finanzverwaltung vom 22. Dezember 2010 (STRB Nr. 2054/2010) anzusehen und deshalb in der Kreditsumme nicht enthalten.

Die Ausgaben sind im Investitionsbudget 2013 der Verkehrsbetriebe enthalten und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014–2017 vorgemerkt. Sie werden der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe, Konto (4540) 595020, Übrige Hochbauten Sammelkonto (PSP-Element 4540C-88512.K03IHB) belastet.

Für die Instandstellung der Gebäudehülle, der Energieerzeugung sowie der Erstellung der Fotovoltaik-Anlage sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparfonds der Stadt Zürich in Aussicht gestellt worden. Die Verbuchung von Subventionsbeiträgen erfolgt auf das Konto der Verkehrsbetriebe (4540) 6630 0000, Beiträge Stadt.

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Hochbaudepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beschliesst der Stadtrat:

1. Die gebundenen Ausgaben für die Instandsetzung der Gebäudehülle werden von maximal Fr. 2 800 000.–, einschliesslich MWST, um Fr. 27 215 000.– auf Fr. 30 015 000.–, einschliesslich MWST erhöht (Preisstand 1. April 2013).
2. Für die Erstellung der Fotovoltaik-Anlage wird ein Objektkredit von Fr. 1 840 000.–, einschliesslich MWST, bewilligt (Preisstand 1. April 2013).
3. Es wird vorgemerkt, dass die Verkehrsbetriebe für die gebundenen Ausgaben gemäss Ziff. 1 vorstehend beim Zürcher Verkehrsverbund ein Gesuch um Kostenabgeltung gemäss § 25 Abs. 1 i.V.m. § 3 Personenverkehrsgesetz gestellt haben.
4. Die Ausgaben sind der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe, Konto (4540) 595020, Übrige Hochbauten: Sammelkonto (PSP-Element 4540C-88512.K03IHB), zu belasten.

5. Die Ausgaben im Umfang der gesprochenen Subventionsbeiträge des Rahmenkredits Energie für Nachhaltigkeitsmassnahmen der Stadt Zürich sind dem Konto (4020) 563010, Amt für Hochbauten, Beiträge für Energiesparmassnahmen in städtischen Liegenschaften, zu belasten.
6. Es wird davon Kenntnis genommen, dass für die Instandsetzung der Gebäudehülle, der Energieerzeugung sowie der Erstellung der Fotovoltaik-Anlage Subventionsbeiträge in der Höhe von Fr. 810 000.– in Aussicht gestellt wurden. Die Verbuchung von Subventionsbeiträgen erfolgt auf das Konto der Verkehrsbetriebe (4540) 595150, Beiträge von eigenen Unternehmen.
7. Der Vorsteher des Hochbaudepartements wird ermächtigt, alle notwendigen Verträge abzuschliessen. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt unter Aufsicht des Amts für Hochbauten.
8. Mitteilung an die Vorsteher des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, das Amt für Hochbauten und die Verkehrsbetriebe.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin