

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 8. Juli 2020

**627.**

**Tiefbauamt, Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung, Objektkredit**

**IDG-Status: öffentlich**

## **1. Zweck der Vorlage**

Unter dem Hauptbahnhof, zwischen dem Sihlquai und der Kasernenstrasse, verläuft der sogenannte Stadttunnel. In den nächsten Jahrzehnten wird der Stadttunnel voraussichtlich nicht als Nationalstrasse benötigt. Für die Stadt bietet sich damit an, die Unterquerung als direkte und sichere Veloverbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 auszubauen und zu nutzen. Durch den Stadttunnel sollen Velos (einschliesslich «langsame» und «schnelle» E-Bikes), E-Mofas, E-Leichtmotorfahrzeuge und Kleinmotorräder mit Elektroantrieb fahren. Sofern die vorliegende Vorlage für die Veloverbindung angenommen wird, wird zusätzlich die kommunale Veloinfrastruktur verbessert: Mittels einer Velostation, die von der Bahnhofspassage Sihlquai und der Veloverbindung aus erreicht werden kann, und mit einer unterirdischen Rampe von der Veloverbindung zur Konradstrasse. Den Objektkredit für diese kommunalen Velo-Anlagen beschliesst der Stadtrat mit einer separaten Vorlage zulasten des Rahmenkredits Velo.

## **2. Ausgangslage**

### *2.1 Grundlagen und Eigentumsverhältnisse Stadttunnel*

Der Stadttunnel wurde als Vorinvestition des Kantons für den Ausbau des Nationalstrassennetzes (SN 3.4.1) in den 1990er-Jahren von Kanton und SBB erstellt und mit dem Bau der beiden unterirdischen Bahnhöfe «Museumstrasse» und «Löwenstrasse» jeweils ergänzt. Der Stadttunnel ist seither im Rohbau belassen worden. Er ist 192 m lang und rund 25 m breit, wobei er längs durch in der Mitte liegende Zwischenabstützungen in zwei Bereiche getrennt ist.

Die SN 3.4.1 «Stadttunnel» ist im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) und im kantonalen Richtplan eingetragen bzw. festgesetzt. Der regionale Richtplan sieht beim Hauptbahnhof eine Querung der Gleisfelder als Veloverbindung vor. Die Nutzung des Stadttunnels als Veloroute ist im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 2. Generation, bereits vorgesehen.

Als Gleisquerung und Verbindung der Stadtkreise 4 und 5 für den Fussverkehr hat die Stadt in unmittelbarer Nähe des Stadttunnels den Negrellisteg vorgesehen (vgl. STRB Nr. 856/2018). Dessen Fertigstellung ist für Herbst 2020 geplant.

Der Kanton Zürich ist Eigentümer des Tunnelrohbauwerks, das sich teils unter städtischen Grundstücken und grösstenteils unter einem Grundstück der SBB befindet. Der Stadttunnel und der noch zu erstellende Anschlusstunnel vom Stadttunnel bis zur Rampe der Velostation Europaplatz stellen Kreuzungsbauwerke i. S. v. Art. 24 Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) dar.

Mit STRB Nr. 356/2017 erhöhte der Stadtrat den Projektierungskredit für die Veloverbindung und die Velostation im Stadttunnel auf insgesamt 1,95 Millionen Franken, wovon Fr. 100 000.– mit STRB Nr. 879/2017 für den Rückbau einer Grundwasserversickerungsanlage im Hinblick auf den Ausbau des Stadttunnels umgewidmet wurden. Für die überkommunale Veloverbindung sind bislang Projektierungskosten von Fr. 893 000.– angefallen (siehe Kapitel 3.1.5).

## 2.2 *Nutzungsvereinbarung zugunsten der Stadt*

Die Stadt hat mit der kantonalen Baudirektion betreffend die Zwischennutzung des Stadttunnels im Bereich des Hauptbahnhofs Zürich als Veloverbindung und Velostation am 30. Mai 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen. Dieser zufolge soll die Zwischennutzung so ausgestaltet werden, dass die Nutzung des Tunnels für den gemäss kantonalem Richtplan vorgesehenen Zweck sichergestellt bleibt. Der Kanton erteilt der Stadt unentgeltlich das Recht, im Stadttunnel eine Veloverbindung (und Velostation) zu erstellen und zu nutzen.

Das Nutzungsrecht ist der Vereinbarung zufolge bis 31. Dezember 2041 befristet. Ab der geplanten Fertigstellung des Ausbaus des Stadttunnels als Veloverbindung mit Velostation im Jahr 2024 kann die Stadt diesen somit voraussichtlich fast zwei Jahrzehnte für den Veloverkehr nutzen. Die Stadt kann die Nutzungsdauer bis fünf Jahre vor Ablauf dieser Frist verlängern, sofern sich die Realisierung der SN 3.4.1 «Stadttunnel» gemäss kantonalem Richtplan weiterhin verzögern sollte. Eine definitive Nutzung des Stadttunnels durch die Stadt ist verhandelbar, sollte dieser aus dem Nationalstrassennetz und dem kantonalen Richtplan gestrichen werden und zudem feststehen, dass der als Veloverbindung bzw. Velostation genutzte Abschnitt nicht mehr als Infrastruktur für einen angepassten Eintrag im kantonalen Richtplan genutzt wird.

Für die Planung, die Projektierung und den Bau der Veloverbindung ist die Stadt verantwortlich. Sie hat die damit im Zusammenhang stehenden Kosten zu tragen. Sie kann beim Regierungsrat die Anrechnung der Kosten für die Realisierung der Veloverbindung entsprechend des Eintrags im regionalen Richtplan an die Baupauschale beantragen (§§ 46 ff. Strassengesetz [StrG, LS 722.1]). Die Genehmigung durch den Regierungsrat bleibt vorbehalten. Die Stadt betreibt und unterhält die Veloverbindung in alleiniger Verantwortung und auf eigene Kosten. Ihr obliegen der bauliche und der betriebliche Unterhalt und sie trägt die damit im Zusammenhang stehenden Kosten (vorbehältlich § 47 StrG).

Die Stadt ist verpflichtet, per Ablauf der Nutzungsdauer sämtliche von ihr erstellten Bauten, Anlagen und Werkleitungen auf eigene Kosten soweit zurückzubauen, als sie einer allfälligen Realisierung der SN 3.4.1 «Stadttunnel» gemäss kantonalem Richtplan entgegenstehen. Die Anrechnung der Rückbaukosten der Veloverbindung an die Baupauschale kann beim Regierungsrat beantragt werden. Die Genehmigung durch den Regierungsrat bleibt vorbehalten.

Die Nutzungsvereinbarung steht kumulativ unter den Vorbehalten der rechtskräftigen Projektfestsetzung des Strassenbauprojekts (§ 45 StrG) und der rechtskräftigen Ausgabenbewilligung.

## **3. Projekt**

Für die Veloverbindung ist der Stadttunnel auszubauen und die seitlichen Zufahrtsbauwerke müssen erstellt werden. Der Anschluss Richtung Sihlquai erfolgt mit einer Rampe im Sihlquai. Richtung Kasernenstrasse wurde eine Rampe bereits mit dem Projekt «Velostation Europaplatz» realisiert; zu ergänzen ist hier deshalb nur die Verbindung vom Stadttunnel bis zur Rampe der Velostation Europaplatz (nachfolgend Anschlussstunnel). Im Einzelnen sind folgende baulichen Massnahmen geplant:

### *3.1 Tiefbauamt (TAZ)*

#### *3.1.1 Ausbau Stadttunnel*

Im bestehenden Tunnelrohbauwerk wird eine Zwischenwand realisiert, damit die Veloverbindung für die Velofahrenden als solche erkennbar ist.

Für die geplante Zufahrtsrampe im Sihlquai muss die Strassenführung leicht angepasst und der bestehende Fussgängerübergang im Bereich Limmatstrasse verschoben werden. Der flussseitige Gehweg wird in Richtung der Sihl verschoben, weshalb die Sihlböschung steiler gestaltet bzw. die bestehende Stützmauer angepasst und verlängert werden sollen. Zudem müssen für die Erstellung der Rampe Sihlquai neun Bäume entlang des Sihlquais gefällt werden. Der Gehweg auf der Seite der Busstation zwischen der Limmat- und der Ausstellungsstrasse wird, aufgrund des Platzmangels und um die bestehenden fünf Platanen zu erhalten, auf das Grundstück IQ7074 der Liegenschaften Stadt Zürich verlegt, das dem Finanzvermögen zugeordnet ist. Nebst dem Baumerhalt kommt diese Wegführung der Bevölkerung, die die Busstation Sihlquai benutzt, zugute. Die Parzelle IQ7074 erfährt dadurch keine Wertminderung. Der Weg wird stadintern mit einer Dienstbarkeit gesichert.

Die Beläge, die Randabschlüsse und die Strassenentwässerung werden im gesamten Projektperimeter erneuert.

Der Belag der Kasernenstrasse im Baubereich wird nach der Realisierung des Anschlusstunnels provisorisch instand gestellt. Die definitive Ausgestaltung des Belags im Baubereich wird danach mit der Umsetzung der letzten Etappe des Projekts «Kasernenstrasse» erfolgen.

Im Zuge des vorliegenden Projekts werden zur Sicherstellung der Fussgängerverbindung bei der Rampe Sihlquai die Grundstücksgrenzen zwischen dem kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) und der Stadt Zürich auf der Seite des Sihlquais wie auch bei der Kasernenstrasse bereinigt. Die Bereinigung erfolgt mit einem kostenneutralen Landabtausch: Die Stadt erhält auf der Seite Sihlquai im Bereich der Stützmauer sowie im Bereich des Sihlsteins Land vom Kanton. Auf der Seite Kasernenstrasse erhält die Stadt je ein Stück Land im Bereich der Postbrücke und der Gessnerbrücke. Im Gegenzug geht Land im Bereich der bestehenden Sihlböschung auf der Länge der Kasernenstrasse von der Stadt an den Kanton über.

### *3.1.2 Strassenentwässerung*

Das TAZ führt aufgrund der neu zu bauenden Rampe Sihlquai Anpassungen an der bestehenden Ableitung des Oberflächenwassers aus. Für die Entwässerung des Stadttunnels wird ein Pumpenschacht erstellt, der das Schmutzwasser in die Kanalisation der Kasernenstrasse bzw. des Sihlquais ableitet.

### *3.1.3 Innenausbau Veloverbindung*

Die Veloverbindung wird einen eigenen Wasseranschluss und nach den Vorgaben des Brandschutzes eine eigene Sprinkleranlage erhalten. Mit dem Innenausbau erfolgt auch die optisch ansprechende Gestaltung und Wegweisung in der Veloverbindung.

### *3.1.4 Vorinvestition*

Der Stadttunnel diente den SBB in den vergangenen Jahren als Logistikachse für den Bau des unterirdischen Bahnhofs «Löwenstrasse». Nach Bauende wäre die provisorische Zufahrtsrampe auf der Seite der Kasernenstrasse komplett verfüllt worden. Mit Verfügung VTE Nr. 122 vom 6. Mai 2013 wurden Ausgaben in Höhe von Fr. 205 000.– für den Bau einer Abschlussmauer bewilligt, damit ein Teil der Verbindung zwischen Stadttunnel und Velostation Europaplatz ohne Auffüllung belassen werden konnte. Die Abschlussmauer konnte zum damaligen Zeitpunkt bautechnisch relativ einfach erstellt werden. Nun erleichtert sie den Bau des Anschlusstunnels zwischen dem bestehenden Stadttunnel und der Velostation Europaplatz. Die Kosten der Abschlussmauer werden daher in den vorliegenden Objektkredit für die Veloverbindung eingerechnet.

### *3.1.5 Ausgaben für Vorbereitung der Submission für die Ausführung*

Damit das Ausführungsprojekt möglichst bald erstellt und darauf basierend die Ausschreibung vorbereitet werden kann, bewilligt der Stadtrat für die Vorbereitung der Submission des Bauvorhabens für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung vor der Beschlussfassung durch die Gemeinde und vor der rechtskräftigen Projektfestsetzung rund Fr. 300 000.– (Preisbasis 1. April 2020). Würden diese Arbeiten erst nach der Annahme dieser Vorlage durch die Gemeinde vorgenommen, hätte dies einen Zeitverlust von etwa einem Jahr zur Folge. Der Betrag von Fr. 300 000.– ist mit den angefallenen Projektierungskosten für die Veloverbindung von Fr. 893 000.– zusammenzurechnen (vgl. STRB Nr. 879/2017), woraus insgesamt Fr. 1 193 000.– resultieren. Diese Ausgaben sind im vorliegenden Objektkredit eingerechnet.

### *3.2 Wasserversorgung (WVZ)*

Die WVZ muss die bestehende Wasserleitung Ø 400 mm, Baujahre 1983/1986/1988 (im Bereich Sihlquai und Kasernenstrasse), wegen der Lage der neuen Rampe Sihlquai sowie des neuen Anschlusstunnels auf einer Länge von etwa 130 m umlegen. Die entsprechenden Baumeisterkosten gehen gemäss STRB Nr. 623/1973 zu zwei Dritteln zulasten des TAZ und zu einem Drittel zulasten der WVZ. Diese Ausgaben der WVZ sind in dieser Vorlage enthalten.

### *3.3 Elektrizitätswerk (ewz)*

#### *3.3.1 Öffentliche Beleuchtung*

Der Stadttunnel wird das ganze Jahr rund um die Uhr beleuchtet. An der Decke werden Paneele angebracht, die jeweils in Fahrtrichtung heller in Erscheinung treten; sie unterstützen optisch die Wegführung und Richtungstrennung. Zudem werden zwei dezentrale Notbeleuchtungsanlagen erstellt, um die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung zu garantieren.

Im Anschlusstunnel Kasernenstrasse ist eine Wandbeleuchtung, sogenannte Wallwasher, geplant. Die Wände werden damit zu einem wegführenden Element.

Die Steuerung der Beleuchtung erfolgt koordiniert mit derjenigen der Velostation Europaplatz. Dadurch wird der Unterhalt und der Betrieb der Beleuchtungsanlagen weniger aufwendig.

Die bestehenden Kandelaber beim Sihlquai werden der neuen Situation angepasst.

#### *3.3.2 Anlagen*

Ein altes, nicht mehr in Betrieb stehendes Ölkabel im Bereich des Gehwegs Sihlquai wird durch das ewz zurückgebaut.

#### *3.3.3 Netz*

Gemäss Art. 8 Stromversorgungsgesetz (SR 734.7) obliegt den Netzbetreibern die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und effizienten Netzes. Gemäss Ziffer 1.2.4 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (AS 732.210) betreibt das ewz das Verteilnetz in der Stadt und ist für den Anschluss ans Verteilnetz verantwortlich. Diese Vorgaben machen die Verlegung der ewz-Leitungen aus der Sihl in den öffentlichen Grund notwendig. Die elektrische Versorgung im Tunnel erfolgt über einen neuen Anschluss des ewz.

### *3.4 ERZ Entsorgung + Recycling Zürich / Fernwärme*

Nach dem Grundsatz des koordinierten Bauens ist vorgesehen, im Stadttunnel auf einer Trasselänge von 120 m eine Fernwärmeverteilung zu erstellen. Sie soll mehrheitlich der Ver-

sorgung des Gebiets Zürich-West dienen, falls der bereits bestehende Fernwärmeast ausfallen würde. Die Ausgaben fürs Erstellen dieser Fernwärmeverteilung sind nicht Bestandteil dieser Vorlage. Sollte sich ein eventueller Rückbau des Stadttunnels auch auf diese Leitungen auswirken, ist dafür, wie für die übrigen Werkleitungen, ein Betrag in den vorliegenden Objektkredit eingerechnet worden.

### 3.5 *Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)*

Bedingt durch den Bau der neuen Rampe Sihlquai muss die Tramhaltestelle «Sihlquai/HB» temporär verschoben werden. Für die Fahrleitungen werden vorübergehend ebenfalls Provisorien notwendig.

### 3.6 *Dienstabteilung Verkehr (DAV)*

Die DAV verlegt als Hauptverbindungsleitung für die Steuerung ihres stadtweiten Netzes ein neues Koordinationskabel in den Stadttunnel. Bestehende Kabelanlagen müssen aufgrund der neu zu erstellenden Rampe Sihlquai umgelegt werden. Für die Bauphase muss die Lichtsignalanlage (LSA) rückgebaut, eine provisorische LSA erstellt und anschliessend wieder eine definitive Anlage errichtet werden. Anschliessend bringt die DAV im ganzen Projektperimeter Markierungen und Signalisationen an.

## 4. **Bauausführung**

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

## 5. **Begehrensäusserung des kantonalen Amts für Verkehr**

Mit Schreiben vom 1. Februar 2016 wurde das Strassenbauprojekt dem Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Dieses äusserte mit Schreiben vom 24. August 2017 Begehren. Daraufhin kamen Kanton und Stadt überein, dass das Befahren des Stadttunnels für Velos (einschliesslich «langsame» und «schnelle» E-Bikes), E-Mofas, E-Leichtmotorfahrzeuge und Kleinmotorräder mit Elektroantrieb erlaubt werden soll. Nach Vorliegen des festgesetzten Projekts kann die Genehmigung durch den Regierungsrat eingeholt werden.

## 6. **Mitwirkung der Bevölkerung und Auflageverfahren**

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG wurde das Projekt vom 19. Mai bis 19. Juni 2017 öffentlich aufgelegt (§ 16 f. StrG). Innerhalb der Auflagefrist sind drei Einsprachen gegen das Projekt eingegangen. Der Entscheid über die Einsprachen und die Projektfestsetzung wird mit einem separaten Beschluss erfolgen. Die vorliegende Ausgabenbewilligung steht somit unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung – mit Ausnahme des Betrags von Fr. 1 193 000.– für die Vorbereitung des Ausführungsprojekts gemäss Kapitel 3.1.5. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Stadttunnel» wurden am 26. Februar 2020 permanente Verkehrsvorschriften für die Kreise 4 und 5 im Städtischen Amtsblatt publiziert, die unangefochten rechtskräftig geworden sind.

## 7. **Bewilligungen kantonale Baudirektion**

Das Bauvorhaben für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung mit Velostation kommt in den Uferstreifen der Sihl gemäss den Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011 der Gewässerschutzverordnung (SR 814.201) zu liegen und bedarf daher einer Bewilligung durch die Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), die mit Gesamtverfügung vom 6. August 2018 unter Nebenbestimmungen erteilt wurde.

## 8. Kosten

Beim Stadttunnel und dem Anschlusstunnel zur Rampe der Velostation Europaplatz handelt es sich, wie eingangs erläutert, um Kreuzungsbauwerke im Sinne des Eisenbahngesetzes. Muss eine neue öffentliche Strasse die Eisenbahn kreuzen, trägt die Eigentümerschaft des neuen Verkehrswegs die Kosten der Anlage an der Kreuzungsstelle (Art. 25 Abs. 1 EBG). Die Benutzung von Grund und Boden der Eisenbahn an der Kreuzungsstelle ist unentgeltlich (Art. 25 Abs. 2 EBG). Die Stadt sieht vor, die unterirdischen Landbeanspruchungen in einem Objektvertrag mit der SBB dahingehend zu vereinbaren, dass diese Bauten und Anlagen in städtischem Eigentum stehen.

Die Kosten für den mit dem Kanton vereinbarten eventuellen Rückbau von Veloverbindung und Werkleitungen sind im Objektkredit enthalten (vgl. Kapitel 2.2). Gegenwärtig ist dafür nur eine Grobkostenschätzung ( $\pm 20$  Prozent) möglich. Die Rückbaukosten werden mit den Erstellungskosten zusammengerechnet, da es sich bei diesen um eine Eventualverpflichtung der Stadt handelt. Sie betragen insgesamt Fr. 8 823 000.–.

### 8.1 Objektkredit für Veloverbindung, Werkleitungen und Rückbau

Der auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2020 errechnete Objektkredit von Fr. 27 400 000.– für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kaserenstrasse und dem Sihlquai, für die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Rampe zur Velostation Europaplatz, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens setzt sich wie folgt zusammen:

	DAV	VBZ	ERZ Fernwärme	Gesamtkosten
	27 000			11 728 968
				585 000
				1 654 000
	497 000			497 000
		950 000		950 000
	524 000	950 000		15 414 968
	40 348	73 188		1 143 740
				1 197 287
	52 652	102 812		821 005
	<b>617 000</b>	<b>1 126 000</b>	<b>0</b>	<b>18 577 000</b>
	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>100 000</b>	<b>8 823 000</b>
	<b>667 000</b>	<b>1 176 000</b>	<b>100 000</b>	<b>27 400 000</b>

Alle Beträge in Fr.	TAZ IR269 N/A	WVZ	ewz Netz	ewz öB	ewz 150kV
<b>Erstellungskosten</b>					
Strassenbau	11 701 968				
Diverse Anlagen WVZ		585 000			
Diverse Anlagen ewz			1 134 000	494 000	26 000
Diverse Anlagen DAV					
Diverse Anlagen VBZ					
Total exkl. MWST / Unvorhergesehenes	11 701 968	585 000	1 134 000	494 000	26 000
MWST 7,7 %	901 052	45 045	61 277	22 061	770
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	1 197 287				
Unvorhergesehenes, einschl. MWST	462 493	26 955	118 723	53 940	3 230
<b>Zwischensumme (Erstellungskosten)</b>	<b>14 263 000**</b>	<b>657 000</b>	<b>1 314 000*</b>	<b>570 000*</b>	<b>30 000*</b>
<b>Rückbaukosten (Eventualverpflichtung)</b>					
Rückbaukosten	7 136 000	150 000	1 200 000	137 000	
<b>Total Erstellungs- und Rückbaukosten</b>	<b>21 399 000**</b>	<b>807 000</b>	<b>2 514 000*</b>	<b>707 000*</b>	<b>30 000*</b>

\* Die Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 3 251 000.–) bestehen aus Eigenleistungen von Fr. 561 600.– (nicht der Mehrwertsteuer unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 2 689 400.– (einschliesslich Mehrwertsteuer).

\*\* Einschliesslich Vorinvestition gemäss Verfügung VTE Nr. 122 vom 6. Mai 2013 von Fr. 205 000.– sowie Projektierungskosten und Ausgaben für Vorbereitung der Submission für die Ausführung gemäss Kapitel 3.1.5 von rund Fr. 300 000.–.

### Folgekosten<sup>1</sup>

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,75 % von Fr. 17 421 000.– (gemäss STRB Nr. 334/2019)	305 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (5,56 % von Fr. 14 263 000.–, 18 Jahre)	794 000
WVZ (5,56 % von Fr. 657 000.–, 18 Jahre)	36 600
ewz Netz (5,56 % von Fr. 1 314 000.–, 18 Jahre)	74 000
ewz öB (5,56 % von Fr. 570 000.–, 18 Jahre)	31 700
DAV (5,56 % von Fr. 617 000.–, 18 Jahre)	34 400
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 17 421 000.–	262 000
<b>Total</b>	<b>1 537 700</b>

<sup>1</sup> Ohne eventuelle Rückbaukosten und ohne Rückbaukosten des ewz-Ölkabels (ewz 150 kV). Ohne VBZ, da kein Mehrwert und kein zusätzliches Anlagegut.

### 8.2 Anmerkung zum Objektkredit

Wie eingangs erläutert, wird der Stadtrat für die Velostation mit Zugang zur Bahnhofspassage Sihlquai und die Rampe Konradstrasse zulasten des Rahmenkredits Velo einen separaten Objektkredit von Fr. 16 300 000.– beschliessen. Diese Aufteilung ist aus folgenden Gründen vorzunehmen:

Mit Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative hat die Stimmbevölkerung der Stadt am 14. Juni 2015 beschlossen, dass für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze in der Stadt ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt wird, der jegliche Aufwendungen für die kommunale Veloinfrastruktur umfasst. Der Objektkredit für die Veloverbindung und der Objektkredit für die Velostation und die Rampe Konradstrasse dienen je unterschiedlichen Zwecken – einerseits dem Ausbau des Velotunnels als überkommunale Veloverbindung und andererseits der Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur. Eine erneute Volksabstimmung über den gleichen Gegenstand, die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur, ist nicht nötig.

Weiter kann der Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung auch ohne Realisierung der Velostation, des Zugangs zur Bahnhofspassage Sihlquai und der Rampe Konradstrasse vorgenommen werden. Die Veloverbindung würde ihre Funktion als Verbindung der Kreise 4 und 5 für Velofahrende auch beibehalten, würden die Velostation mit Zugang zur Bahnhofspassage Sihlquai und die Rampe Konradstrasse nicht gebaut.

Im Innern des Tunnelrohbauwerks wird auf der ganzen Länge eine Zwischenwand mit einem Zugang zur Velostation erstellt. Diese ist unabhängig von der Velostation nötig, da die Veloverbindung sonst in diesem Bereich wesentlich breiter und nicht mehr als solche erkennbar wäre. In die Rampe Sihlquai, die die Veloverbindung vom Tunnelrohbau bis zur Strassenoberfläche verlängert, mündet die kommunale Rampe Konradstrasse. Beide Eingangsbereiche könnten bei den kurzen und somit untergeordneten Stellen ohne Kostenfolgen verschlossen werden, sollten die Velostation und die Rampe Konradstrasse nicht gebaut werden.

### 9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für die Bewilligung eines Objektkredits von über 20 Millionen Franken ist die Gemeinde zuständig (§ 104 Abs. 1 Gemeindegesetz [LS 131.1] i. V. m. Art. 10 lit. d Gemeindeordnung [AS 101.100]).



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

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

I. Dem Gemeinderat wird beantragt:

Zuhanden der Gemeinde:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europaplatz, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von Fr. 27 400 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

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

II. Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

III. In eigener Befugnis:

1. Für die Vorbereitung der Submission der Ausführung werden vor Beschlussfassung durch die Gemeinde und vor der rechtskräftigen Projektfestsetzung Fr. 1 193 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2020), die für die Veloverbindung angefallene Projektierungskosten von Fr. 893 000.– enthalten (vgl. Kapitel 2.1 und 3.1.5).

2. Die Ausgaben von Fr. 27 400 000.– sind wie folgt zu verbuchen:

	Pro Konto, Fr.	Total, Fr.
<b>Tiefbauamt, Bau-Nr. 11114</b> Konto-Nr. (3515) 515000, Bau von Radfahranlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – Auftrags-Nr. 3515B-11114.ARAG.T.10		21 399 000
<b>ERZ Entsorgung + Recycling Zürich / Fernwärme</b> Konto-Nr. (3555) 509425, Verteilanlagen Zürich-West – 5060 00 000, Mobilien – Auftrags-Nr. 3555509425		100 000

<b>Elektrizitätswerk</b> Konto-Nr. (4530) 502930, Verteilanlagen – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – Produktgruppe 3 (Netzbetrieb)  Konto-Nr. (4530) 502930, Verteilanlagen – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – Produktgruppe 4 (Öffentliche Beleuchtung)  Konto-Nr. (4530) 502930, Verteilanlagen – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – Produktgruppe 3 (Anlagen)	2 514 000  707 000  30 000	3 251 000
<b>Wasserversorgung</b> Konto-Nr. (4525) 502950, Leitungsnetz – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – PSP-Nr. 113 860		807 000
<b>Dienstabteilung Verkehr</b> Konto-Nr. (2555) 501210, Bau von Verkehrseinrichtungen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – PSP-Nr. 2555B-11114		667 000
<b>Verkehrsbetriebe</b> Konto-Nr. (4540) 3141 00 000, Unterhalt Strassen/Verkehrswege – 4540B-11114.K.03LGA  Konto-Nr. (4540) 3144 00 000, Unterhalt Hochbauten, Gebäude – 4540B-11114.K.03LHB  Konto-Nr. (4540) 3143 00 000, Unterhalt Übrige Tiefbauten – 4540B-11114.K.03LEA	476 000  265 000  435 000	1 176 000
<b>Total</b>		<b>27 400 000</b>

3. Das Tiefbauamt wird mit der Bauausführung beauftragt.

IV. Mitteilung an die Vorstehenden des Sicherheits-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, ERZ Entsorgung + Recycling Zürich/Fernwärme, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk, die Verkehrsbetriebe und durch Weisung an den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
 die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti