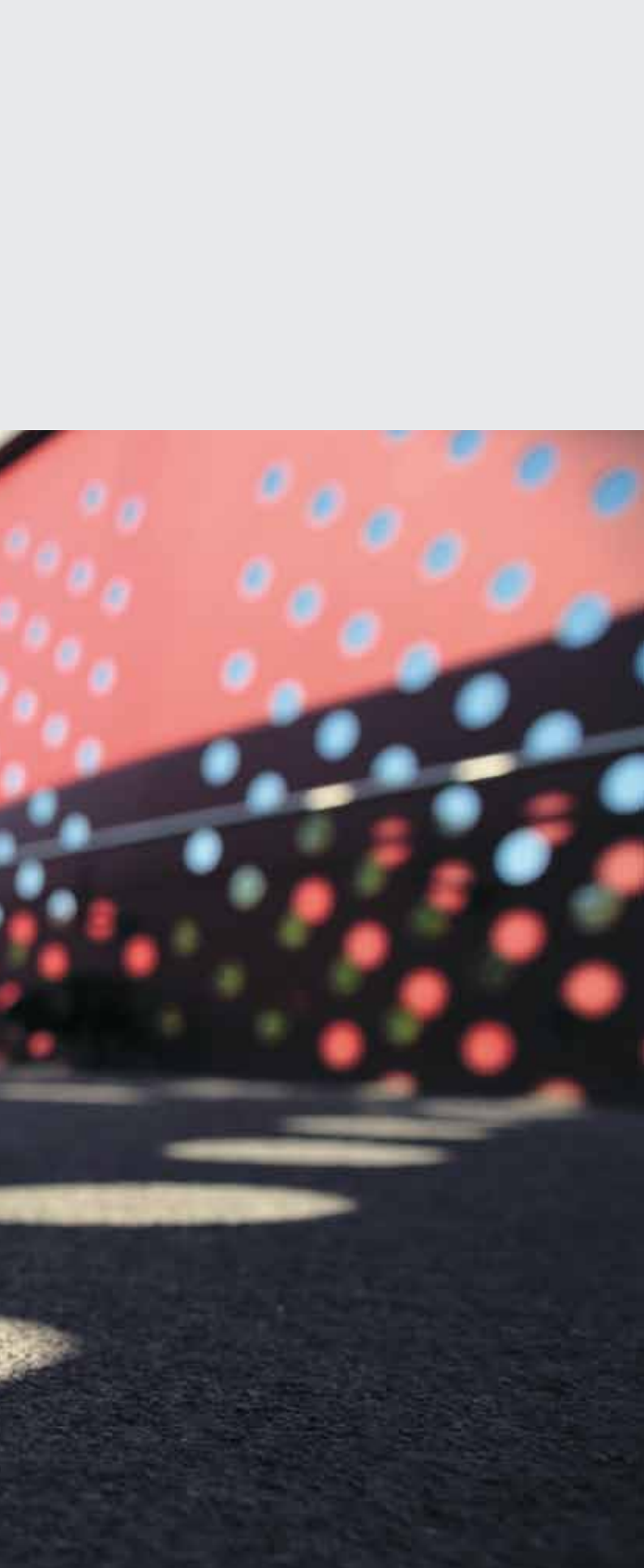




# Jahresbericht

2010



### Kennzahlen Stadträume und Mobilität 2010

– Bevölkerung der Stadt Zürich	385 468
– Verkehrsteilnehmende pro Tag	ca. 1 Mio.
– Eingelöste Motorfahrzeuge	167 862
– Velos	ca. 160 000
– Anzahl Parkplätze	266 998
– Anteil autofreier Haushalte	44 %
– Strassennetz	740 km
– Veloroutennetz	340 km
davon mit Wegsignalisation	170 km
– Anzahl Kunstbautenobjekte (Brücken, Tunnels usw.)	712
– Stadtnetz VBZ	283 km
– Kanal- und Rohrnetz	922 km

### Kennzahlen Tiefbauamt 2010

– Projekte (inkl. Kanalbauten ERZ)	646
davon in Realisierung	192
davon in Projektierung	239
davon in Planung	215
– Anzahl Mitarbeitende	315
davon Lernende	19
davon Praktikanten	–
– Bauprojekte (Investitionen* und Laufende Rechnung)	CHF 128,5 Mio.
Betriebsaufwand	CHF 64 Mio.**
Ertrag und Einnahmen	CHF 105,7 Mio.

\* exkl. ERZ, VBZ, WVZ, ewz etc.

\*\* ohne Abschreibungen auf Strassen und Kunstbauten: 2010: CHF 32,3 Mio.

**Inhalt**

<b>Überblick</b>	3
<b>Mobilität + Planung</b>	7
<b>Gestaltung + Entwicklung</b>	11
<b>Projektierung + Realisierung</b>	15
<b>Werterhaltung</b>	19
<b>Finanzen + Dienste</b>	23
<b>Human Resources</b>	24
<b>Kommunikation</b>	25
<b>Rechtsdienst</b>	26
<b>Projektportfolio + Risikomanagement</b>	27
<b>Projekte</b>	29
– Albert-Näf-Platz	
– Albisstrasse	
– Birmensdorferstrasse/Schmiede Wiedikon	
– Central	
– Fischerweg	
– Hardbrücke	
– Hardbrücke: Personenunterführung West	
– Hardturmstrasse	
– Kornhaus- und Schindlerstrasse	
– Limmatquai/Utoquai	
– Max-Frisch-Platz	
– Milchbuck: VBZ-Haltestelle	
– Oerliker Bahnhofplatz Süd	
– Oerlikon: Quartieranbindung Ost	
– Pfingstweidstrasse/Tram Zürich-West	
– Rämistrasse	
– Schwamendingen: Einhausung Autobahn N01/40/Schöneichtunnel	
– Seefeldstrasse	
– Stettbach: ÖV-Plattform	
– Viaduktbögen	
– Vulkanplatz	



Die Arbeit der rund 310 Mitarbeitenden des Tiefbauamts steht unter dem Leitmotiv «Mobilität und Räume für Menschen». Sie stellen eine zukunftsgerichtete Mobilität und eine optimale Gestaltung von Verkehrssystemen sicher, entwickeln und gestalten attraktive Stadträume, sorgen für effizientes und effektives Bauen und sind verantwortlich für die nachhaltige Bewirtschaftung der städtischen Infrastruktur.

### **Bauprogramm auf Kurs**

Total 646 Projekte befanden sich 2010 im Tiefbauamt in der Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungsphase. 192 Projekte waren im Bau. Die zentralen Vorhaben betrafen im Jahr 2010 weiterhin die «Generationenprojekte» in den Kreisen 4 und 5: der Bau der Tramlinie Zürich-West mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse, die Sanierung der Hardbrücke sowie die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürichs entlang der ehemaligen «Westtangente». Abgesehen von der Rämistrasse, deren Sanierung aus Sicherheitsgründen früher als geplant erfolgt, wurden bewusst keine neuen Grossprojekte gestartet.

Zwei Drittel des Projekts «Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse» sind bereits realisiert. Auf den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wird die neue Tramverbindung zwischen Escher-Wyss-Platz und dem Vulkanplatz beim Bahnhof Altstetten ihren Betrieb aufnehmen. Die am Escher-Wyss-Platz vorgesehene Aufwertung mit dem «Nagelhaus», ein kombiniertes Projekt aus Kunst und Architektur, scheiterte knapp in der Volksabstimmung. Die Instandsetzung der Hardbrücke läuft nach Plan, im November 2010 war Halbzeit. Ende November 2011 wird diese wichtige Verkehrsverbindung wieder voll befahrbar sein. Ein Eröffnungsfest in Zürich-West wird einen gebührenden Schlusspunkt hinter die beiden Grossprojekte setzen.

### **Strassenraum wird zu Stadtraum**

In Wiedikon und Aussersihl-Hard wird das Ziel der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung langsam deutlich. Dank der 2009 in Betrieb genommenen Umfahrung reduzierte sich der Durchgangsverkehr auf der alten Transitroute um mehr als einen Drittel. Seit August 2010 fliesst der Verkehr auf der neuen städtischen Verbindungsachse Schimmel-/Seebahn-/Hohlstrasse. Bis Ende 2011 entstehen entlang der ehemaligen Westtangente Quartierstrassen mit Tempo 30. Der Bullingerplatz und weitere

# Überblick

Plätze werden zu attraktiven Quartiertreffpunkten umgestaltet. Die während Jahrzehnten stark vom Verkehr betroffenen Quartiere bieten neu wieder Wohn- und Lebensqualität.

**Express-Bauen** An der Rämistrasse liess sich die Erneuerung der Wasserleitungen und der Tramgleise nicht mehr aufschieben. Im Oktober 2010 begannen die Sanierungsarbeiten, die bis September 2011 dauern. Dank des Express-Verfahrens reduziert sich hier die Bauzeit um ein Drittel, konkret von 17 auf noch 12 Monate. In kürzerer Zeit bauen heisst intensiver bauen: An mehreren Stellen wird gleichzeitig gebaut, zum Teil auch in der Nacht und am Wochenende. Um Bedingungen, Vor- und Nachteile eines Express-Verfahrens abzuwägen, erarbeitete das Tiefbauamt 2010 ein Prüfsystem. Dieses erlaubt es, Projekte schnell und einheitlich daraufhin zu überprüfen, ob sich der Bauprozess beschleunigen lässt.

**Portfolio-Management** Eine finanzielle, zeitliche und räumliche Gesamtsicht auf Bauvorhaben und die von ihnen verursachten Immissionen und Beeinträchtigungen ist Voraussetzung, um Risiken rechtzeitig zu erkennen. Die Koordination von Bauprojekten durch das Tiefbauamt erfolgt deshalb in Zukunft in einem umfassenderen Sinne. Das Projekt-Portfolio wird zukünftig über alle Projekt- und Bauphasen hinweg koordiniert, überwacht und gesteuert. Um sicherzustellen, dass Mobilitäts- und verkehrspolitische Anliegen frühzeitig in die Planung von Bauprojekten einfließen, wurden die entsprechenden Prozesse angepasst.

**Allianz der Städte** Im Januar 2010 unterzeichneten die Städte Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität». Bis Ende Jahr setzten 50 Schweizer Städte und Gemeinden ihre Unterschrift unter die Charta. Im November gründeten die erstunterzeichnenden Städte den Verein «Städtekonferenz Mobilität». Mit dieser Allianz wollen die Städte bei den Parlamenten der Kantone und des Bundes besser Gehör für ihre verkehrspolitischen Anliegen finden.

**Revision kantonales Strassengesetz** Der Regierungsrat hat die überarbeitete Vorlage zur Revision des Strassengesetzes an den Kantonsrat überwiesen. An der Sitzung der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEFU) vom 5. Oktober 2010 konnten die Städte Zürich und Winterthur ihre Anliegen vorstellen. Im Vorfeld hat das Tiefbauamt Entscheidungsgrundlagen für den politischen Prozess aufgearbeitet. Zurzeit ist die Beratung der Vorlage im Kantonsrat im Gange.

**Kommunikation  
auf Platz 1**

Die kommunikative Begleitung von Bau- und Gestaltungsvorhaben ist eine wichtige Aufgabe. Betroffene Kreise und die Öffentlichkeit wollen frühzeitig und umfassend informiert werden. Im Jahr 2010 testete der Touring-Club der Schweiz (TCS) zusammen mit 16 europäischen Partnerclubs 57 Baustellen im In- und Ausland, davon 5 in der Stadt Zürich. In der Kategorie Information belegt Zürich den Spitzenplatz – eine Anerkennung für die systematisch betriebene Kommunikationsarbeit rund um Baustellen und Infrastrukturprojekte des Tiefbauamts.

**Ausblick**

Die Tatsache des «begrenzten öffentlichen Raums» sowie der Trend hin zur «2000-Watt-Gesellschaft» stellen wesentliche Herausforderungen der Zukunft dar. Die Beanspruchung des öffentlichen Raums ist geprägt von divergierenden Bedürfnissen der zahlreichen Anspruchsgruppen. Optimale Lösungen lassen sich nur durch die konsequente Involvierung und Mitwirkung dieser Gruppen finden. Die Zielsetzung der «2000-Watt-Gesellschaft» wirkt sich massgeblich auf die Mobilität aus. Mobilitätsformen und Mobilitätsverhalten müssen zukünftig den Anforderungen an Energieeffizienz und Nachhaltigkeit gerecht werden.

Das Tiefbauamt stellt mit der Weiterentwicklung seiner «Strategie 2015» sicher, dass auch in Zukunft sein breites Aufgabenspektrum mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen professionell umgesetzt werden kann. Die Steigerung von Effektivität und Effizienz trägt nachhaltig zur Erreichung dieses Ziels bei. Immer komplexer werdende Bauprojekte erfordern innovative Lösungsansätze. Der Ansatz des «Systems Engineering» beispielsweise erleichtert die Zielfindung und die Koordination. Auch der Kostengerechtigkeit von Bauprojekten wird vermehrt Rechnung getragen. Mit dem Ansatz des «Design to Cost» werden technische Fragen besser mit Planungs- und Wirtschaftlichkeitsaspekten verknüpft.

Wegen der fehlenden finanziellen Mittel müssen für das kommende Jahr Investitionen und Leistungen an Dritte reduziert werden. Auch mit einem reduzierten Budget werden wir unsere Aufgaben dennoch bestmöglich erfüllen. Für den im zu Ende gegangenen Jahr geleisteten Einsatz und die ausgezeichnete Leistung danke ich allen Mitarbeitenden des Tiefbauamtes. Meinen Dank aussprechen möchte ich auch allen unseren Partnern, den Bauunternehmen, den Ingenieurbüros und den städtischen Werken.

Dr. François Aellen, Stadtingenieur



Der Geschäftsbereich «Mobilität + Planung» ist verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Er plant und gestaltet Gesamtverkehrssysteme für eine nachhaltige Stadtentwicklung und schafft die Grundlagen für eine stadtgerechte Mobilität.

**Mobilität in Zahlen** Wie viele Velo- und Autoabstellplätze gibt es in der Stadt Zürich? Welche VBZ-Haltestelle wird am meisten frequentiert? Welches Verkehrsmittel hat pro beförderte Person den höchsten Energieverbrauch? Antworten auf diese Fragen gibt die 2010 erstmals erschienene Publikation «Mobilität in Zahlen». Sie fasst für Zürich die am häufigsten verwendeten Kennwerte zum allgemeinen Verkehrsverhalten und zu den einzelnen Verkehrsmitteln zusammen. Die alle zwei Jahre geplante Aktualisierung wird auch Aufschluss geben über die Veränderungen der Zürcher Mobilität.

**Velo 12** Das Programm «Velo 12» will das Velofahren in Zürich fördern. So sollen Lücken im Routennetz geschlossen und die vorhandenen Routen sichtbar gemacht werden. Mittels zusätzlicher Markierungen werden die Routenabschnitte besser miteinander verknüpft und die Veloführung verdeutlicht. Heikle Stellen werden vermehrt rot eingefärbt. Erste entsprechende Verbesserungen finden sich beispielsweise auf dem Buchegg- und dem Stadelhoferplatz. Als auffälliges Zusatzangebot für die Velofahrenden wurden an 12 Standorten Velopumpen installiert. Die online geschalteten «Velo News» dokumentieren laufend die Verbesserungen. «Velo 12» ist eine Antwort auf den Umstand, dass ein grosser Teil der Zürcher Bevölkerung die städtische Veloinfrastruktur als ungenügend einstuft.

**Unterwegs in Zürich** Mit der Botschaft «Von Zürich nach Zürich richtig unterwegs» startete 2010 eine über mehrere Jahre angelegte Werbekampagne. Auf Plakaten und in TV-Spots warben prominente Zürcher Persönlichkeiten für stadtgerechte Mobilitätsformen. Die beliebten «Züri z'Fuess»-Stadtspaziergänge wurden 2010 aktualisiert und in einer Sammelbox neu aufgelegt. Neu hinzugekommen sind «Unterwegs in Höngg» und «Unterwegs mit Kindern».

# Mobilität + Planung

**Zeitlich flexibel nutzen** Mit den wachsenden Ansprüchen an Mobilität und an die Lebensqualität in den Städten steigt der Druck auf den öffentlichen Raum. Ein Ventil, um diesen Druck etwas abzubauen, könnte die zeitlich flexible Umnutzung von Strassenraum bieten. Stark frequentierte Quartierplätze oder Promenaden könnten beispielsweise am Wochenende ausschliesslich dem Langsamverkehr zur Verfügung stehen. 2010 erarbeitete das Tiefbauamt die Grundlagen für ein entsprechendes Pilotprojekt an der Röschibachstrasse im Sommer 2011.

**Zukunft der Mobilität** Die städtische Verkehrspolitik der letzten 35 Jahre hat sich bewährt. Doch ist sie auch zukünftigen Herausforderungen gewachsen? Vor zwei Jahren erarbeiteten Verkehrsfachleute unter Führung des Tiefbauamts Zukunftsbilder für Zürichs Verkehr im Jahr 2050. Darauf aufbauend wurde nun ein sogenannter Entwicklungsradar konstruiert. Mit diesem lassen sich Entwicklungen beobachten, die für die zukünftige Mobilität relevant sind. Verändern sich diese Einflussfaktoren bzw. das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld, wird sich voraussichtlich auch das Mobilitätsverhalten ändern. Die festgestellten Veränderungen erlauben es der Stadt Zürich, frühzeitig auf Entwicklungen und Trends bei der Mobilität zu reagieren. Der Radar ist ab 2011 im Einsatz.

**Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität** Im Januar 2010 unterzeichneten die Städte Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität». Die Charta zeigt auf, dass die Städte vor denselben Herausforderungen stehen. Diesen wollen sie gemeinsam begegnen: mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs und einem hochwertigen öffentlichen Raum. Die Entwicklung des Verkehrs soll nachhaltig, umwelt- und stadtverträglich erfolgen. In der Charta sind entsprechende Grundsätze formuliert sowie Leitlinien und Massnahmen für die Verkehrsarten bestimmt. Im November gründeten die erstunterzeichnenden Städte den Verein «Städtekonferenz Mobilität». Mit dieser Allianz wollen die Städte bei den Parlamenten der Kantone und des Bundes besser Gehör für ihre verkehrspolitischen Anliegen finden.

**Chance für die City** Um über einen Orientierungsrahmen für die Planungen der nächsten zehn, fünfzehn Jahre zu verfügen, erarbeiteten die mit Fragen des Verkehrs und des öffentlichen Raums befassten städtischen Dienstabteilungen unter der Federführung des Tiefbauamts 2010

ein Verkehrskonzept für die Innenstadt. Hauptziel ist die Aufwertung der Strassenräume. Ansatzpunkte sind die Ausdehnung der bestehenden Fussgänger- und die Schaffung neuer Begegnungszonen.

Eine einmalige Chance, die Zürcher City aufzuwerten, bietet sich an der Uraniastrasse. Mit einer neuen Verkehrsführung in deren Umfeld kann an der Ecke Rennweg/Bahnhofstrasse der Trülle-Platz entstehen und die innerstädtische Fussgängerzone in die Sihlstrasse und in die St. Annagasse erweitert werden. Die Bahnhofstrasse, die Sihlstrasse und auch die St. Annagasse sollen vom motorisierten Individualverkehr entlastet und aufgewertet werden. Dazu ist neu ein Gegenverkehrsregime auf der Uraniastrasse notwendig. In vertiefenden Studien befasste sich das Tiefbauamt 2010 mit der Abwicklung des Verkehrs und dem Einfluss auf das Gesamtverkehrssystem. Als Nächstes stehen nun die Ausführungsentscheide an.

### **Teilrevision der Parkplatzverordnung**

Der Gemeinderat hat am 7. Juli 2010 die Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (PPV) von 1996 beschlossen. Sie bringt eine Anpassung an gesellschaftliche Veränderungen und neue Gegebenheiten im Verkehr. Namentlich geht es um autoarme Nutzungen, den erhöhten Bedarf an Wohnfläche sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Die Parkplatzpflicht für Grundeigentümer kann ganz oder teilweise aufgehoben werden, wenn diese ein alternatives Mobilitätskonzept vorlegen. Neu muss pro 120 Quadratmeter Wohnfläche ein Autoparkplatz erstellt werden. Vorher waren 100 Quadratmeter massgebend. Und schliesslich gelten für Gebiete, die besonders gut am öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, neu tiefere Parkplatzvorgaben. Diese sogenannten Reduktionsgebiete werden gegenüber 1996 ausgeweitet. Neben diesen Anpassungen enthält die revidierte PPV neu Bestimmungen, die bis anhin in Richtlinien ausserhalb der PPV geregelt waren, beispielsweise Autoparkplätze für behinderte Menschen und Abstellplätze für Motorräder und Velos. Die Änderungen gegenüber der PPV von 1996 betreffen nur Neu- und Umbauten.

Gegen den Gemeinderatsbeschluss wurde das Behördenreferendum ergriffen. Gleichzeitig wurde beim Bezirksrat eine Gemeindebeschwerde eingereicht, die die Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses verlangt. In der Volksabstimmung vom 28. November 2010 stimmte eine Mehrheit der Parkplatzrevision zu. Die Beschwerde beim Bezirksrat Zürich ist noch hängig.



Der Geschäftsbereich «Gestaltung + Entwicklung» entwickelt attraktiv gestaltete, klar verständliche und gut funktionierende Stadträume. Bei Bauvorhaben im öffentlichen Raum prüft er die Aufwertungspotenziale.

### **Gesamtplanung Bahnhof Oerlikon**

Der Bahnhof Oerlikon ist heute der sechstgrösste Bahnhof der Schweiz. Täglich steigen dort 110 000 Passagiere ein, aus oder um. Diese Zahl wird in den nächsten Jahren um rund 30 Prozent zunehmen, da Zürich Nord und die angrenzenden Stadtteile weiter wachsen und die S-Bahn Zürich ausgebaut wird. Mit dem Bau der Durchmesserlinie zwischen Altstetten, Hauptbahnhof und Oerlikon und der Erweiterung des dortigen Bahnhofs von heute sechs auf acht Gleise reagierten die SBB auf die gestiegenen Anforderungen. Abgestimmt auf diesen Ausbau der SBB-Infrastruktur wird auch der angrenzende öffentliche Raum ansprechend und funktional gestaltet.

In Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton hat die Stadt Zürich 2009 das Entwicklungskonzept definiert. Neu ist der Bahnhof auf einen neuen nördlichen und einen südlichen Bahnhofplatz ausgerichtet: der Max-Frisch-Platz und der Oerliker Bahnhofplatz Süd. Die beiden Plätze verbinden den Bahnhof mit den angrenzenden Quartieren. Das nördlich gelegene Neu-Oerlikon und das im Süden liegende Zentrum Oerlikon sind durch eine grosszügige Fussgänger- und Velo-Unterführung unter dem Bahnhofsareal miteinander verbunden. Auch im Osten des Bahnhofs, im Raum Schaffhauserstrasse, sind bauliche Veränderungen vorgesehen. Die Quartiere Seebach und Leutschenbach sowie die umliegenden Tram- und Bushaltestellen werden mit attraktiven und kurzen Fusswegverbindungen an den Bahnhof angeschlossen. Die Unterführung Schaffhauserstrasse wird auf der ganzen Länge der acht Gleise verbreitert.

Die Koordination der Gesamtplanung rund um den Bahnhof Oerlikon liegt seit 2006 beim Gebietsmanagement des Bereichs Gestaltung und Entwicklung des Tiefbauamts. Zurzeit umfasst die Gesamtplanung acht Projekte. Beteiligt sind die SBB, der Kanton

# **Gestaltung + Entwicklung**

und die Stadt Zürich. Die städtischen Projekte umfassen ein Bauvolumen von rund 185 Millionen Franken. Die ersten Bauarbeiten beginnen im Sommer 2012 beim Bahnhofplatz Süd. Die Umsetzung erfolgt in Etappen. Bis 2016 soll der Bahnhofausbau im Kern abgeschlossen sein. Für 2018 ist die Anbindung Richtung Seebach und Leutschenbach geplant.

### **Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstetten**

Das Zentrum des Quartiers Altstetten rund um den Bahnhof befindet sich im Umbruch. Nördlich des Bahnhofs realisieren die SBB das Projekt Westlink mit neuen Dienstleistungs- und Wohnungsbauten, angrenzend entsteht der Vulkanplatz mit der künftigen Wendeschleife des Trams Zürich-West. Im Süden des Bahnhofs wird in Zukunft die geplante Limmattalbahn an das Stadtzürcher ÖV-Netz angebunden. Entsprechend seiner wachsenden Bedeutung als städtisches Subzentrum, soll das Zentrum Altstetten aufgewertet und in seiner Entwicklung gestärkt werden. In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept definiert das Tiefbauamt die Grundlagen. Zielsetzungen sind ein nutzerfreundliches ÖV-Angebot im Zentrum sowie die Quartierentwicklung. Möglich wird dies durch eine veränderte Linienführung der Tramlinie 2 via Bahnhof Altstetten zur Endhaltestelle Farbhof sowie eine Verknüpfung von Tram und Limmattalbahn. Ohne Tramtrasse lässt sich die Badenerstrasse zu einer attraktiven Zone für den Langsamverkehr umgestalten. Die Achse zwischen Lindenplatz und Altstetterplatz beim Bahnhof ihrerseits gewinnt an Bedeutung als Fussgängerzone und Quartierzentrum. Um die Aufenthaltsqualität auf dem Altstetterplatz zu steigern, soll die neue Wendeschleife der Linie 2 – anders als im Richtplan vorgesehen – beim Farbhof geplant werden. Parallel zur Entwicklung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts Altstetten durch die Stadt hat der Kanton mit der Planung und Projektierung der Limmattalbahn begonnen.

### **Ausbau Bahnhof Hardbrücke**

Der Bahnhof Hardbrücke wurde im Hinblick auf das 1990 eröffnete Zürcher S-Bahn-Netz als Anschluss für das Industriequartier gebaut. In der Zwischenzeit hat sich das Quartier stark gewandelt. Mit rund 38 000 Personen, die an einem durchschnittlichen Tag an- und abreisen, gehört der Bahnhof Hardbrücke zu den 15 meistfrequentierten Haltestellen der Schweiz. In naher Zukunft ist mit einer Verdoppelung der Umsteigebeziehungen zu rechnen. Der in die Jahre gekommene Bahnhof ist dafür nicht gerüstet. In den nächsten Jahren steht auch die Planung der Verlängerung der Tramlinie 8 an, die neu auch zwischen Hardplatz und Escher-Wyss-Platz verkehren soll und dabei die Haltestelle Hardbrücke bedienen wird. Gleichzeitig werden weitere Projekte im prosperierenden Westen Zürichs, wie die Überbauung

des «Maag-Areals Plus», die Pendlerströme beeinflussen. Der Ausbau der S-Bahn-Haltestelle und der Umsteigestation Zürich Hardbrücke soll den gestiegenen Passagierströmen Rechnung tragen. Gleichzeitig sollen auch kommerzielle Nutzungen integriert werden. Um leistungsfähige Lösungen für diese komplexe Aufgabenstellung ausarbeiten zu können, schrieb das Tiefbauamt 2010 einen Studienauftrag aus.

### **Räumliche Entwicklungsstrategie**

Ausgehend von den «Strategien Zürich 2025» und einer der Nachhaltigkeit verpflichteten Grundhaltung, hat der Stadtrat im März 2010 die «Räumliche Entwicklungsstrategie» (RES) verabschiedet. Diese konkretisiert, wie sich Zürich räumlich entwickeln soll. Sie dient als Wegweiser und ist ein wichtiges Arbeitsinstrument für die Stadtplanung der Zukunft. Zwei von acht Teilstrategien werden nun unter der Federführung des Tiefbauamts vertieft. Beim ersten Folgeprojekt geht es darum, die Attraktivität des öffentlichen Raums zu erhöhen. Das Augenmerk liegt hier insbesondere auf der Nutzbarkeit, Gestaltung und Materialisierung der öffentlichen Räume in Quartierzentren und an wichtigen Verkehrsachsen. Das zweite Folgeprojekt ermöglicht eine stadtverträgliche Mobilität. Für diesen Zweck sollen rasch innerstädtische Tangential- und Querverbindungen realisiert, Infrastrukturen für den Fussverkehr verbessert und der Veloverkehr gefördert werden. Wo möglich und sinnvoll gilt das Prinzip Koexistenz: Alle im Strassenraum vorkommenden Bedürfnisse werden ausgewogen berücksichtigt. Mittels einer klugen Aufteilung des Verkehrsraums und weiterer Gestaltungsmaßnahmen wird die Vielfalt der Nutzung erhöht.

### **Kunst im öffentlichen Raum**

Kunst im öffentlichen Raum kann die Aufenthaltsqualität und die Identität von Stadträumen unterstützen. Die Arbeitsgruppe Kunst im öffentlichen Raum (AG KiöR) der Stadt Zürich beurteilt, initiiert, begleitet und realisiert jedes Jahr unterschiedliche Projekte, die eine Auseinandersetzung mit Kunst im Stadtraum ermöglichen. Die Realisierung der Kunstprojekte wird jeweils vom Tiefbauamt begleitet. 2010 befasste sich das Tiefbauamt unter anderem mit der Verschiebung der Skulptur «Fanfare» vom Heimplatz nach Langenthal. Bei der Tramwendschleife Werdhölzli lotete ein temporäres Projekt das Potenzial des Ortes aus. Am Escher-Wyss-Platz wurde versucht, den Raum unter der Hardbrücke mit einem kombinierten Projekt aus Kunst, Architektur und Platzgestaltung aufzuwerten. Das Projekt «Nagelhaus» scheiterte jedoch knapp in der Volksabstimmung zum Baukredit. Die Stadt Zürich verfügt insgesamt über rund 1200 Kunstobjekte auf öffentlichem Grund. 2010 erstellte das Tiefbauamt ein Inventar. Dieses erlaubt die systematische Bewirtschaftung der vorhandenen Kunstwerke.



Der Geschäftsbereich «Projektierung + Realisierung» setzt die Bauvorhaben im öffentlichen Raum um. Als Vertreter der Bauherrschaft ist er verantwortlich für die Ausarbeitung, die Realisierung und die Inbetriebnahme der Bauprojekte.

**192 Projekte im Bau** Die Bautätigkeit des Tiefbauamts der Stadt Zürich blieb auch im Jahr 2010 rege. 431 Projekte befanden sich 2010 in der Projektierungs- oder Realisierungsphase. Davon befanden sich 192 Projekte im Bau, mit einem Volumen von rund 200 Millionen Franken, inklusive der Anteile der städtischen Partner, insbesondere VBZ, Wasserversorgung, ERZ und ewz. Die zentralen Vorhaben betrafen im Jahr 2010 weiterhin die «Generationenprojekte» in den Kreisen 4 und 5: der Bau der Tramlinie Zürich-West mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse, die Sanierung der Hardbrücke sowie die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürichs entlang der ehemaligen «Westtangente».

Zwei Drittel des Projekts «Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse» sind bereits realisiert. Die Bauarbeiten verlaufen programmgemäss und dauern noch bis Ende 2011. Mit dem Umbau am Escher-Wyss-Platz starteten im Sommer 2010 die Gleisbauarbeiten. In der Aargauer- und Pfingstweidstrasse sind die Gleise verlegt und die Tramhaltestellen im Rohbau erstellt. Auch wurden entlang der Tramstrecke bereits etliche Bäume gepflanzt. Bereits im Sommer 2011 kann die umgebaute Pfingstweidstrasse dem Auto-, Velo- und Fussverkehr übergeben werden. Auch die Instandsetzung der Hardbrücke verläuft nach Plan. Im November 2010 war Halbzeit. Ende November 2011 wird die wichtige Verkehrsverbindung wieder voll befahrbar sein.

Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung nahmen 2010 Form an: Im August wurde die Achse Schimmel-/Seebahn-/Hohlstrasse dem Verkehr übergeben. Bis Ende 2011 entstehen entlang der ehemaligen Transitroute Quartierstrassen, der Bullingerplatz und weitere Plätze werden zu attraktiven Quartiertreffpunkten umgestaltet. An der Birmensdorferstrasse, im Abschnitt zwischen Uetikon Waldegg und Triemli, begann der Umbau, der

# Projektierung + Realisierung

pro Richtung eine Fahrspur und eine separate Busspur vorsieht. Zwischen Bahnhof und Schmiede Wiedikon wird in der Birmensdorferstrasse, gleichzeitig mit der Erneuerung von Tramgleisen, Wasserleitungen und Kanalisation, bis Juli 2011 auch der Strassenraum neu gestaltet. Die Schmiede Wiedikon wird zu einem attraktiven Quartierzentrum umgebaut. Im Bau befindet sich auch der Lindenplatz.

Fertiggestellt wurde 2010 die neue ÖV-Plattform Stettbach. Mitte Dezember 2010 nahm die Linie 12 der Glattalbahn ihren Betrieb auf, und Stettbach ist nun täglich Drehscheibe für Tausende von S-Bahn-, Tram- und Buspassagieren. Aus Gründen der Dringlichkeit begannen die Sanierungsarbeiten an der Rämistrasse im Herbst 2010 und dauern insgesamt bis September 2011. Die Gleise im Abschnitt zwischen Tannenstrasse und Heimplatz sind stark abgenützt, und bereits zweimal kam es dort zu Wasserrohrbrüchen. Ersetzt werden die Gleisanlagen, die Werk- und Wasserleitungen sowie die Abwasserkanalisation. Die drei betroffenen Tramhaltestellen erhalten behindertengerechte Haltekanten und Wartehallen.

**Beschleunigtes Bauen** Die Bauarbeiten an der Rämistrasse werden in einem beschleunigten Verfahren durchgeführt. Dadurch verkürzt sich die Zeitspanne der Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmenden um einen Drittel. Dies bedeutet, dass an mehreren Orten gleichzeitig gebaut wird. Dafür ist eine Umleitung des stadteinwärts fahrenden Individualverkehrs nötig. Phasenweise wird am Tag auch länger gearbeitet, vermehrt wird auch in der Nacht und am Wochenende gebaut. Im Frühling 2011 muss für einige Wochen die Tramhaltestelle Kantonsschule stadteinwärts aufgehoben werden.

In kürzerer Zeit bauen heisst intensiver bauen. Die Belastung durch die Bauarbeiten dauert weniger lang, Verkehrsteilnehmende, Anwohnende und Gewerbe müssen während dieser Zeit aber eine intensivere Belastung in Kauf nehmen. Um Bedingungen, Vor- und Nachteile eines beschleunigten Verfahrens zu prüfen und abzuwägen, wurde 2010 ein Leitfaden erarbeitet. Dieser enthält Grundsätze, wann beschleunigtes Bauen zweckmässig und wie ein solches Verfahren umzusetzen ist. Drei Bauprojekte wurden dahingehend überprüft, ob sie sich für ein beschleunigtes Bauen eignen. Prinzipiell ist dies bei allen drei möglich, bei der Bellerivestrasse stösst das Verfahren wegen der Länge der Baustelle aber an Grenzen. In einem nächsten Schritt geht es darum, die beteiligten Werke und die politischen Stellen einzubeziehen.

**Agglomerationsprogramm** 2007 beschloss der Kanton Zürich ein Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr. Dieses soll dazu beitragen, dass sich die Stadt Zürich und die umliegenden Agglomerationen zu Stadtlandschaften von hoher urbaner Qualität entwickeln. Als langfristiges Planungsinstrument definiert das Programm Massnahmen, die die Siedlungsentwicklung lenken und die verkehrliche Infrastruktur siedlungsverträglich optimieren. Via Agglomerationsfonds leistet der Bund Finanzierungsbeiträge an die Realisierung der kantonalen Agglomerationsprogramme. Die Stadt Zürich hat 2005 eine Reihe von Projekten, die die Aufwertung von Quartierzentren zum Ziel haben, beim Programm eingereicht. Der Entscheid zur Mitfinanzierung des sogenannten Quarz-Programmes durch den Bund wird 2011 erwartet.

**Einheitliche Beschaffungsunterlagen** Bauaufträge der öffentlichen Hand müssen ausgeschrieben werden. 2010 überarbeitete das Tiefbauamt die Ausschreibungsunterlagen, den Vertrag für Baudienstleistungen sowie die dazugehörenden allgemeinen Vertragsbedingungen. Die Unterlagen wurden einheitlich und dem Stand der Gesetze, Vereinbarungen und Richtlinien sowie der aktuellen Gerichtspraxis angepasst. Die überarbeiteten Dokumente gelten sowohl für das offene Verfahren, das Einladungs- als auch das freihändige Verfahren.

Baufträge des Tiefbauamtes sind seit Ende Oktober 2010 mit einer Deklarationspflicht zur Herkunft von Natursteinen verknüpft. Mit dieser Regelung will die Stadt unter anderem sicherstellen, dass sie keine von Kindern hergestellten Randsteine oder Pflastersteine einkauft. Nach einer einjährigen Pilotphase werden die Erfahrungen ausgewertet. Für diesen Schritt erhielt die Stadt Zürich Ende November 2010 den «Fairen Stein», eine Auszeichnung, die an Gemeinden und Kantone verliehen wird, die sich vorbildlich für ein sozial nachhaltiges Beschaffungswesen einsetzen.

**Überzeugende Baustelleninformation** Bereits zum siebten Mal befragte das Tiefbauamt 2010 die von Baustellen betroffene Bevölkerung. Sehr zufrieden waren die Befragten mit der Information rund um die Baustellen sowie dem Verhalten der am Bau direkt Beteiligten. Weniger gute Noten erhielt das Tiefbauamt für die mangelhafte Berücksichtigung des Langsamverkehrs, insbesondere der Velofahrenden, und der Anliegen von Behinderten bei den Baustellen. Bemängelt wurde auch der Lärm, der trotz Einhaltung der Lärmvorschriften bei den Baustellen vorherrschte, sowie andere Immissionen. Die regelmässige Befragung liefert wertvolle Hinweise, wo und wie das Baustellenmanagement verbessert werden kann.



Der Geschäftsbereich «Werterhaltung» ist verantwortlich für den Erhalt, die Reparatur und die Erneuerung von Strassen und Kunstbauten. Er sorgt für die nachhaltige Bewirtschaftung und den Unterhalt der städtischen Verkehrsinfrastruktur. Er ist zuständig für Bau und Sanierung der über 700 Kunstbauten. Vier Werkhöfe stellen sicher, dass Strassen, Plätze und Wege befahr- und begehbar bleiben und sie reparieren Schäden.

### **Überarbeitung Werterhaltungsstrategie**

Seit 2002 bewirtschaftet die Stadt Zürich ihr Strassennetz nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Die Basis bildet die Erhaltungsstrategie der Stadt. Diese fordert, dass der Wertverlust der Infrastruktur durch Verkehrsbelastung, Witterung und Alterung durch systematische und kontinuierliche Erneuerungsinvestitionen ausgeglichen wird.

Das Strassen- und Wegnetz Zürichs ist rund 740 Kilometer lang. Seit 2003 erfasst das Tiefbauamt jährlich einen Drittel der Strassenoberfläche, um anhand der sichtbaren Schäden den künftigen Investitionsumfang abschätzen zu können. Die Nachprüfung der gesamten Daten zum Strassennetz über einen Zeitraum von sechs Jahren hat nun bestätigt, dass die Werterhaltungsstrategie für die Strasseninfrastruktur richtig ist und nur in wenigen Teilbereichen angepasst werden muss.

### **Hardbrücke**

Die Instandsetzung der Hardbrücke verläuft nach Plan. Mitte November 2010 war Halbzeit bei der Sanierung des fast vierzigjährigen Bauwerks. Die Arbeiten auf dem westlichen Brückenteil sind abgeschlossen, der Verkehr rollt neu über den sanierten Teil. Gebaut wird nun auf der Ostseite der Brücke. Von Westen her ist die neue Silhouette der Hardbrücke mit der neuen Strassenbeleuchtung und Brüstung bereits sichtbar. Spätestens Ende November 2011 wird die Hardbrücke wieder voll befahrbar sein, mit neuen Velo- und Fusswegen auf beiden Seiten der Brücke im Bereich des Gleisfelds sowie einer eigenen Busspur pro Fahrtrichtung zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz.

# Werterhaltung

- Vor Hochwasser schützen** Die Innenstadt Zürich ist zusammen mit dem wichtigsten Bahnknotenpunkt der Schweiz, dem Hauptbahnhof Zürich, hochwassergefährdet. Dies geht aus der Hochwasser-Gefahrenkarte für die Stadt Zürich hervor. Aussergewöhnlich grosse Regenfälle im Einzugsgebiet der Sihl könnten zu einer Überschwemmung der Innenstadt und des HB Zürich führen. Der Schaden eines solchen Hochwassers wäre massiv, und die Folgen für den Zugsverkehr wären in der ganzen Schweiz spürbar. Auf der Basis der Gefahrenkarte hat das Tiefbauamt zusammen mit dem kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft sowie weiteren städtischen Ämtern 2010 eine Risikoanalyse für die Stadt erstellt. Auch haben sie begonnen, Massnahmen für den Hochwasserschutz auf städtischem Gebiet zu entwickeln. Das Projekt wird vom Bund mitgetragen und hat Pilotcharakter.
- Erdbebensicherheit überprüfen** Die Stadt Zürich besitzt über 700 Kunstbauten: Brücken, Über- und Unterführungen sowie Tunnel. Bei einem starken Erdbeben wären sie einer grossen Belastung ausgesetzt. Ein Grossteil dieser Bauten wurde zu einer Zeit gebaut, als noch keine oder aus heutiger Sicht ungenügende Normen für die Erdbebensicherheit existierten. In Zürich ist die Gefahr eines Erdbebens gering, doch nicht vernachlässigbar. In einem zweistufigen Verfahren werden deshalb alle fraglichen Bauwerke auf ihre Erdbebensicherheit hin überprüft. Die bereits abgeschlossene erste Stufe der Überprüfung hat gezeigt, dass der überwiegende Teil der Kunstbauten erdbebensicher ist. Nur 89 Bauwerke müssen in einem zweiten Schritt umfassender untersucht werden. Die gefährdeten Bauwerke sollen danach mit entsprechenden baulichen Massnahmen – zusammen mit anstehenden Sanierungen – erdbebensicher gemacht werden. Im Vordergrund stehen jene Bauten, die im Katastrophenfall zentral sind für die Aufrechterhaltung des Verkehrsnetzes.
- Effizient reparieren** In den vier Werkhöfen des Tiefbauamtes arbeiten etwa 120 Mitarbeitende. Sie reparieren kleinere Schäden an Strassen, Wegen und Kunstbauten und sanieren Strassenbeläge. Darüber hinaus verrichten sie Arbeiten für die städtischen Werke, andere Dienstabteilungen und Dritte. Seit 2010 werden defekte Beläge maschinell abgefräst und das Fräsmaterial mit der Saugbox aufgesaugt. Anschliessend wird der neue Asphalt von Hand eingebaut. Früher kam ein Abbauhammer zum Einsatz, um den Belag aufzubrechen. Dank der Belagsfräse und der Saugbox können pro Tag neu gut 300 bis 400 Quadratmeter Strassenbelag bearbeitet und erneuert werden. Darüber hinaus trägt die Fräse nur den Deckbelag ab, beschädigt die tieferliegenden Schichten der Strasse also nicht.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Dank der Effizienzsteigerung ist die Dauer der Behinderungen auf Strassen und Gehwegen kürzer, die Lärmbelastung geringer, der Personaleinsatz kleiner. Es werden keine zusätzlichen Reparaturen nötig, die Infrastruktur wird geschont.

**Bauakten online  
einsehen**

Das Archiv des Tiefbauamtes dokumentiert in zwei Sammlungen – Planarchiv und Baugrundarchiv – die baulichen Massnahmen der Stadt Zürich im Strassenbau, Kanalbau, Werkleitungsbau und Kunstbau. Die Datenbank umfasst 9200 Dossiers. Seit 2010 funktioniert diese auf Web-Basis. Berechtigte können neu über das Web Bauakten suchen. Dank der Verknüpfung von Suchkriterien lassen sich Dossiers schneller finden. Auch die Bewirtschaftung des Archivs ist durch die Verknüpfung mit der Datenbank der Baukoordination einfacher geworden: Bauakten lassen sich neu präziser und ausführlicher erfassen.



Der Geschäftsbereich «Finanzen + Dienste» ist zuständig für das finanzielle und betriebliche Rechnungswesen und übernimmt bei komplexen Bauprojekten das Kosten-Controlling. Zudem unterstützt er die Durchführung interner Projekte und ist für das Prozessmanagement verantwortlich. Er entwickelt Applikationen des geografischen Informationssystems. In Zusammenarbeit mit Organisation und Informatik der Stadt Zürich stellt der Bereich den Betrieb der Büroarbeitsplätze und der Fachapplikationen sicher.

**TAZ-internes Kontrollsystem** Städtische Dienstabteilungen sind verpflichtet, ein internes Kontrollsystem zu betreiben. Dieses soll Gewähr bieten, dass Gesetze und Vorschriften eingehalten, das Geschäftsvermögen geschützt, die Geschäftsprozesse effizient und die Buchführung sichergestellt sind. Fehler und Unregelmässigkeiten sollen rechtzeitig erkannt werden. In Zusammenarbeit mit der Finanzverwaltung der Stadt Zürich hat das Tiefbauamt 2010 ein entsprechendes internes Kontrollsystem erarbeitet. Dieses ergänzt das bereits institutionalisierte Management von Geschäfts- und Projektrisiken. Es ermöglicht eine ganzheitliche Überwachung und Steuerung des Tiefbauamtes.

**GIS-Plattform** Gemeinsamen Projekten von Tiefbauamt, Amt für Städtebau und SBB kommt meist strategische Bedeutung zu. Umso wichtiger ist eine übergreifende Planung mit einer gemeinsam definierten Projektliste. Dazu werden die Arealentwicklungen der SBB mit dem Amt für Städtebau und konkreten Projekten des Tiefbauamts koordiniert und nach funktionalen und gestalterischen Kriterien beurteilt und gewichtet. Die Fachstelle für Geografische Informationssysteme GIS hat dazu eine eigene Applikation entwickelt, die eine georeferenzierte Abbildung und Klassifizierung der jeweiligen Projekte ermöglicht.

**Dezentralisierung dank SAP** Die stadtweite Anwendung der Software SAP erlaubt es, verschiedene Prozesse miteinander zu verknüpfen oder zu dezentralisieren. Dank der Einbindung in SAP kann das Tiefbauamt seit 2010 die Kautionsverwaltung sowie die Anlagenbuchhaltung selbstständig durchführen. Wer öffentlichen Grund vorübergehend nutzen will, muss eine Kautionsleistung leisten. Bis anhin wurde die Kautionsverwaltung bei der Finanzverwaltung in einer eigenen Datenbank bewirtschaftet. Mit der Überführung ins SAP kann der Fachbereich Finanzen die Kautionen selbstständig verwalten.

# Finanzen + Dienste

Die Stabsabteilung «Human Resources» stellt sicher, dass vakante Stellen mit qualifizierten Mitarbeitenden besetzt werden. Sie erarbeitet und realisiert berufliche Entwicklungsmöglichkeiten, unterstützt Führungskräfte und betreut Mitarbeitende und Lernende. Sie ist verantwortlich für die Personal- und Lohnadministration.

**70 Verbesserungsvorschläge** Als Antwort auf die Mitarbeiterumfrage 2009 verpflichteten sich die Vorgesetzten des Tiefbauamtes 2010 zur Umsetzung von über 70 Massnahmen in acht Themenfeldern. Die Massnahmen hatten die Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende in verschiedenen Workshops entwickelt. So gab es im Sommer ein TAZ-Fest, um das Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken. Der Austausch zwischen mittlerem Kader und Geschäftsleitung wurde intensiviert. Organisationsentwicklungsmassnahmen sollen die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen optimieren. Die Fortschritte werden im Frühjahr 2011 überprüft.

**Personalentwicklung** Auch im Jahr 2010 blieb die Stärkung der Führungskompetenzen zentrales Thema der Personalentwicklung. Individuelle Standortbestimmungen bilden den Startpunkt des modularartig aufgebauten Programms. Darauf aufbauend werden von den Teilnehmenden und ihren Vorgesetzten Lernvereinbarungen erarbeitet. Um Praxisnähe und den Lerntransfer zu gewährleisten, kommen Lernpartnerschaften, Vorgesetztengespräche und Referenzprojekte der Teilnehmenden zum Einsatz.

Angesichts des «ausgetrockneten» Arbeitsmarkts ist die Rekrutierung von Bauingenieuren sehr anspruchsvoll. Um sich als interessanter Arbeitgeber zu positionieren, beteiligte sich das Tiefbauamt unter anderem an Absolvententagungen von Fachhochschulen. Eine neue Publikation porträtiert die wichtigsten Berufsfelder. Die Broschüre liegt in Berufsinformationszentren auf.

**Ideen honoriert** Im Ideenmanagement gingen 2010 35 Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitenden des Tiefbauamts ein. Das zuständige Gremium honorierte die 13 wertvollsten Ideen mit Prämien, 3 Vorschläge erhielten eine spezielle Auszeichnung. Den ersten Preis erhielt der Vorschlag, eine benutzerfreundlichen Darstellung der Schnittstelle («Interface») zwischen Nutzer und SAP-System zu schaffen.

# Human Resources

Die Stabsabteilung «Kommunikation» gewährleistet für die gesamte Bevölkerung und interessierte Organisationen eine rechtzeitige und umfassende Information über Bau- und Aufwertungsprojekte im öffentlichen Raum. Sie ist dialogorientiert, beantwortet Anfragen aus der Bevölkerung und pflegt den Kontakt zu den Medien. Online, via Publikationen und Anlässe vermittelt die «TAZ-Kommunikation» die Leistungen des Tiefbauamts.

**Im Fokus der Medien** Das Interesse der Medien an der Arbeit des Tiefbauamtes ist ungebrochen hoch. Den Einstieg in die Bausaison 2010 machte eine Medienkonferenz mit einer Gesamtinformation über die wichtigsten laufenden und geplanten Bauvorhaben und Projekte im öffentlichen Raum. Insgesamt lud das Tiefbauamt im Jahr 2010 zu 11 Medienkonferenzen ein, versandte 37 Medienmitteilungen und beantwortete rund 260 Medienanfragen. Total befassten sich rund 900 Printartikel mit Projekten und Themen des Tiefbauamts. Der Online-Kommunikation kommt wachsende Bedeutung zu. 2010 verzeichnete die Rubrik «Tiefbauamt» knapp 1,7 Millionen Zugriffe.

**In direktem Kontakt** Die direkte Kommunikation mit den verschiedenen Anspruchsgruppen wurde 2010 besonders intensiv genutzt: An 16 Quartier-Informationsanlässen, am Tag der offenen Baustelle, an den Mobilitätstagen und mit einem Auftritt am viel besuchten Glattalbahnfest trat das Tiefbauamt direkt in Kontakt mit der Bevölkerung. Besonders erwähnenswert sind die konzertierten Massnahmen rund um die «Sommerbaustelle» am Escher-Wyss-Platz, wo während fünf Wochen die neuen Gleisanlagen für das Tram Zürich-West eingebaut und gleichzeitig die Hardbrücke saniert wurde. Die intensive Bauzeit wurde kommunikativ eng begleitet. Mit Medienmitteilungen, Medienkonferenzen, Quartierinformationen, Anwohnerrundschreiben sowie Online-Information wurden die verschiedensten Anspruchsgruppen bedient.

**Baustellen-Information top** Zusammen mit 16 europäischen Partnerclubs hat der TCS 57 Baustellen im In- und Ausland getestet, davon 5 in der Stadt Zürich. Untersucht wurden die Bereiche Beschilderung/Markierung, Verkehrsführung, Verkehrsfluss und Information. Die Stadt Zürich liegt in der Gesamtbewertung im oberen Mittelfeld. Im Bereich der Baustellen-Information belegt die Stadt den Spitzenplatz.

# Kommunikation

Die Stabsabteilung «Rechtsdienst» begleitet Bauprojekte in rechtlicher Hinsicht und ist zuständig für Projektauflage- und Einspracheverfahren. Sie bearbeitet Baugesuche und Konzessionen, sorgt für rechtlich korrekte Weisungen und Verfügungen und arbeitet Verträge aus. Für Rechtsfragen, die Aufgaben des Tiefbauamtes betreffen, erteilt der Rechtsdienst informelle Auskünfte.

### **1000 Rechtsgeschäfte bearbeitet**

2010 bearbeitete der Rechtsdienst etwa 1000 Rechtsgeschäfte, Ende Jahr waren rund 1400 Geschäfte hängig. Es handelt sich im Wesentlichen um Verfahren nach Strassen- und Eisenbahngesetz, Vertragsgeschäfte, Rechtsmittelverfahren, Haftungsfälle, Sondernutzungsplanungen, Rechtsetzungsgeschäfte, Konzessionen und Bewilligungen, sowie private Baugesuche. Zuhanden des Amtes für Baubewilligungen wurden 1200 Stellungnahmen zu privaten Baugesuchen verfasst. Von den 120 bearbeiteten Konzessionsgesuchen wurden 59 verfügt. 2010 waren 30 Rechtsmittelverfahren bei verschiedenen Instanzen hängig. Davon wurden 16 entschieden, 14 vollumfänglich und eines teilweise zugunsten der Stadt, ein Verfahren wurde zulasten der Stadt entschieden.

### **Rechtliche Fragen klären**

Zu den wichtigen Rechtsgeschäften gehörten die Begleitung der Revision des Strassengesetzes und der Teilrevision der Parkplatzverordnung. Von Bedeutung waren auch die rechtlichen Aspekte der verschiedenen Projekte rund um den Bahnhof Oerlikon sowie die Betreuung der anstehenden Änderungen der Sonderbauvorschriften ZZN, die nötig werden durch die Verschiebung des Oerliker MFO-Gebäudes. Besonders aufwändig gestalteten sich die Vertragsgeschäfte im Zusammenhang mit der Glattalbahn, der ÖV-Plattform Stettbach sowie der Quartierverbindung Oerlikon. Im Zusammenhang mit den intensivierten Bauarbeiten im Sommer und den damit verbundenen unvermeidlichen Bauimmissionen waren diverse rechtliche Fragen zu klären.

### **Privatstrassenverordnung kompakt**

Die aus den Fünfzigerjahren stammenden rechtlichen Erlasse zu Privatstrassen mussten überarbeitet werden. Die bisherigen Erlasse wurden in einer einzigen, übersichtlichen, sprachlich modernen und benutzerfreundlichen Verordnung (Privatstrassenverordnung) zusammengefasst.

# Rechtsdienst

Die Stabsabteilung «Projektportfolio + Risikomanagement» bündelt die Baubedürfnisse der verschiedenen städtischen Bauträger im öffentlichen Grund und sorgt dafür, dass Risiken frühzeitig erkannt und Gegenmassnahmen ergriffen werden. In Zukunft sollen die Bauvorhaben über alle Projekt- und Bauphasen hinweg überwacht und gesteuert werden.

### **Von der Anhörung bis zur Realisierung**

Ein Bauvorhaben durchläuft vom Anmelden des Bedürfnisses und von der Anhörung über das Vorprojekt bis zum fertiggestellten Bauwerk einen mehrjährigen Prozess. Verteilt auf die Planungs-, Projektierungs- und Realisierungsphase, umfasste das Projektportfolio des Tiefbauamtes Ende 2010 646 Vorhaben. An vier Anhörungen wurden insgesamt 54 Bauprojekte von städtischen und privaten Bauträgern koordiniert. Bei 34 dieser neu ins Projektportfolio aufgenommenen Projekte wird nun eine Vorstudie durchgeführt, um für die Projektierung eine klare Ausgangslage zu schaffen. Für 106 Vorhaben wurde ein Auftrag für die Projektierung und Realisierung erstellt. Die Hälfte der Projekte, an denen 2010 gebaut wurde, hatten zwei oder drei Bauherren. 30 Prozent der Bauprojekte baute das Tiefbauamt mit mindestens vier Partnern. Nur gerade ein Fünftel der realisierten Projekte führte das Tiefbauamt alleine aus. Dies waren in erster Linie kleinere Unterhaltsarbeiten. Um die Risiken eines Projektes beurteilen zu können, wurde eine den Bedürfnissen angepasste Analyse- und Beurteilungsmethodik entwickelt. In einer Pilotphase kam sie 2010 bei Projekten mit hohem Risikopotenzial zur Anwendung.

### **Gesamtsicht ist entscheidend**

Bis anhin umfasste die Koordination von Bauvorhaben die Frühphase von Projekten. Neu wird die Koordinationsaufgabe umfassender verstanden. Die neu geschaffene Stabsabteilung «Projektportfolio + Risikomanagement» hat in Zukunft den Auftrag, alle Bauvorhaben terminlich und finanziell über alle Projekt- und Bauphasen hinweg zu koordinieren, zu überwachen und zu steuern. Dabei werden auch räumliche und verkehrliche Interdependenzen in die Analyse und die Bauplanung einbezogen. Diese Gesamtsicht ermöglicht ein systematisches Management der erkannten Risiken und steigert die Planungssicherheit und -genauigkeit.

# **Projektportfolio + Risikomanagement**



# Projekte

**Projekt Albert-Näf-Platz: Haltestelle Sternen Oerlikon**  
Abschnitt Wallisellenstrasse bis Tramstrasse

**Ziel/Auftrag** Der Sternen Oerlikon beim Albert-Näf-Platz im Zentrum Oerlikons ist ein wichtiger Ort innerhalb des regional klassierten Fussgängerbereichs und eine hoch frequentierte, regional bedeutende Umsteigehaltestelle des öffentlichen Verkehrs. Auf beschränktem Raum überlagern sich verschiedene Nutzungsansprüche. Der Haltestellenbereich soll zugunsten des Fussverkehrs als attraktiver Platz neu gestaltet und aufgewertet werden. Die Transparenz und Durchlässigkeit des Platzes werden verbessert und die Haltestellen behindertengerecht umgebaut. Für Velofahrende wird die Durchfahrt durch den Haltestellenbereich künftig möglich sein und damit eine Lücke der wichtigen Velo-Pendlerroute geschlossen.

**Beteiligte**

- VBZ
- DAV
- GSZ
- AfS

**Budgetierte Kosten** ca. CHF 1,2 Mio.

**Termine**

- Projektierung: 2011/2012
- Baubeginn und Bauende: 2013



**Projekt Albisstrasse**

Abschnitt Owenweg bis Stadtgrenze

Ziel/Auftrag Die bestehende Kanalisation und die Wasserleitungen in der Albisstrasse, Abschnitt Zwängiweg bis Stadtgrenze, sind teilweise über 80 Jahre alt und müssen erneuert werden. Zwischen Owenweg und Stadtgrenze wird der Oberbau der Albisstrasse erneuert. Im Bereich der Strasse wird ein Belag eingebaut, der den Verkehrslärm reduziert.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung und dem Üetlibergtunnel werden im Rahmen der flankierenden Massnahmen in Wollishofen die beiden Anschlussknoten A3 an die Albisstrasse neu mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Der Zwängiweg wird im Zuge der Sanierungsarbeiten zu einem direkten Autobahnanschluss umgebaut.

Die Stadt Zürich ist für die Erneuerung der Werkleitungen und des Strassenbaus zwischen Owenweg und Zwängiweg zuständig. Unter der Regie des Kantons erfolgt die Sanierung bis zu den Autobahnanschlüssen Wollishofen.

Beteiligte – Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt  
– Stadt Adliswil, Werkbetriebe  
– DAV  
– ERZ  
– GSZ  
– WVZ  
– VBZ

Budgetierte Kosten – Gesamtkosten: CHF 11 Mio.  
– TAZ: CHF 3,6 Mio.  
– ERZ: CHF 1,7 Mio.  
– WVZ: CHF 5,4 Mio.

Termine – Baubeginn: Juli 2010  
– Bauende: Herbst 2011



**Projekt Birmensdorferstrasse/Schmiede Wiedikon**

Abschnitt Zentral- bis Aemtlerstrasse

**Ziel/Auftrag** Die Birmensdorferstrasse ist eine bedeutende Hauptverkehrsstrasse, auf der auch mehrere Tram-, Bus- und Postautolinien verkehren. Seit Juli 2010 werden die Tramgleise, Wasserleitungen, Kanalisationen und der Strassenbelag erneuert.

Gleichzeitig mit diesen Arbeiten wird der Strassenraum bei der Schmiede Wiedikon, in angrenzenden Strassenabschnitten und entlang der Birmensdorferstrasse neu gestaltet. Die Stimmberechtigten hatten dieser Aufwertung in der Abstimmung vom Juni 2010 zugestimmt. Bewohnerinnen und Bewohner sowie das Gewerbe des Quartiers Wiedikon erhalten nun an der Schmiede ein attraktives Zentrum und eine gut zugängliche Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Der Auto- und der Veloverkehr werden künftig um die Schmiede Wiedikon herumgeführt. Dank einer besseren Gestaltung und direkten Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger wird die Schmiede Wiedikon in ihrer Funktion als Aufenthalts-, Begegnungs- und Einkaufsort gestärkt. Zwischen Zweier- und Aemtlerstrasse entsteht eine durchgehende Veloroute, an der Zweierstrasse werden Baumreihen gepflanzt. Die Bauarbeiten dauern bis Juli 2011.

**Beteiligte**

- VBZ
- ERZ
- DAV
- WVZ
- EWZ
- GSZ
- Swisscom

**Budgetierte Kosten** CHF 28 Mio.

**Termine**

- Volksabstimmung: 13. Juni 2010
- Baubeginn: Juli 2010
- Bauende: Mitte Juli 2011



**Projekt Central**

Abschnitt Central

**Ziel/Auftrag** Am Central stehen Gleissanierungen an. In diesem Zusammenhang prüft das Tiefbauamt, ob sich der heutige komplexe und bedeutende Verkehrsknoten Central für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern lässt. Durch Entflechtung der Verkehrsströme sollen die Konfliktstellen zwischen öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr vermindert werden. Darüber hinaus sollen die gegenseitigen Behinderungen der Trams reduziert, die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut, die Fussgängerführungen sicher und komfortabel gestaltet, die Veloführung verbessert und die Konfliktstellen mit dem ÖV vermieden werden. Ein weiteres Ziel ist die städtebauliche Aufwertung des Central-Raums als Tor zum Niederdorf. Derzeit werden anhand einer Verkehrsstudie Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit geprüft. Die Studie fokussiert auf den Verkehrsknoten Central, bezieht aber auch die Bahnhofsbrücke mit ein.

**Beteiligte**

- AfS
- DAV
- TAZ
- VBZ

**Budgetierte Kosten** CHF 8 Mio.

**Termine**

- Vorstudie: bis Ende 2011
- Projektierung: 2012 bis 2014
- Bauarbeiten: 2015



**Projekt Fischerweg**

Abschnitt Hardturmstrasse 214 bis Europabrücke

Ziel/Auftrag Der Fischerweg entlang der Limmat, zwischen Hardturmsteg und Europabrücke, wurde im Sommer 2010 zu einem Fuss- und Radweg umgebaut. Drei neu geschaffene Abgänge mit Sitzstufen ermöglichen den Zugang zum Fluss und machen den Fischerweg zu einem attraktiven Erholungsort. Daneben laden neu zwei in die Böschung gebaute Rampen sowie drei gekieste Plätze mit Sitzelementen zum Aufenthalt am Flussufer ein. Im Rahmen der Bauarbeiten wurde der Schutz vor Hochwasser verbessert, ein neues ewz-Trassee erstellt und auch der Baumbestand erneuert.

Beteiligte – GSZ  
– WVZ  
– ewz

Budgetierte Kosten CHF 8 Mio.

Termine – Baubeginn: Mitte April 2010  
– Bauende: November 2010  
– Pflanzungen, Fertigstellung: Frühling 2011



**Projekt Hardbrücke**

Abschnitt Hardplatz bis Rosengartenstrasse

**Ziel/Auftrag** Die umfassende Sanierung der fast vierzigjährigen Hardbrücke begann im Mai 2009. Im November 2010 war Halbzeit. Auf dem westlichen Brückenteil sind die umfassenden Instandsetzungs- und Verstärkungsarbeiten sowie der grossflächige Ersatz von Abdichtung und Belag abgeschlossen, der Verkehr rollt neu über den sanierten Brückenteil. Gebaut wird nun auf der Ostseite der Brücke. Von Westen her ist die neue Silhouette der Hardbrücke mit der neuen Strassenbeleuchtung und Brüstung bereits sichtbar. Ende November 2011 wird die Hardbrücke wieder voll befahrbar sein, mit neuen Velo- und Fusswegen auf beiden Seiten der Brücke im Bereich des Gleisfelds sowie einer eigenen Busspur pro Fahrtrichtung zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz.

**Beteiligte**

- VBZ
- ewz
- DAV
- ARGE Prime Tower
- Swisscom

**Budgetierte Kosten**

- Objektkredit: CHF 1,9 Mio.
- gebundene Ausgaben: CHF 98,3 Mio.
- Anteil ARGE Prime Tower: CHF 155 000
- Anteil Swisscom: CHF 842 000

**Termine** Realisierung: Mai 2009 bis November 2011



### Projekt **Bahnhof Hardbrücke: Personenunterführung West**

**Ziel/Auftrag** Um die neuen Überbauungen auf dem Maag-Areal wie den «Prime Tower» oder die künftige «Plattform» und den neuen Gleisbogenweg besser zu erschliessen, wird westlich der bestehenden Personenunterführung am Bahnhof Hardbrücke eine zweite erstellt, bzw. die bestehende, bahnhofinterne Unterführung wird ausgebaut und in den Aussenraum verlängert. An beiden Enden der neuen Unterführung gibt es eine Liftanlage für den barrierefreien Zugang zu den Perrons. Der Rohbau der neuen Personenunterführung wurde unter laufendem Bahnbetrieb im Schutze von Hilfsbrücken erstellt.

**Beteiligte** – SBB AG  
– Swiss Prime Site AG, Olten

**Budgetierte Kosten** – Objektkredit: CHF 7 Mio.  
– Anteil SBB AG: CHF 1,7 Mio.  
– Anteil SPS AG: CHF 1,5 Mio.

**Termine** Baubeginn: Januar 2010  
Eröffnung: Mai 2011



**Projekt Hardturmstrasse**

Abschnitt Förrlibuckstrasse West (Hardturm) bis Förrlibuckstrasse Ost

Ziel/Auftrag Mit der Erneuerung der Tramgleise soll auch die Oberfläche der Hardturmstrasse neu gestaltet werden. Auf der Südseite wird eine Baumreihe gepflanzt. Die drei VBZ-Haltestellen werden hindernisfrei umgebaut. Beidseits der Strasse soll ein Radstreifen entstehen. Dieser liegt aus Sicherheitsgründen 6 Zentimeter höher als die angrenzende Fahrbahn. Die heute geltende Geschwindigkeitslimite von 50 Kilometern pro Stunde wird beibehalten.

Beteiligte

- TAZ
- AfS
- GSZ
- DAV
- VBZ
- Private

Budgetierte Kosten ca. CHF 6,5 Mio.

Termine

- Baubeginn: 2013
- Bauende: Mitte 2014



**Projekt Kornhaus- und Schindlerstrasse**

Abschnitt Wasserwerkstrasse bis Lindenbachstrasse

Ziel/Auftrag Der über 100-jährige Mischwasserkanal unter der Schindler- und Kornhausstrasse wurde erneuert. Der neue, 370 Meter lange Kanal wurde im grabenlosen Verfahren, das sogenannte «Microtunneling», erstellt. Diese Bauweise drängte sich auf, weil der neue Kanal unter zahlreichen Werkleitungen liegt und der Verkehr auf der Kornhausstrasse nicht behindert werden sollte.

Die bautechnisch optimierte Linienführung verläuft neu weitgehend auf öffentlichem Grund. Trotz des grabenlosen Bauverfahrens waren diverse Bauwerke unumgänglich: Start- und Zielschacht, ein umfangreiches Anschlussbauwerk in der Wasserwerkstrasse, das Anschlussbauwerk für den Kanal aus der Nordstrasse sowie diverse Kontrollschächte. Alle bestehenden Hausanschlüsse und die Strassensammler wurden neu durch Bohrungen aus dem neuen Kanal angeschlossen.

Beteiligte – ERZ  
– WVZ

Budgetierte Kosten CHF 9,2 Mio.

Termine Baubeginn: Januar 2010  
Bauende: Februar 2011



**Projekt Limmatquai/Utoquai**

Abschnitt Bellevue bis Helmhaus

**Ziel/Auftrag** Ausgelöst durch ein Postulat zur Befreiung des Utoquais vom motorisierten Verkehr und zur Umgestaltung der Riviera, wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Riviera am Utoquai, auf der Seite des Flusses, wird aufgewertet und eine dritte Baumreihe eingefügt. Die Hungerinsel mit dem Gartenrestaurant «Terrasse» wird für Passanten durchlässiger gestaltet, wobei die heutige Gastrofläche beibehalten wird. Die Stadtplätze Schiffplände und Hechtplatz werden gestalterisch und funktional den heutigen Bedürfnissen angepasst. Am Utoquai wird die Verkehrsfläche reduziert, und es steht nur noch eine Fahrspur für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Am Utoquai werden die Parkplätze komplett und am Limmatquai teilweise aufgehoben. Auf dem gesamten Projektabschnitt Limmatquai und Utoquai gilt Tempo 30.

**Beteiligte**

- TAZ
- AfS
- DAV
- VBZ

**Budgetierte Kosten** CHF 4,4 Mio.

**Termine**

- Projektierung: 2011 bis 2013
- Realisierung: 2014



**Projekt Max-Frisch-Platz**

Abschnitt Jungholzstrasse bis Therese-Giehse-Strasse

Ziel/Auftrag Das Entwicklungskonzept Bahnhof Oerlikon von Stadt, Kanton und SBB sieht vor, den Bahnhof auf einen nördlichen und südlichen Bahnhofplatz auszurichten: der Max-Frisch-Platz und der Oerliker Bahnhofplatz Süd. Über den Max-Frisch-Platz sind künftig die SBB-Unterführung Mitte und die Quartierverbindung nach Oerlikon Zentrum zugänglich. Auf dem Platz ist ein Bushof geplant. Für die Gestaltung des neuen Platzes auf der Nordseite des Bahnhofs wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt. Der künftige Max-Frisch-Platz präsentiert sich grosszügig und ansprechend, die funktionalen Anforderungen für die Bushaltestellen sind geschickt mit der Gestaltung verbunden. Ein prägnantes Dach überspannt den Wartebereich des Bushofes entlang dem Perron des neuen Gleises 8. Auf der andern Platzhälfte laden eine Baumreihe und ein Wasserbecken zum Aufenthalt ein. Eine besondere Note erhält der neue Platz durch grossformatige Betonplatten mit eingelassenen Metallplättchen.

Beteiligte

- DAV
- ERZ
- GSZ
- AfS
- WVZ
- ewz
- VBZ
- SBB-Infrastruktur

Budgetierte Kosten CHF 10 Mio.

Termine

- Gebäudeabbrüche und Werkleitungsarbeiten: 2011
- Projektierung: 2012 bis 2013
- Baubeginn Platzoberfläche: 2014
- Inbetriebnahme Bushof und Platz: 2015/2016



### Projekt Milchbuck: VBZ-Haltestelle

**Ziel/Auftrag** Die Haltestelle Milchbuck wird täglich von rund 34 000 Fahrgästen frequentiert und gehört damit zu den wichtigsten Haltestellen der Verkehrsbetriebe Zürich. Sie dient als Drehscheibe zwischen den verschiedenen Bus- und Tramlinien und ist Teil des nordwestlichen Zugangs zur weitläufigen Parkanlage Irchel. Die Infrastruktur der Haltestelle sowie die Verkaufs- und Dienstgebäude werden erneuert. Das Dienstgebäude der VBZ, das ZüriWC, der Kiosk und die Wartehallen werden neu gebaut. Auf der Seite des Irchelparks wird die Haltestelle verbreitert, eine künftige Sitzmauer verleiht dem Ort ein neues Gesicht. Die Bushaltekante ist behindertengerecht ausgebaut und die Werkleitungen sind erneuert.

**Beteiligte**

- VBZ
- ewz
- IMMO
- DAV

**Budgetierte Kosten** CHF 5,1 Mio.

**Termine**

- Baubeginn: Mai 2010
- Bauende: Frühling 2011



## Projekt Oerliker Bahnhofplatz Süd

**Ziel/Auftrag** Der Oerliker Bahnhofplatz Süd ist das Eingangstor zum Gebiet Zentrum Oerlikon sowie Ankunfts- und Orientierungsort für Bahnreisende. Der heute verkehrsorientierte Platz wird neu als fussgängerfreundliche Tempo-30-Zone gestaltet. Niedrige Randsteine ermöglichen ein unkompliziertes Queren. Die Wegbeziehungen führen diagonal über den Platz. In der Hofwiesenstrasse gibt es im Abschnitt Ohmstrasse bis Schulstrasse keinen Durchgangsverkehr mehr, die Anlieferung bleibt jedoch möglich.

Der heutige Durchgangsverkehr wird über andere Strassen geführt. Die Zufahrt zum Swissôtel und zum Neumarkt bleibt gewährleistet. Die Haltestellen der Tram- und Buslinien werden an einem Ort zusammengefasst. Das 11er-Tram wird neu in beiden Richtungen über die Hofwiesenstrasse und Ohmstrasse geführt. Dazu wird die bestehende Gleisanlage auf eine Doppelspur ausgebaut, und die Tramhaltestelle erhält eine grosse, übersichtliche Wartehalle. Die Wendeschleife wird neu im Uhrzeigersinn befahren. Sitzgelegenheiten, Restaurants und Cafés im Freien geben dem Platz die erwünschte Aufenthaltsqualität.

**Beteiligte**

- ewz
- VBZ
- DAV
- WVZ
- ERZ

**Budgetierte Kosten** ca. CHF 15 Mio.

**Termine**

- Planaufgabe: Frühling 2011
- Realisierung: 2012



**Projekt Bahnhof Oerlikon: Quartieranbindung Ost**

Abschnitt Schaffhauserstrasse, Dörflistrasse bis Binzmühlestrasse

Ziel/Auftrag Die Quartiere Seebach und Leutschenbach sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen direkt mit attraktiven Fusswegen an den Bahnhof angeschlossen werden. Neue ebenerdige Zugänge verkürzen die Gehdistanz zur existierenden SBB-Unterführung Ost. In der Schaffhauserstrasse ermöglicht eine neue Bushaltestelle den direkten Anschluss zum Bahnhof. Die vorhandene Unterführung der Schaffhauserstrasse wird verbreitert, damit entsteht ein gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen. Neue Gebäude im Bereich der Binzmühle- und Wattstrasse und des heutigen SBB-Baudienstzentrums werden in Zukunft die vorhandene Stadtstruktur ergänzen und mit Erdgeschossnutzungen die neu entstandenen öffentlichen Plätze beleben.

Beteiligte – AfS  
– DAV  
– EWZ  
– ERZ  
– GSZ  
– LVZ  
– VBZ  
– WVZ  
– SBB-Infrastruktur

Budgetierte Kosten CHF 110 Mio.

Termine Die Ausführung erfolgt in vier Etappen:  
– Bau-Etappe 1: 2008/2009  
– Bau-Etappe 2: 2011 bis 2015  
– Bau-Etappe 3a: 2013 bis 2015  
– Bau-Etappe 3b: 2016 bis 2018



**Projekt Pfingstweidstrasse/Tram Zürich-West**

Abschnitt Escher-Wyss-Platz bis Bahnhof Altstetten-Nord

Ziel/Auftrag Zürich-West ist das grösste Entwicklungsgebiet Zürichs. Die neue, gut drei Kilometer lange Tramstrecke mit sieben Haltestellen erschliesst das Gebiet zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten-Nord. Die Pfingstweidstrasse wird zu einer übersichtlichen Strasse umgestaltet mit je zwei Fahrspuren pro Richtung sowie kombinierten Velo- und Fusswegen beidseits der Strasse.

Zwei Drittel des Projekts «Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse» sind bereits realisiert. Die Bauarbeiten verlaufen programmgemäss und dauern noch bis Ende 2011. Mit dem Umbau am Escher-Wyss-Platz starteten im Sommer 2010 die Gleisbauarbeiten. Die Gleise sind in der Aargauer- und teilweise in der Pfingstweidstrasse verlegt und die Tramhaltestellen im Rohbau erstellt. Auch wurden entlang der Tramstrecke bereits etliche Bäume gepflanzt. Bereits im Sommer 2011 kann die umgebaute Pfingstweidstrasse dem Auto-, Velo- und Fussverkehr übergeben werden. Ab dann werden Testfahrten für das Tram durchgeführt. Dieses wird am 11. Dezember 2011 in Betrieb genommen.

Beteiligte – Bund: ASTRA, BAV (Infrastrukturfonds)  
– Kanton Zürich: VD: AfV, ZVV  
– Stadt Zürich: TED, DIB  
– städtische Werke: ERZ, ewz, DAV, WVZ, GSZ  
– Erdgas Zürich AG  
– SBB  
– Private TKU

Budgetierte Kosten – Gesamtkosten: CHF 317,2 Mio.  
– Anteil TAZ: CHF 19,6 Mio.

Termine – Realisierung: 2008 bis 2011  
– Inbetriebnahme Tram Zürich-West: 11. Dezember 2011



**Projekt Rämistrasse**

Abschnitt Tannenstrasse bis Heimplatz

Ziel/Auftrag In der Rämistrasse im Abschnitt zwischen Tannenstrasse und Heimplatz sind die Gleise stark abgenutzt. Die Leitungen der Wasserversorgung zwischen Gloriastrasse und Heimplatz sind teilweise fast 100-jährig und bruchgefährdet. Bereits zweimal kam es dort zu Wasserrohrbrüchen. Aus Sicherheitsgründen begannen die Sanierungsarbeiten an den Gleisanlagen im Herbst 2010 und dauern insgesamt bis September 2011. Ersetzt werden die Gleisanlagen, die Werk- und Wasserleitungen sowie die Abwasserkanalisation. Zum Schluss werden sämtliche Fahrbahnen und Gehwege erneuert. Die drei betroffenen Tramhaltestellen erhalten behindertengerechte Haltekanten und Wartehallen.

Beteiligte

- VBZ
- WVZ
- EWZ
- DAV
- ERZ
- GSZ
- Private
- Colt

Budgetierte Kosten CHF 16 Mio.

Termine Baubeginn: Oktober 2010  
Bauende: September 2011



## Projekt Einhausung Autobahn N01/40/Schöneichtunnel

Abschnitt Tierspital bis Aubrugg

**Ziel/Auftrag** Die Einhausung der Nationalstrasse N01/40 in Schwamendingen wird die angrenzenden Quartiere vor Verkehrslärm schützen. Das Bauwerk geht über die gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierung hinaus und berücksichtigt wichtige städtebauliche Anliegen. Kanton und Stadt Zürich beteiligen sich darum am Basisprojekt des Bundesamtes für Strassen. Die Nationalstrasse zwischen dem Autobahnkreuz Aubrugg und dem Schöneichtunnel wird eingehaust und mit einem richtungsgetrennten Tunnel umschlossen. Die etwa 940 Meter lange, gut 30 Meter breite und rund 7 Meter hohe Einhausung wird im Tagbau erstellt. Die bestehende Unterführung Saatlenstrasse wird neu gebaut. Das Dach der Einhausung wird als Grünraum gestaltet, der über Treppen, Rampen und Lifte zugänglich ist. Die durchgehende Wegverbindung auf der Decke schliesst an die städtischen Velo- und Fusswegnetze an. Neue Wege entlang und quer zur Einhausung erschliessen den Hochpark für das Quartier. Mit dem nahtlosen Anschluss der Einhausung an den Schöneichtunnel entsteht ein Tunnel von ca. 1,7 Kilometer Länge. Um die geltenden Sicherheits- und Umweltafordernungen einzuhalten, muss der bestehende Tunnel saniert und technisch nachgerüstet werden. Um die Belastung des Quartiers durch die Tunnelabluft zu senken, wird die halboffene Tunneldecke beim Waldgarten geschlossen und beim Portal Tiergarten ein Entlüftungskamin gebaut.

**Beteiligte**

- Bund: ASTRA
- Kanton Zürich: AFV
- Stadt Zürich: AfS, GSZ, TAZ

**Budgetierte Kosten**

Ausführungsprojekt: CHF 298 Mio.

- Bund: CHF 166,9 Mio.
- Kanton Zürich: CHF 73,3 Mio.
- Stadt Zürich: CHF 57,8 Mio. (plus CHF 6 Mio. für Fusswege)

**Termine**

- Plangenehmigungsverfahren: 2011 bis 2012
- Detailprojekt: 2011 bis 2012
- Bauausführung (ohne Beschwerdeverfahren): 2014 bis 2018



**Projekt Seefeldstrasse**

Abschnitt Falken- bis Fröhlichstrasse  
Wildbach- bis Bellerivestrasse

Ziel/Auftrag Bereits 2008 und 2009 waren in der Seefeldstrasse die Werkleitungen und Tramgleise vollständig erneuert und der Strassenraum umgestaltet worden. Eine Ausnahme bildete der Abschnitt zwischen Linden- und Hornbachstrasse, wo zwei Rekurse die Fertigstellung verhinderten. Nach deren Erledigung erfolgten im Herbst 2010 auch in diesem Abschnitt die Schlussarbeiten. Ebenso wurden die Trottoirüberfahrten in der gesamten Seefeldstrasse fertiggebaut. Nach Abschluss aller Arbeiten präsentiert sich die Seefeldstrasse als markant aufgewerteter Strassenraum. Neu ist stadteinwärts auf der ganzen Länge der Seefeldstrasse das Velofahren erlaubt. Die Grünzone der «Panther-Anlage» wurde ebenfalls aufgefrischt.

Beteiligte – VBZ  
– ERZ  
– DAV  
– WVZ  
– ewz  
– GSZ  
– Erdgas Zürich AG

Budgetierte Kosten CHF 37,5 Mio.

Termine Falken- bis Fröhlichstrasse:  
– März 2009 bis November 2009  
– August 2010 bis November 2010

Wildbach- bis Bellerivestrasse:  
– März bis Mai 2008  
– März bis Oktober 2010



**Projekt Stettbach: ÖV-Plattform**

Abchnitt Dübendorfstrasse 445 bis 475

Ziel/Auftrag Die im Rahmen der dritten Bauetappe der Glattalbahn erstellte ÖV-Plattform Stettbach verbindet S-Bahn, Tram und Bus und ist Drehscheibe für 12 000 Passagiere täglich. Die Aufenthaltsbereiche der Passagiere, der Raum für ÖV und für den motorisierten Individualverkehr sind voneinander entflochten. Zweiräder und Autos verfügen über zusätzliche Abstellplätze. Die Einstiegstellen sind mit einer architektonisch ansprechenden Dachlandschaft überspannt, ein Teil der Fläche ist als begrünter Platz gestaltet. Die Anlage wird mit einem öffentlichen WC, einem Kiosk und einem kleinen Verkaufsladen ergänzt. Der Sagenbach ist umgelegt und renaturiert. Der Ostrand der Plattform wird zu einem späteren Zeitpunkt realisiert.

- Beteiligte
- Kanton Zürich
  - Stadt Dübendorf
  - TAZ
  - ewz
  - GSZ
  - IMMO
  - Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG)
  - SBB
  - VBZ
  - WVZ
  - ERZ
  - Swisscom

- Budgetierte Kosten
- Objektkredit: CHF 6,4 Mio.
  - gebundene Ausgaben: CHF 5,2 Mio.
  - weitere Beteiligte:
  - VBG: CHF 22,6 Mio.
  - Stadt Dübendorf: CHF 5 Mio.
  - Kanton Zürich: CHF 1,7 Mio.
  - SBB: CHF 2,8 Mio.
  - Total: CHF 47 Mio.

- Termine
- Realisierung Hauptarbeiten: März 2009 bis November 2010
  - Bauende: ca. April 2011



**Projekt Viaduktbögen**

Abschnitt Limmatstrasse bis Josefweise

Ziel/Auftrag Mit dem Ausbau der Viaduktbögen zu Läden und Geschäftsräumen hat der Vorbereich des Lettenviadukts eine neue Bedeutung bekommen. Die Umgebung der Bögen wurde 2010 erneuert und den Anforderungen des Langsamverkehrs angepasst. Dank Tempo 30 und angepasster Verkehrsführung hat sich die Verkehrssicherheit massgeblich verbessert.

Beteiligte – PWG  
– ERZ  
– GSZ  
– DAV  
– ewz

Budgetierte Kosten CHF 2,1 Mio.

Termine – Baubeginn: Februar 2009  
– Fertigstellung: August 2010



## Projekt Vulkanplatz

**Ziel/Auftrag** Mit dem Vulkanplatz erhält der Bahnhof Altstetten auch auf seiner Nordseite einen Bahnhofplatz. Er kommt auf das Areal WestLink zu liegen, wo sich auch Bushaltestellen und die Endschleife des neuen Trams Zürich-West befinden, das Ende 2011 seinen Betrieb aufnimmt. Der Vulkanplatz liegt im Inneren der Tram-Wendeschleife und dient als Umsteigeort für Tram-, Bus- und Bahnfahrergäste. Gleichzeitig ist er auch der grösste zusammenhängende Freiraum nördlich des Bahnhofs Altstetten und kann für kleinere Veranstaltungen genutzt werden.

Der Vulkanplatz wird ein offener, zugänglicher Kiesplatz. Seine ovale Form ist durch die Verkehrsführung der Tramwendeschleife vorgegeben. Auf dem Platz werden mehrere Sitzelemente angeordnet sowie zwei Trinkbrunnen und 48 Bäume. Das Beleuchtungskonzept folgt den Kriterien des Plan Lumière. Platzbereich und Wendeschleife sind visuell durch ein im Boden eingelassenes Metallband voneinander getrennt. Zusammen mit der Stadt bauten die SBB eine Bike-and-Ride-Anlage mit 148 Veloabstellplätzen, davon befinden sich 24 in einem abschliessbaren Raum.

**Beteiligte**

- ewz
- GSZ
- WVZ

**Budgetierte Kosten** CHF 3,7 Mio.

**Termine**

- Baubeginn: Frühling 2011
- Bauende: Herbst 2011



## Abkürzungen und Begriffe

M + P	Geschäftsbereich «Mobilität + Planung»
G + E	Geschäftsbereich «Gestaltung + Entwicklung»
P + R	Geschäftsbereich «Projektierung + Realisierung»
W	Geschäftsbereich «Werterhaltung»
TAZ	Tiefbauamt der Stadt Zürich
AfS	Amt für Städtebau, Stadt Zürich
AFV	Amt für Verkehr des Kantons Zürich
AHB	Amt für Hochbauten, Stadt Zürich
ALN	Amt für Landschaft und Natur des Kantons Zürich
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
DAV	Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich
EGZ	Erdgas Zürich
ERZ	Entsorgung + Recycling Zürich
ewz	Elektrizitätswerk der Stadt Zürich
GSZ	Grün Stadt Zürich
IMMO	Immobilienbewirtschaftung Zürich
LVZ	Liegenschaftenverwaltung Zürich
PWG	Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SRZ	Schutz & Rettung Zürich
STEZ	Stadtentwicklung Zürich
STP	Stadtpolizei Zürich
UGZ	Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
WVZ	Wasserversorgung Zürich
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Konzept, Text, Umsetzung, Layout: Stadt Zürich, Tiefbauamt  
Gestaltung: Stadt Zürich, Tiefbauamt  
Druck: Stadt Zürich, GeoPrintShop  
Bilder: Daniel Sutter (Titelbild und Kapitelbilder)  
Tiefbauamt Stadt Zürich (Projektbilder)  
Architron (Birmensdorferstrasse/Schmiede Wiedikon)  
atelier 10:8 (Quartieranbindung Ost, Bahnhof Oerlikon)  
camenzind bosshard (Milchbuck)  
Güller Güller (Hardturmstrasse)  
Mettler Landschaftsarchitektur (Max-Frisch-Platz)  
Raumgleiter (Limmatquai/Utoquai; Einhausung Schwamendingen)  
Sky-Eye Luftaufnahmen (Stettbach)  
Tiefbauamt Stadt Zürich, Geomatik+Vermessung Stadt Zürich  
(Oerliker Bahnhofplatz Süd; Vulkanplatz)