

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. Oktober 2017

**831.**

**Tiefbauamt, Limmattalbahn, Bau der 1. Etappe für das Trasse Limmattalbahn, Bahnhof Altstetten bis Stadtgrenze, Eigenleistungen für Fernleitungsumlegungen des Energieverbands Schlieren, Objektkredit; Mehrwertabgeltung für Werkleitungsumlegungen, Eigenleistungen, Erneuerung Strassenbelag, gebundene Ausgaben**

**IDG-Status: öffentlich**

### **Ausgangslage**

Die Limmattalbahn soll ab Ende 2022 den Mehrverkehr auf der gesamten Strecke zwischen Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach übernehmen und die aufstrebende Region Limmattal optimal erschliessen. Um eine ausreichende Kapazität des öffentlichen Verkehrs gewährleisten zu können, wird im dichtest besiedelten Abschnitt zwischen Farbhof und Schlieren die Tramlinie 2 bis Schlieren verlängert und überlappend mit der Limmattalbahn geführt. Die Limmattalbahn wird mit Zweirichtungs-Fahrzeugen auf einer 13,4 km langen, zweigleisigen Neubaustrecke zwischen den Bahnhöfen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach verkehren. Insgesamt werden 27 neue Haltestellen erstellt. Zudem sind diverse Anpassungen und Neuerstellungen von Kunstbauten nötig (z. B. Tunnels, Personen- und Strassenunterführungen). Das übergeordnete kantonale Strassennetz muss zum Erhalt der Leistungsfähigkeit angepasst werden. Die Realisierung der Limmattalbahn erfolgt in zwei Etappen. In der Stadt Zürich soll die Limmattalbahn auf der Hohl- und der Badenerstrasse vom Bahnhof-Altstetten bis zur Stadtgrenze in einem Eigentrasse in der Strassenmitte verlaufen. Die Hohl- und die Badenerstrasse sind überkommunal klassiert.

Der Bau der Limmattalbahn erfordert die Umlegung und die Anpassung von bestehender städtischer Infrastruktur (Werkleitungen). Die Umlegungsarbeiten sowie ohnehin anstehende Erneuerungen bestehender Anlagen sollen koordiniert mit dem Bau des ersten Teilstücks der Limmattalbahn realisiert werden. Wie nachfolgend erläutert wird, leistet die Stadt Zürich Mehrwertabgeltungen an die Kosten für die Umlegung der städtischen Werkleitungen. Die dafür erforderlichen Mittel sind ein Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung.

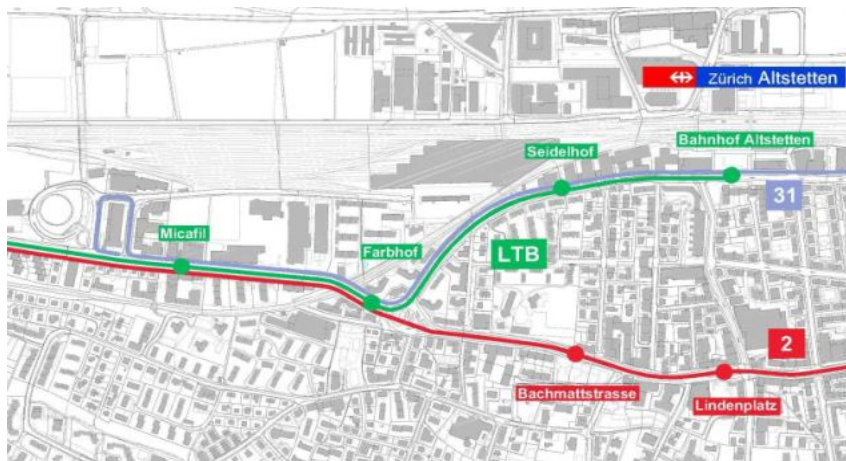
Der Strassen- und der Gehwegbelag in der Hohlstrasse sind sanierungsbedürftig. Die Hermetschloostrasse ist kommunal klassiert und grenzt an das Projekt Limmattalbahn an. Da der Strassen- und der Gehwegbelag in der Hermetschloostrasse in einem schlechten baulichen Zustand sind, sollen auch dort koordiniert mit dem Projekt Limmattalbahn (Realisierung Buswendeschleife «Hermetschloo») Erneuerungsarbeiten durchgeführt werden.

Die Limmattalbahn wird im Wesentlichen durch den Bund und die Kantone Zürich und Aargau finanziert. Am 9. Oktober 2013 erteilte der Bundesrat der Limmattalbahn AG (LTB AG), gegründet von den Kantonen Zürich und Aargau mit dem Zweck der Projektierung und Umsetzung der Limmattalbahn (vgl. RRB Nr. 412 vom 24. März 2010), die entsprechende Infrastrukturkonzession Nr. 5150 zum Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat der LTB AG mit der Plangenehmigungsverfügung vom 7. April 2017 die Bewilligung für den Bau der Limmattalbahn erteilt. Am 22. November 2015 hat das Stimmvolk des Kantons Zürich für beide Etappen der Limmattalbahn Staatsbeiträge von insgesamt 510,3 Millionen Franken sowie für Anpassungen des Strassennetzes einen Rahmenkredit von insgesamt 136,3 Millionen Franken bewilligt. Es ist zudem mit einem Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation zu rechnen.

Das Projekt Limmattalbahn wird im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich bzw. des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sowie durch die LTB AG geführt. Die LTB AG ist verantwortlich für die Erarbeitung und den Abschluss des Bauprojekts sowie für die bauliche Realisierung des Projekts. Die stadtinterne Koordination der Planungs- und Projektierungsarbeiten der verschiedenen Werke und der Dienstabteilung Verkehr (DAV) erfolgt durch das städtische Tiefbauamt (TAZ). Für die Massnahmen an den Anlagen der Werke und Dienstabteilungen auf dem Gebiet der Stadt Zürich koordiniert das TAZ als Fachoberbauleitung die städtischen Werke (Wahrnehmung der Interessen durch das TAZ im Sinne einer Oberaufsicht während der Ausführung).

## Projekt

### Allgemeine Projektinhalte



\* Limmattalbahn mit den künftigen Linienführungen der Trolleybuslinie 31 und der Tramlinie 2 (Quellenangabe: LTB AG)

Die Limmattalbahn wird vom Bahnhof Altstetten bis zur Stadtgrenze in einem Eigentrassee in der Strassenmitte der Hohl- und der Badenerstrasse geführt. Die Endhaltestelle wird sich in der Hohlstrasse im Bereich Altstetterplatz befinden. Weil die Limmattalbahn mit Zweirichtungsfahrzeugen verkehren wird, ist keine Wendeschleife notwendig. Nebst der vorgenannten Verlängerung der Tramlinie 2 und deren überlappenden Führung mit der Limmattalbahn vom Farbhof bis Schlieren wird die Buslinie 31 verkürzt und nach der Haltestelle «Micafil» in der Hermetschloostrasse gewendet. In der Hohl- und in der Badenerstrasse werden zulasten des Kantons durchgehende Velostreifen markiert.

### Strassenbau

Der Strassenbelag in der Hermetschloostrasse wird koordiniert mit dem Projekt Limmattalbahn saniert. Für die neue Endhaltestelle der Trolleybuslinie 31 in der Hermetschloostrasse muss diese entsprechend örtlich angepasst sowie mit einer Haltestelle mit Betonplatte ausgerüstet werden. Die Arbeiten werden durch die LTB AG ausgeführt und finanziert. Die Stadt Zürich leistet einen Pauschalbeitrag gemäss vertraglicher Regelung mit der LTB AG (vgl. nachfolgend unter Kosten, Buswendeschleife «Hermetschloo»).

In der Hohlstrasse werden der Strassen- und der Gehwegbelag saniert. Da es sich um eine überkommunal klassierte Strasse handelt, erfolgt eine Direktabgeltung des Mehrwertbeitrags vom Kanton an die LTB AG (vgl. nachfolgend unter Kosten), weshalb die entsprechenden Ausgaben nicht Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung sind.

### *Verkehrsbetriebe (VBZ)*

Die VBZ haben mit der LTB AG separate vertragliche Regelungen getroffen.

Die Trolleybuslinie 31 fährt heute bis nach Schlieren. Im Rahmen des Baus der Limmattalbahn wird sie verkürzt geführt und nach der Haltestelle «Micafil» in der Hermetschloostrasse gewendet. Dies zieht folgende Massnahmen nach sich: Der Gleichrichter Mülligen speist zusätzlich zur Limmattalbahn auch die Trolleybuslinie 31. Die Einspeisung erfolgt bei der Hermetschloostrasse. Zur Stromspeisung der Trolleybusfahrleitung der VBZ sind daher ab dem Gleichrichter Mülligen Anpassungen am Kabeltrasse notwendig. Zudem werden während des Baus der Limmattalbahn für die bestehenden Bushaltestellen der Trolleybuslinie 31 innerhalb des vorliegenden Projektperimeters Provisorien zulasten der LTB AG erstellt. Im Abschnitt Stadtgrenze bis Schlieren sind während der Bauzeit ebenfalls provisorische Bushaltestellen für die Trolleybuslinie 31 nötig, die von den VBZ finanziert werden.

### *Werkleitungen*

#### *ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)*

Aufgrund des neuen Bahntrassees der Limmattalbahn in der Strassenmitte müssen die Misch- und Regenwasserleitungen in der Badenerstrasse, Abschnitt Micafilstrasse bis Stadtgrenze, umgelegt oder, wo nicht anders möglich, mit Seiteneinstiegen versehen werden. Im Zuge dessen ersetzt ERZ die bestehenden Leitungen und Kontrollschächte (Baujahr 1955), wo möglich, an neuer Lage. Die Regenwasserleitung beim Anschluss Hermetschloostrasse wird aus hydraulischen Gründen von Ø 800 mm auf Ø 1000 mm ausgebaut.

Die bestehende Bachwasserleitung des Farbhofs Ø 400 mm bis Ø 500 mm ist in einem schlechten Zustand und muss erneuert und aus hydraulischen Gründen auf einen Durchmesser von durchgehend 450 mm ausgebaut werden.

Im Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Personenunterführung Bändliweg sind aufgrund der neuen Gegebenheiten bestehende Kontrollschächte zu ersetzen. Erforderliche Seiteneinstiege sind zulasten der LTB AG zu erstellen. Des Weiteren ist die Mischwasserkanalleitung beim Anschluss Bristenstrasse in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden.

Die vorgenannten hydraulischen Anpassungen erfolgen entsprechend der hydraulischen Prognosewerte des Generellen Entwässerungsplans (GEP) der Stadt Zürich.

#### *Elektrizitätswerk (ewz)*

Die Realisierung der Limmattalbahn (1. Etappe) führt zu folgenden Massnahmen an bestehenden Anlagen des ewz:

Im Bereich des Verteilnetzes ist die parallele Umlegung von bestehenden, in der künftigen Linienführung der Limmattalbahn liegenden Rohrblöcken einschliesslich der sich darin befindlichen Leitungen um 1 bis 2 m notwendig.

Das bestehende Glasfasernetz des «ewz.zürinet» muss in das der Linienführung der Limmattalbahn angepasste Trasse umgelegt werden. Zur Sicherstellung des Betriebs des Verteilnetzes müssen vor den bestehenden Trafostationen in den betroffenen Streckenabschnitten neue Kabelschächte erstellt und die Trassees, wo erforderlich, erweitert werden.

Die bestehende öffentliche Beleuchtung wird aufgrund der Umgestaltung und der neuen Fahrleitungsmasten der Limmattalbahn demontiert und neu erstellt. Es sollen ausschliesslich LED-Seilleuchten zum Einsatz kommen, die, wo möglich, zwischen den neuen Fahrleitungsmasten der Limmattalbahn gespannt werden. Während der Bauzeit ist ein Beleuchtungsprovisorium

erforderlich. Die Kosten für das Beleuchtungsprovisorium und die öffentliche Beleuchtung werden gemäss vertraglicher Regelung durch die LTB AG getragen.

Für Eigenleistungen des ewz im Zusammenhang mit den Werkleitungsumlegungen der öffentlichen Beleuchtung – darunter fallen vom ewz selbst vorzunehmende Arbeiten im Zusammenhang mit Material, (De-)Montage, Projektierung, Bauleitung, Qualitätssicherung und Vermessung – ist mit einem Beitrag der LTB AG zu rechnen. Die dafür erforderlichen Mittel sind in dieser Ausgabenbewilligung enthalten.

Vom Bau der Limmattalbahn sind auch Fernleitungen des Energieverbunds Schlieren betroffen, der vom ewz (Geschäftsbereich Energielösungen) betrieben wird. Ausserhalb der Stadtgrenze auf dem Gebiet der Gemeinde Schlieren liegende Fernleitungen müssen aus diesem Grund koordiniert mit den vorliegenden Arbeiten umgelegt werden. Diese Arbeiten sollen ebenfalls durch die LTB AG finanziert werden.

#### *Wasserversorgung (WVZ)*

In der Hohlstrasse zwischen Robert-Seidel-Hof und Farbhof muss die zunehmend bruchgefährdete und zu klein dimensionierte Verteilleitung Ø 125 mm (Baujahr 1947) auf einer Länge von rund 300 m durch eine Leitung Ø 150 mm erneuert und aufgrund der Limmattalbahn umgelegt werden. Die Hausanschlussleitungen müssen ebenfalls saniert werden. In allen andern Abschnitten müssen die Wasserleitungen aufgrund des neuen Bahntrassees der Limmattalbahn lediglich umgelegt werden.

Auch die WVZ muss Eigenleistungen im Zusammenhang mit Material, (De-)Montage, Projektierung, Bauleitung, Qualitätssicherung und Vermessung vornehmen, für die mit einem Beitrag der LTB AG zu rechnen ist.

#### *Dienstabteilung Verkehr (DAV)*

Aufgrund des Baus der Limmattalbahn müssen die bestehenden Lichtsignalanlagen bei den Knoten Altstetter-/Hohlstrasse, Badenerstrasse / Hermetschloobrücke und beim Fussgängerübergang «Micafil» den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Die Rohranlagen und die in diesen Rohren verlegten Niederspannungskabel im Baubereich der Limmattalbahn (zwischen Bahnhof Altstetten und Stadtgrenze) haben ihre Lebensdauer noch nicht erreicht, müssen aber aufgrund des neuen Bahntrassees umgelegt werden.

Alle neu zu erstellenden Lichtsignalanlagen werden zulasten der LTB AG erstellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Lichtsignalanlagen: Im Bereich Bahnhof Altstetten werden alle Fussgängerübergänge neu mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Der Farbhof wird zu einem mit Lichtsignalanlagen geregelten Verkehrsknoten umgebaut. Somit kann der öffentliche Verkehr ausreichend bevorzugt werden. Damit der Bus in der Hermetschloostrasse wenden kann, muss eine neue Lichtsignalanlage zur Priorisierung des Busses erstellt werden.

#### **Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101)**

Mit zwei Plangenehmigungsgesuchen der LTB AG wurden dem BAV die Auflageprojekte zur ordentlichen Plangenehmigung gemäss Art. 18b ff. EBG unterbreitet. Infolge einer Projektänderung erfolgten zwei Planaufgaben vom 11. November 2013 bis 10. Dezember 2013 und vom 1. Juni 2015 bis 30. Juni 2015. Gegen das Hauptprojekt sowie gegen die Projektänderung wurden Einsprachen erhoben. Mit Plangenehmigung vom 7. April 2017 des BAV wurde das Projekt unter Auflagen genehmigt. Die Prüfung durch das BAV hat im Wesentlichen ergeben, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der in das Dispositiv der Plangenehmigung

vom 7. April 2017 aufgenommenen Auflagen und Ausnahmegenehmigungen sowie der von Gesetzes wegen ohne besondere Anordnung zu ergreifenden Vorkehrungen den massgebenden gesetzlichen Bestimmungen entspricht und umweltverträglich realisiert werden kann. Dem Projekt stehen nach Ansicht des BAV keine höherrangigen öffentlichen oder privaten Interessen entgegen. Die Plangenehmigung ist für den die Stadt Zürich betreffenden Projektteil rechtskräftig.

### **Bauausführung**

Die Bauausführung der 1. Etappe von Farbhof bis Stadtgrenze erfolgt ab September 2017 und dauert voraussichtlich bis Herbst 2019. Der Abschnitt von Bahnhof Altstetten bis Farbhof folgt anschliessend und dauert voraussichtlich bis 2021. Die Bauausführung erfolgt unter der Federführung der LTB AG.

### **Agglomerationsprogramm des Bundes (2. Generation)**

Das Projekt Limmattalbahn ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms (1. Etappe: Agglomerationsprogramm 2. Generation; 2. Etappe: Agglomerationsprogramm 3. Generation) zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes des Bundes. Für die vorliegende 1. Etappe des Projekts Limmattalbahn ist deshalb mit finanziellen Beiträgen des Bundes zu rechnen. Über die Höhe des Beitrags wird der Bund nach Einreichung des genehmigten Baukredits entscheiden.

### **Verkehrs- und Strassenfonds des Kantons Zürich**

Die Kantone Zürich und Aargau finanzieren jeweils die auf ihrem Streckenabschnitt anfallenden Kosten für die Limmattalbahn. Die übergeordneten Anlagen werden gemäss einem Kostenteiler finanziert. Der Staatsbeitrag des Kantons Zürich beträgt für beide Etappen insgesamt 510,3 Millionen Franken (Preisbasis 1. April 2013). Der Beitrag des Kantons Zürich an die 1. Etappe der Limmattalbahn wird zu 128,3 Millionen Franken (Preisbasis 1. April 2013) aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) entnommen. Für die Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrasses und auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse wurde zudem ein Rahmenkredit des Kantons Zürich für Investitionen und Beiträge von höchstens 136,3 Millionen Franken (einschliesslich Mehrwertsteuer, Preisbasis 1. April 2013) zugesichert, der aus dem Strassenfonds entnommen wird. Der Rahmenkredit wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex an die Teuerung angepasst.

Die vorliegend beantragten Mehrwertabgeltungen der Stadt Zürich an die LTB AG sind in den vorgenannten Staatsbeiträgen und im kantonalen Rahmenkredit nicht enthalten.

### **Kosten**

Werden mit dem Eisenbahnprojekt Limmattalbahn Werkleitungen tangiert, sind diese grundsätzlich auf Kosten der LTB AG zu verlegen bzw. anzupassen (Art. 19 EBG, Art. 7 Bundesgesetz über die Enteignung [EntG, SR 711]). Vorbehalten bleibt die Vorteilsanrechnung i.S.v. Art. 26 Abs. 1 Satz 2 EntG (s. nachfolgend unter Begründung der Gebundenheit der Mehrwertabgeltungen). Der Vertrag zwischen der Stadt Zürich (vertreten durch TAZ, ERZ, WVZ und ewz) und der LTB AG betreffend die Umlegung der Werkleitungen und die Vorteilsanrechnung ist noch nicht rechtsgültig. Die Verlegungskosten müssen daher durch die LTB AG vorfinanziert werden. Die Bewilligung der vorliegenden Ausgaben der Stadt für ihren Beitrag an die Leitungsverlegungen steht daher unter dem Vorbehalt des Zustandekommens des Werkleitungsvertrags.

Gemäss Kostenvoranschlag (Preisstand 1. April 2017) ist für das Projekt Limmattalbahn, Abschnitt Bahnhof Altstetten bis Stadtgrenze, mit Kosten von insgesamt Fr. 11 518 000.– zu rechnen. In diesem Betrag sind die Kosten für die Strassensanierung, die Sanierung und Erneuerung von Werkleitungen und deren Umlegung einschliesslich der Mehrwertabgeltung der Stadt an die LTB AG (s. nachfolgend), die Eigenleistungen des ewz und der WVZ, die Verkehrsregelungsanlagen und die zusätzlichen Ausbauvorhaben der verschiedenen städtischen Dienstabteilungen im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn enthalten.

Die Abrechnung der Preisänderung zwischen dem Zeitpunkt des Bauprojekts (Kostenvoranschlag) und dem Ausführungsbeginn (Unternehmerofferte) erfolgt mit dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) gemäss Anhang zur Regelung der Bahnbau-Indexsteuerung des BAV, wovon Vormerk zu nehmen ist.

Die Leistungen im Zusammenhang mit dem Bau und Anschluss aller Anlagen zur Entwässerung der Strassen, der Geh- und der Radwege sowie öffentlicher Plätze und Haltestellen sowie für die Ausserbetriebnahme (Verfüllung und Rückbau) von nicht mehr genutzten städtischen Abwasseranlagen werden durch die LTB AG finanziert, wovon Vormerk zu nehmen ist.

Die Kosten betreffend die Koordination der Bautätigkeit und die Finanzierung der Anpassungsarbeiten an den Anlagen der städtischen Werke und der DAV sollen zwischen der Stadt und der LTB AG wie folgt vertraglich geregelt werden (Werkleitungsvertrag): Die ausgewiesenen Verlegungs- und Anpassungskosten einschliesslich der zugehörigen Ingenieurleistungen sowie weitere Kosten für Arbeiten und Beschaffungen sowie Aufwendungen für Provisorien, Notleitungen, Querungen, Massnahmen zur Qualitätssicherung (Druckprobe), Administration (Abrechnung, Ausmass, Mehrwertsteuer) und Einmessungen der Stadt Zürich werden von der LTB AG getragen. Die Stadt Zürich hat sich dabei die Mehrwerte, die mit den Verlegungs- und Anpassungsarbeiten geschaffen werden, anrechnen zu lassen. Ebenso sind allfällige Minderwerte und Nachteile zu berücksichtigen. Der Mehrwert entspricht den Umbaukosten, wie sie heute anfallen würden, multipliziert mit dem Verhältnis des Lebensalters und der Lebensdauer der jeweiligen Leitung. Bei der Berechnung der Mehrwerte werden Leitungen mit einem Alter von bis zu 20 Prozent der Lebensdauer als neue Leitungen betrachtet, so dass keine Mehrwerte abgegolten werden müssen und die gesamten Kosten von der LTB AG übernommen werden. Unter die Minderwerte bzw. Nachteile, die bei der Mehrwertberechnung in Abzug zu bringen sind, fallen u. a. längere oder kompliziertere Linienführungen, Querungen, Düker mit engen Knicken, schwer zugängliche Reinigungsöffnungen, Transformatorenstationen oder die Erhöhung der Betriebskosten.

Von der Mehrwert- und Vorteilsabgeltung sind die Anlagen des ewz (Geschäftsbereich Energielösungen) im Zusammenhang mit dem in Schlieren betriebenen Energieverbund ausgenommen. Die für den Energieverbund Schlieren nötigen Eigenleistungen sind, wie erwähnt, ein Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung. Es ist mit einem Beitrag der LTB AG zu rechnen.

Alle Bauten und Einrichtungen – analog § 3 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) – müssen durch die LTB AG gemäss rechtskräftig bewilligtem Projekt erstellt und finanziert werden. Die Schlussabrechnung über die erbrachten Leistungen sowie die anrechenbaren Mehr- und Minderwerte der Werke erfolgt teilprojektweise nach Abschluss der Anpassungs- und Verlegungsarbeiten nach Massgaben des Werkleitungsvertrags. Der Mehrwert wird pauschal vergütet. Infolge von Dringlichkeit und Koordination mit dem Bauvorhaben der LTB AG kann mit der Ausgabenbewilligung indes nicht länger zugewartet werden.

Die Tiefbauarbeiten wurden gemäss Zusammenarbeitsvertrag zwischen dem Kanton (Tiefbauamt und Amt für Verkehr) und der Stadt Zürich (TAZ) sowie der Stadt Schlieren gemeinsam durch die LTB AG ausgeschrieben. Alle im Zusammenhang mit den Tiefbauarbeiten erforderlichen Ingenieurleistungen werden durch die LTB AG finanziert. Die Aufwendungen für die Einmessung der vom Vorhaben Limmattalbahn tangierten Anlagen der Stadt Zürich sind durch die LTB AG zu finanzieren und erfolgen durch Geomatik + Vermessung bzw. durch das ewz und die WVZ betreffend ihre Kabel- oder Leitungsanlagen.

#### *Buswendeschlaufe «Hermetschloo»*

Die Stadt Zürich bezahlt der LTB AG gemäss vertraglicher Regelung für die ohnehin geplante Erneuerung einschliesslich der Verstärkung des Strassenbelags und der Gehwege in der Hermetschloostrasse im Rahmen der Realisierung der Buswendeschlaufe «Hermetschloo» einen pauschalen Beitrag von Fr. 500 000.– (gemäss Kostenvoranschlag vom 30. Juni 2013 (Basis Bauprojekt, Kostengenauigkeit  $\pm 10$  Prozent, zuzüglich Mehrwertsteuer).

#### *Mehrwertabgeltungen durch den Kanton Zürich an die LTB AG*

Der gesetzlich geschuldete Mehrwert, der aus dem Bau der Limmattalbahn an den Strassen von überkommunaler Bedeutung entsteht, wird der LTB AG durch den Kanton wie folgt abgegolten:

##### *a) Hohlstrasse*

Die Limmattalbahn verläuft ausschliesslich auf den kantonal klassierten Achsen Hohl- und Bädenerstrasse. Für die durch die Limmattalbahn ausgelösten Anpassungs- und Sanierungsarbeiten in der Hohlstrasse leistet der Kanton Zürich einen pauschalen Mehrwertbeitrag von 2,8 Millionen Franken direkt an die LTB AG (gemäss Kostenvoranschlag vom 30. Juni 2013 [Basis Bauprojekt Kostengenauigkeit  $\pm 10$  Prozent], zuzüglich Mehrwertsteuer) entsprechend der vertraglichen Regelung zwischen der Stadt Zürich (TAZ) und der LTB AG, genehmigt durch das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich). Die Direktabgeltung des Mehrwerts durch den Kanton Zürich wird mit dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) der Teuerung angepasst und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung.

##### *b) Farbhof*

Die LTB AG trägt die gesamten Kosten einschliesslich der Kosten für die Wiederinstandstellung des Platzes. Durch den Kanton erfolgt eine Direktabgeltung des Mehrwerts an die LTB AG (vertragliche Regelung zwischen der Stadt Zürich (TAZ) und der LTB AG, genehmigt durch das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich). Die bestehenden Veloabstellplätze werden zulasten der LTB AG wieder instand gestellt.

##### *c) Altstetterplatz*

Die LTB AG trägt die Kosten für die Wiederinstandstellung des Platzes, sofern durch das Projekt Limmattalbahn verursacht, sowie die Kosten für zusätzliche Massnahmen, die gemäss separatem Massnahmenplan in die Zuständigkeit der LTB AG fallen. Durch den Kanton erfolgt eine Direktabgeltung des Mehrwerts an die LTB AG (vertragliche Regelung zwischen der Stadt Zürich (TAZ) und der LTB AG, genehmigt durch das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich).

#### *1. Gebundene Ausgaben*

Für die Mehrwertabgeltungen der Stadt Zürich an die LTB AG aufgrund der Umlegung und der nötigen Erneuerung und Anpassung von städtischen Werkleitungen infolge des Baus der

Limmattalbahn (Kanalisation; Wasserverteilungen einschliesslich nötiger Hausanschlussleitungen; ewz-Rohrblöcke, -Leitungen, -Kabelschächte und -trasse für das Verteilnetz und die öffentliche Beleuchtung; ewz-Glasfasernetz; Rohranlagen DAV mit Niederspannungskabeln und bestehende Lichtsignalanlagen), für die Eigenleistungen des ewz (öffentliche Beleuchtung) und der WVZ im Zusammenhang mit den Werkleitungsumlegungen sowie für den Pauschalbeitrag an die Sanierung des Strassenbelags in der Hermetschloostrasse im Rahmen der Realisierung der Buswendeschleife «Hermetschloo» im Projekt Limmattalbahn, Abschnitt Farbhof bis Stadtgrenze, fallen die folgenden Kosten an:

|                                 | TAZ<br>Fr.     | ERZ<br>Fr.       | WVZ<br>Fr.       | ewz<br>Netz<br>Fr. | ewz<br>ÖB<br>Fr.  |   | DAV<br>Fr.     | Gesamtkosten<br>Fr. |
|---------------------------------|----------------|------------------|------------------|--------------------|-------------------|---|----------------|---------------------|
| Strassenbau                     | 500 000        |                  |                  |                    |                   |   |                | 500 000             |
| Kanalbau                        |                | 1 424 574        |                  |                    |                   |   |                | 1 424 574           |
| Wasserverteilungen              |                |                  | 1 790 000        |                    |                   |   |                | 1 790 000           |
| Netz                            |                |                  |                  | 3 456 000          |                   |   |                | 3 456 000           |
| Öffentliche Beleuchtung         |                |                  |                  |                    | 1 850 000         |   |                | 1 850 000           |
| div. Anlagen DAV                |                |                  |                  |                    |                   |   | 620 000        | 620 000             |
| MWST 8 %                        | 40 000         | 113 966          | 143 200          | 101 925            | 58 272            |   | 49 600         | 506 963             |
| Zwischensumme                   | 540 000        | 1 538 540        | 1 933 200        | 3 557 925          | 1 908 272         |   | 669 600        | 10 147 537          |
| Unvorhergesehenes einschl. MWST | 27 000         | 76 460           | 183 800          | 324 075            | 194 728           |   | 64 400         | 870 463             |
| <b>Total</b>                    | <b>567 000</b> | <b>1 615 000</b> | <b>2 117 000</b> | <b>3 882 000*</b>  | <b>2 103 000*</b> | * | <b>734 000</b> | <b>11 018 000</b>   |

\* Die Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 5 985 000.–) bestehen aus Eigenleistungen von Fr. 3 041 534.– (nicht der Mehrwertsteuer unterstehend) und aus Fremdleistungen von Fr. 2 943 466.– (einschliesslich Mehrwertsteuer).

Folgekosten:

Kapitalfolgekosten: Fr. 1 101 800.–

Betriebliche Folgekosten: Für die Erneuerung bestehender Anlagen entstehen keine zusätzlichen Kosten. Für die vier neuen Lichtsignalanlagen, die durch die LTB AG finanziert werden (Fr. 2 376 000.–) und ins Eigentum der Stadt (DAV) übergehen, entstehen betriebliche Folgekosten von Fr. 83 160.–.

## 2. Gebundene Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz

Für die Anpassungen des bestehenden Kabeltrassees ab dem Gleichrichter Mülligen bis zur Stromspeisung der Trolleybusfahrleitung in der Hermetschloostrasse und für das Erstellen der Provisorien für die bestehenden Bushaltestellen der Trolleybuslinie 31 während der Bauzeit im Abschnitt Stadtgrenze bis Schlieren im Projekt Limmattalbahn, fallen die folgenden Kosten an:

|   | Zulasten VBZ / Fr. |
|---|--------------------|
| Elektrische Anlagen                         | 150 000            |
| Hochbauten (provisorische Bushaltestellen)  | 50 000             |
| MWST 8 %                                    | 16 000             |
| Zwischensumme                               | 216 000            |
| Unvorhergesehenes (Rundungen einschl. MWST) | 22 000             |
| <b>Total einschl. MWST</b>                  | <b>238 000</b>     |
| <b>Abzüglich davon MWST 8%</b>              | <b>-18 000</b>     |
| <b>Total ohne MWST</b>                      | <b>220 000</b>     |



*Begründung der Gebundenheit:*

*a) Begründung der Gebundenheit der Mehrwertabgeltungen der Stadt an die LTB AG betreffend die Umlegung von Werkleitungen infolge des Baus der Limmattalbahn:*

Das Eisenbahnunternehmen hat die Vorkehrungen zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrats und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baus und des Betriebs der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind (Art. 19 Abs. 1 Eisenbahngesetz [EBG, SR 742.101]). Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, sorgt das Eisenbahnunternehmen für deren Fortbenützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert. Die Kosten für solche Ersatzvorkehrungen trägt grundsätzlich das Eisenbahnunternehmen (Art. 19 Abs. 2 EBG; BGE 131 II 420, E. 4.3). Sie können insoweit auf Dritte überwältzt werden, als mit den Ersatzvorkehrungen nebst dem öffentlichen Interesse am Fortbestand der Leitungen auch den Bedürfnissen der Dritten Rechnung getragen wird (BGE 131 II 420 E. 4.3). Auch nach Art. 7 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) hat der Enteigner alle Vorkehrungen zu treffen, um die Fortbenützung von Leitungen, die durch die Ausführung oder den Betrieb des Unternehmens des Enteigners in Mitleidenschaft gezogen werden, sicherzustellen, soweit dies durch das öffentliche Interesse gefordert wird. Im Eisenbahnrecht gilt das im Enteignungsrecht als allgemeiner Rechtsgrundsatz anerkannte Prinzip der Vorteilsanrechnung (vgl. Art. 26 Abs. 1 Satz 2 EntG), wonach sich jede Partei – namentlich auch die nicht-Verursachende – an der Finanzierung der Umgestaltung einer Anlage insoweit zu beteiligen hat, als ihr daraus Vorteile erwachsen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4632/2012 vom 11. Juni 2013, E. 5.6).

Über den Umfang der hierzu erforderlichen Vorkehrungen und die Abgeltung durch den Dritten, dessen Bedürfnissen entsprochen wird, ist im Plangenehmigungsverfahren durch das BAV zu entscheiden (BGE 131 II 420 E. 3.5, 4.3).

Die Plangenehmigung wurde vorliegend am 7. April 2017 erteilt und ist für den die Stadt Zürich betreffenden Abschnitt rechtskräftig. Der Bau der Limmattalbahn führt gemäss der Plangenehmigungsverfügung zu Werkleitungsumlegungen. Die Stadt einigt sich derzeit mit der LTB AG über die städtischen Mehrwertabgeltungen, die aus dem bundesrechtlichen Grundsatz der Vorteilsabgeltung hervorgehen. Dabei besteht bezüglich des Umstands, dass die Stadt sich für die ihr durch die Leitungsumlegungen entstehenden Mehrwerte an den durch den Bau der Limmattalbahn verursachten Ausgaben für die Leitungsumlegungen beteiligt, weder zeitlich (koordiniert mit dem Bau der Limmattalbahn), örtlich (gemäss für den Abschnitt in der Stadt Zürich rechtskräftiger Plangenehmigungsverfügung) noch sachlich (zwingende Werkleitungsumlegung aus bahnbetrieblichen Gründen und von Bundesrechts wegen zulässige Vorteilsabgeltung durch die Stadt als Eigentümerin der durch den Bau der Bahn betroffenen Anlagen an die LTB AG) ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Es handelt sich folglich um gebundene Ausgaben i.S.v. Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 1 der Gemeindeordnung (AS 101.100) i.V.m. § 28 des Kreisschreibens der Direktion der Justiz und des Innern über den Gemeindehaushalt i.V.m. § 121 des Gemeindegesetzes (LS 131.1).

*b) Übrige gebundene Ausgaben*

Die unter Ziff. 1 und 2 vorstehend genannten übrigen Arbeiten dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen und der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Die Eigenleistungen des ewz (öffentliche Beleuchtung) und der WVZ stehen in einem sachlichen Zusammenhang mit den Werkleitungsumlegungen. Wie unter lit. a vorstehend ausgeführt,

handelt es sich bei den Mehrwertabgeltungen der Stadt an die LTB AG betreffend die Umlegung von Werkleitungen infolge des Baus der Limmattalbahn um gebundene Ausgaben. Folglich sind auch diese Eigenleistungen als gebunden zu qualifizieren.

Es besteht somit auch bezüglich dieser Arbeiten weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum, weshalb die entsprechenden Kosten ebenfalls gebundene Ausgaben i.S.v. Art. 10<sup>bis</sup> Abs. 1 der Gemeindeordnung (AS 101.100) i.V.m. § 28 des Kreisschreibens der Direktion der Justiz und des Innern über den Gemeindehaushalt i.V.m. § 121 des Gemeindegesetzes (LS 131.1) sind.

Die Aufwendungen der VBZ unter Ziff. 2 vorstehend dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des ZVV. Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 3 i.V.m. § 25 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ ersetzt.

### 3. Objektkredit Fernleitungen Energieverbund Schlieren

Für die Verlegung der Fernleitungen des Energieverbunds Schlieren, die im Rahmen des Baus der LTB erforderlich sind, fallen Kosten in Höhe von Fr. 262 000.– (nicht der Mehrwertsteuer unterstehend) an. Das ewz betreibt den Energieverbund mit einer Konzession der Gemeinde Schlieren.

#### **Zuständigkeit**

Gestützt auf Art. 39 lit. c der Geschäftsordnung des Stadtrats (GeschO STR; AS 172.100) ist der Stadtrat zuständig für die Bewilligung gebundener Ausgaben von über 1 Million Franken.

Für den Objektkredit in Höhe von Fr. 262 000.– für die Verlegung der Fernleitungen des Energieverbunds Schlieren im Rahmen des Baus der LTB wäre gemäss Art. 40 lit. a GeschO STR an sich der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe zuständig. Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs mit den für die übrigen mit dem Bau der LTB einhergehenden zu bewilligenden gebundenen Ausgaben, soll der Objektkredit ebenfalls durch den Stadtrat bewilligt werden.

#### **Budgetnachweis**

Die Ausgaben sind – mit Ausnahme der Verkehrsbetriebe – im Budget 2017 eingestellt und im Aufgaben- und Finanzplan 2017–2020 vorgemerkt. Die Ausgaben der Verkehrsbetriebe können durch Umlagerungen gedeckt werden.

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehern des Sicherheitsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Für die Mehrwertabgeltungen der Stadt Zürich an die LTB AG aufgrund der Umlegung und der nötigen Erneuerung und Anpassung von städtischen Werkleitungen infolge des Baus der Limmattalbahn (Kanalisation; Wasserverteilleitungen einschliesslich nötiger Hausanschlussleitungen; ewz-Rohrblöcke, -Leitungen, -Kabelschächte und -trasse für das Verteilnetz und die öffentliche Beleuchtung; ewz-Glasfasernetz; Rohranlagen DAV mit Niederspannungskabeln und bestehende Lichtsignalanlagen), für die Eigenleistungen des ewz (öffentliche Beleuchtung) und der WVZ im Zusammenhang mit den Werkleitungsumlegungen sowie für den Pauschalbeitrag der Stadt Zürich an die Sanierung des Strassenbelags in der Hermetschloostrasse im Rahmen der Realisierung der Buswendeschleife «Hermetschloo» im Projekt Limmattalbahn, Abschnitt Farbhof bis Stadtgrenze, werden gebundene Ausgaben von Fr. 11 018 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017).

2. Für die Anpassungen des bestehenden Kabeltrassees ab dem Gleichrichter Mülligen bis zur Stromspeisung der Trolleybusfahrlleitung in der Hermetschloostrasse und für das Erstellen der Provisorien für die bestehenden Bushaltestellen der Trolleybuslinie 31 im Abschnitt Stadtgrenze bis Schlieren im Projekt Limmattalbahnhof, werden gebundene Ausgaben von Fr. 238 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017).
3. Für die im Rahmen des Baus der Limmattalbahnhof erforderliche Verlegung von Fernleitungen des Energieverbands Schlieren auf dem Gemeindegebiet Schlieren wird ein Objektkredit von Fr. 262 000.– bewilligt.
4. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) gemäss Anhang zur Regelung der Bahnbau-Indexteuerung des BAV zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.
5. Die Gesamtausgaben von Fr. 11 518 000.– sind wie folgt zu belasten:

|  | Fr.                               | Fr.        |
|--|-----------------------------------|------------|
| <b>Tiefbauamt, Bau-Nr. 12043</b><br>Auftrags-Nr. 3515B-12043.ARAG.T.10<br>Konto-Nr. (3515) 513901<br>Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto (3515/5014 0001)                                   |                                   | 567 000    |
| <b>ERZ Entsorgung + Recycling Zürich</b><br>Auftrags-Nr. 3515B-12043.ARAG.K.20<br>Konto-Nr. (3535) 500007<br>Entwässerungsnetz Kanalbauten (3515/95149101)   |                                   | 1 615 000  |
| <b>Wasserversorgung</b><br>PSP-Nr. 113922<br>Konto-Nr. (4525) 502950<br>Leitungsnetz(5018 0001)  |                                   | 2 117 000  |
| <b>Elektrizitätswerk</b><br>Konto-Nr. (4530) 502930<br>Netz (Produktegruppe 3)<br>Konto-Nr. (4530) 502930<br>Öffentliche Beleuchtung (Produktegruppe 4)<br>Konto-Nr. (4530) 502940<br>Energieslösungen | 3 882 000<br>2 103 000<br>262 000 | 6 247 000  |
| <b>Dienstabteilung Verkehr</b><br>PSP-Nr. 2555B-12043<br>Konto-Nr. (2555) 501210<br>Bau von Verkehrseinrichtungen: Sammelkonto (5012 0001)   |                                   | 734 000    |
| <b>Verkehrsbetriebe</b><br>PSP-Nr. 4540B-12043<br>Konto-Nr. (4540) 3141 0000<br>Unterhalt und Reinigung der Liegenschaften des VV<br>Konto-Nr. (4540) 3151 0107<br>Unterhalt Maschinen und Geräte      | 60 000<br>178 000                 | 238 000    |
| <b>Total</b>   |                                   | 11 518 000 |

6. Die Plangenehmigung wurde am 7. April 2017 erteilt und ist für den die Stadt Zürich betreffenden Teil des Projekts Limmattalbahnhof rechtskräftig, wovon Vormerk zu nehmen ist.
7. Die LTB AG wurde mit der Bauausführung beauftragt, wovon Vormerk zu nehmen ist.

8. Mitteilung an die Vorsteher des Sicherheits-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk, die Verkehrsbetriebe und die Limmatbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich.

Für getreuen Auszug  
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti