

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. Januar 2021

2.

**Tiefbauamt, Hönggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1–98, Neugestaltungsmassnahmen, Objektkredit; Gleis-, Strassen-, Kanal- und Werkleitungsbau, Lärmschutzmassnahmen, gebundene Ausgaben**

**IDG-Status: öffentlich**

## 1. Ausgangslage

Die Höngger- und die Limmattalstrasse sind im Abschnitt Wipkingerplatz bis Limmattalstrasse 98 kommunal klassierte Quartierstrassen, die aktuell mit Tempo 50 befahrbar sind. Der Perimeter erstreckt sich über eine Länge von 1,6 km. Die beiden Strassen verbinden und erschliessen die Quartiere Wipkingen und Höngg. In der Hönggerstrasse im Bereich Wipkingerplatz bis zur Strasse Im Sydefädeli ist im Richtplan eine regionale Radroute eingetragen. Im selben Abschnitt verläuft eine Hauptroute des Masterplans Velo. Im Projektperimeter verkehren die Tramlinie 13 und die Buslinie N4, zudem sind die Strassen Bestandteil des Alleenkonzpts. Entlang des Projektperimeters verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ II.

Projektauslöser sind die Verkehrsbetriebe (VBZ), da die im Perimeter bestehenden Gleisanlagen erneuerungsbedürftig sind und nicht mehr den heutigen Normen entsprechen. Weiter sind die Strassen im Projektperimeter schadhaf und die bestehende Kanalisation ist sanierungsbedürftig. Die bestehenden Wasserleitungen sind teilweise korrosionsanfällig. Die Bus- und Tramhaltestellen «Waidfussweg», «Eschergutweg» und «Alte Trotte» sind nicht hindernisfrei ausgestaltet. In diesem Zusammenhang sollen auch die dort bestehende Haltestelleninfrastruktur und die Wartehallen der VBZ erneuert werden. Die öffentliche Beleuchtung muss infolge der Gleisbauarbeiten angepasst werden. Ausserdem sind die Werkleitungen der Dienst- abteilung Verkehr (DAV) sowie die bestehenden Kabelanlagen und zwei Verteilanlagen des Elektrizitätswerks (ewz) erneuerungsbedürftig. Im Rahmen des Sanierungsprojekts wird das Tiefbauamt (TAZ) die heutige Gestaltung der Strassenoberfläche leicht anpassen, die im Projektperimeter bestehende Parkfläche erneuern und die Veloführung optimieren.

## 2. Lärmsanierung

Die Hönggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1–98, sind von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) i. S. v. Anhang 3 der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) betroffen. Nach Abschluss der Bauarbeiten, die voraussichtlich bis Herbst 2023 dauern, wird als Massnahme an der Quelle im Projektperimeter Tempo 30 eingeführt. Auch nach der Realisierung der geplanten Massnahmen an der Quelle werden die zulässigen IGW an diversen Gebäuden im Projektperimeter noch immer überschritten sein. Lärmschutzwände als Massnahme auf dem Ausbreitungsweg sind im Projektperimeter nicht verhältnismässig. Für die Strassenabschnitte müssen daher Sanierungserleichterungen beantragt werden.

Das Lärmschutzrecht sieht vor, dass bestehende Anlagen, die umgebaut oder erweitert werden, gleichzeitig saniert werden müssen (Art. 18 Abs. 1 Bundesgesetz über den Umweltschutz [USG, SR 814.01]). Die wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen müssen dabei soweit saniert werden, dass die IGW eingehalten sind. Ist das – wie im vorliegenden Fall – nicht möglich und bleiben die IGW überschritten, können gemäss Art. 14 LSV Sanierungserleichterungen gewährt werden. In solchen Fällen hat die Stadt als Anlageeigentümerin Ersatzmass-

nahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) zu finanzieren, wenn an der Anlage eine wesentliche Änderung vorgenommen wird (Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Art. 10 und 11 LSV; Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 1 USG; § 43 Strassengesetz [StrG, LS 722.1], § 27 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]). Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen aufgrund der umfangreichen Erneuerung des gesamten Strassenoberbaus eine wesentliche Änderung i. S. v. Art. 8 Abs. 2 und 3 LSV dar, da die Bausubstanz stark verändert wird: Die Fundations-, Trag-, Binder- und Deckschicht werden vollständig ersetzt. Die Kosten für diese Massnahmen sind zudem erheblich, da sie jenen für einen Neubau nahekommen.

Die auf Schätzungen und Berechnungen beruhenden Ausgaben für Lärmschutzfenster an den Gebäuden in Höhe von rund Fr. 4 560 000.– sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten. In einem nachfolgenden Verfahren wird gemäss dem Schallschutzfenster-Reglement (AS 713.200) konkret geprüft, bei welchen Gebäuden wie viele Lärmschutzfenster eingebaut werden müssen.

### **3. Projekt**

#### **3.1 Verkehrsbetriebe**

Die bestehenden Gleise einschliesslich der Gleisentwässerung und die Fahrleitungsanlage der VBZ müssen im gesamten Projektperimeter erneuert werden. Da die Gleisabstände nicht mehr den heutigen Normen entsprechen, müssen die Gleise von heute rund 2,80 m auf rund 3,00 m gespreizt werden (Vorschriften und Richtlinien Tram, S. 58). Nur in der Höggerstrasse, im Abschnitt Waidfussweg bis Trottenstrasse, ist eine Spreizung aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht möglich, weshalb die heutige Breite beibehalten wird. Infolge der veränderten Lage der Tramgleise müssen auch die Fahrleitungen verschoben werden. Für die Anpassung der kombinierten Abspannungsmasten der Fahrleitungsanlagen bzw. der öffentlichen Beleuchtung sind unentgeltliche Rechtserwerbe für die Abspannungen auf Privatgrund mittels Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt und zulasten der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer erforderlich (vgl. Kapitel 5).

Bei den Haltestellen «Waidfussweg», «Eschergutweg» und «Alte Trotte» wird die bestehende Haltestelleninfrastruktur einschliesslich der Wartehallen erneuert und an die heute üblichen Standards angepasst. Dabei werden die Wartehallen bei der Haltestelle «Waidfussweg» stadtauswärts und bei der Haltestelle «Alte Trotte» stadteinwärts leicht verschoben. Die Verschiebung der Wartehallen ist aufgrund des ohnehin nötigen Ersatzes derselben von untergeordneter Natur und dient der Umsetzung der Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3).

#### **3.2 Strassenbau**

Im gesamten Projektperimeter erfolgt ein Strassenoberbauersatz einschliesslich einem Ersatz der Randsteine. Wo nötig, wird die Strassenentwässerung erneuert.

In der Höggerstrasse im Abschnitt Wipkingerplatz bis zur Dorfstrasse wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) stadtauswärts neu im Mischverkehr mit dem Tram geführt. Stadteinwärts verkehren das Tram und der MIV im Abschnitt Dorfstrasse bis Wipkingerplatz wie bisher jeweils auf einer eigenen Fahrspur. Infolge der Einführung des Mischverkehrs stadtauswärts können die beidseitig bestehenden Trottoirs im Abschnitt Wipkingerplatz bis Waidstrasse wie folgt leicht angepasst werden: Das bergseitige Trottoir wird von rund 3,00 m auf eine nach wie vor normgemässe Breite von rund 2,20 m verschmälert. Das talseitige Trottoir wird von rund 2,00 m auf rund 3,30 m verbreitert. Im Abschnitt Waid- bis Dorfstrasse bleiben die Trottoirs beidseitig unverändert. Bei der Einmündung Im Sydefädeli/Höggerstrasse wird eine neue

normgemässe und taktil erfassbare Trottoirüberfahrt erstellt. Die bestehende Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Waid-/Hönggerstrasse wird wieder angebracht.

In der Höngger- und Limmattalstrasse im Abschnitt Dorf- bis Limmattalstrasse 98 wird der MIV wie heute im Mischverkehr mit dem Tram geführt. Bei der Einmündung Dorf- /Hönggerstrasse wird eine neue normgemässe und taktil erfassbare Trottoirüberfahrt erstellt. Die in diesem Bereich bestehende chaussierte Parkfläche wird erneuert und mit drei neuen Sitzbänken versehen.

Im Abschnitt Limmattalstrasse 2–38 wird das bergseitig fehlende Trottoir mit Ausnahme des Bereichs der Haltestelle «Eschergutweg» ergänzt. Dies bedingt die Aufhebung der dortigen, längsmarkierten Parkplätze der blauen Zone. Das talseitig bestehende Trottoir muss in der Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse 23–71, infolge der normgemässen Tramspreizung leicht, auf rund 2,0 m, verschmälert werden. Auf Höhe der Limmattalstrasse 38 bzw. 52 werden zwei neue Fussgängerübergänge errichtet.

Die 43 m langen Bus- und Tramhaltestellen «Waidfussweg», «Eschergutweg» und «Alte Trotte» werden beidseitig hindernisfrei ausgebaut und, wo technisch möglich, jeweils mit einer durchgehend hohen Haltekante von 30 cm versehen. Ausgenommen ist die Haltestelle «Waidfussweg», bei der aufgrund der Kurvenlage nur verkürzte hohe Haltekanten auf einer Länge von 30 m (stadtauswärts) bzw. 36 m (stadteinwärts) umsetzbar sind. Auch bei der Haltestelle «Alte Trotte» stadteinwärts kann aufgrund von bestehenden privaten Zufahrten lediglich eine verkürzte hohe Haltekante auf einer Länge von 11 m angeboten werden. Die bei der Haltestelle «Waidfussweg» bestehende Mittelinsel muss infolge der hindernisfreien Einrichtung der Haltestelle leicht talwärts verschoben werden.

Von den 100 Parkplätzen der blauen und 16 Parkplätzen der weissen Zone müssen 19 Parkplätze der blauen und 16 der weissen Zone aus Platzgründen aufgrund der normkonformen Gleisspreizung aufgehoben werden. Der Abbau findet bergseitig, im Bereich der Limmattalstrasse 2–88 statt. 81 Parkplätze der blauen Zone werden wieder markiert. Die Parkplatzbilanz beträgt somit minus 35.

### *3.3 Velomassnahmen*

In der Hönggerstrasse kann stadtauswärts im Abschnitt Wipkingerplatz bis zur Dorfstrasse infolge der Einführung des Mischverkehrs (MIV/Tram) ein Velostreifen mit einer Breite von 1,80 m markiert werden. Der bestehende Velostreifen ab dem Waidfussweg bis zur Hönggerstrasse 148 bleibt erhalten. Der bestehende Velostreifen in der Hönggerstrasse stadteinwärts im Abschnitt Im Sydefädeli bis Wipkingerplatz, wo die regionale Radroute verläuft, wird leicht, auf durchgehende 1,50 m, verbreitert. Im Bereich der Hönggerstrasse 148 bis zum Im Sydefädeli wird das Velo stadteinwärts wie bis anhin ohne separaten Velostreifen zusammen mit dem MIV geführt. Ab der Hönggerstrasse 148 bzw. ab der Limmattalstrasse 1 bis zur Limmattalstrasse 98 wird das Velo aufgrund der engen Platzverhältnisse ebenfalls weiterhin beidseitig gemeinsam mit dem MIV und dem Tram geführt. Infolge der Einführung der Tempo-30-Zone sind die Velomassnahmen im gesamten Perimeter – auch in den Abschnitten ohne separate Velostreifen – erfüllt. Im Bereich der Haltestelle «Waidfussweg» werden zudem zehn neue Zweiradabstellplätze erstellt.

### *3.4 Bäume*

Im Projektperimeter bestehen heute 49 Bäume. Die talseitige Baumreihe von der Hönggerstrasse 127 bis zum Im Sydefädeli wird erhalten und bis zum Wipkingerplatz verlän-

gert. Dazu werden 12 neue Bäume gepflanzt. Aufgrund des hindernisfreien Haltestellenausbaus an der Haltestelle «Waidfussweg» müssen 11 Bäume gefällt werden. Diese werden in unmittelbarer Nähe neu gepflanzt. Zudem wird im Bereich dieser Haltestelle ein zusätzlicher Baum gepflanzt. Insgesamt werden somit 24 neue Bäume gepflanzt. Die Baumbilanz beträgt plus 13.

### *3.5 Kanalbau*

Der bestehende, schadhafte Mischabwasserkanal in der Höggerstrasse im Abschnitt Wipkingerplatz bis Höggerstrasse 148 muss durch einen neuen Kanal ersetzt werden. Der Mischabwasserkanal verläuft heute mehrheitlich unter dem bestehenden Tramgleis. Um den Trambetrieb bei künftigen Bau- oder Unterhaltsarbeiten nicht einzuschränken, muss der Kanal ausserhalb des Trambereichs erstellt werden.

In der Höggerstrasse, Abschnitt Höggerstrasse 148 bis Waidfussweg, muss der bestehende, heute im Mischsystem geführte Rein- und Mischabwasserkanal gemäss den Vorgaben des Gewässerschutzgesetzes (GSchG, SR 814.20) und des Generellen Entwässerungsplans (GEP) neu im Trennsystem geführt werden. Dazu ist im gemeinsamen Graben mit dem Mischabwasserkanal ein neuer Reinabwasserkanal zu erstellen.

### *3.6 Öffentliche Beleuchtung*

Infolge des Gleisersatzes müssen im Projektperimeter zwei bestehende kombinierte Abspannungsmasten (VBZ/ewz) ersetzt werden. Im Bereich der Dorfstrasse wird die bestehende öffentliche Beleuchtung angepasst.

### *3.7 Werkleitungen*

Im Bereich der Limmattalstrasse 1 bis 98 wird die Wasserleitung, die heute mehrheitlich unter dem Tramgleis liegt, neu in das bergseitige Trottoir bzw. in die Fahrbahn verlegt. Die in der Höggerstrasse, Abschnitt Im Sydefädeli bis Dorfstrasse, bestehende Wasserleitung wird ausser Betrieb genommen und in diesem Zug werden die Wasserverteilleitungen in der Höggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Limmattalstrasse 1, ersetzt. Gleichzeitig mit dem Ersatz der Verteilleitungen auf einer Länge von rund 1,4 km werden die Hausanschlussleitungen erneuert oder an die geänderten Verhältnisse angepasst. Für eine Verbesserung des Brandschutzes werden die vorhandenen Unterflurhydranten durch fünfzehn Überflurhydranten ersetzt. Infolge des Kanalbaus muss im Bereich Höggerstrasse 60 bis Im Sydefädeli die bestehende Quellwasserleitung ersetzt werden; daher gehen diese Kosten zulasten von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ).

Das ewz (Netz) erneuert die bestehenden Kabelanlagen und die beiden Verteilkabinen im Bereich Im Sydefädeli 3 und Limmattalstrasse 35.

Die DAV wird ihre bestehenden, sanierungsbedürftigen Werkleitungen und Verkehrsregelungsanlagen im gesamten Projektperimeter ersetzen. Zudem werden die Detektorschlaufen ersetzt.

Koordiniert mit den Baumassnahmen nimmt die Energie 360° AG auf eigene Kosten Anpassungen an den bestehenden Gasleitungen vor.

### *3.8 Markierungen und Signalisationen*

Nach Abschluss der Arbeiten werden die bestehenden Markierungen und Signalisationen unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse wieder angebracht. Für den neuen Velostreifen sind zusätzliche Markierungen erforderlich.

#### **4. Bauausführung**

Der Baubeginn ist für Sommer 2022 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Herbst 2023.

#### **5. Mitwirkung der Bevölkerung, Auflage- und Einspracheverfahren, funktionelle Verkehrsanordnungen**

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG wurde das Strassenbauprojekt Höneggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1–98, mit dem Bericht zum akustischen Projekt vom 27. September bis 28. Oktober 2019 nach §§ 16 und 17 StrG öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern wurde der für die Projektrealisierung erforderliche Rechtserwerb persönlich angezeigt. Gegen den unentgeltlichen Rechtserwerb (Abspannungen für die öffentliche Beleuchtung oder die Fahrleitungsanlage auf Privatgrund) sind keine Einsprachen eingegangen, weshalb dieser in Rechtskraft erwachsen ist. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert. Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften mit Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 17. September 2019 ausgeschrieben (Nr. 2555\_300.150.450-1003843). Die Verfügung ist rechtskräftig.

#### **6. Einsprachen und separate Projektfestsetzung**

Innerhalb der Auflagefrist ist eine Einsprache gegen das Strassenbauprojekt eingegangen. Aufgrund der Einsprache erfolgte eine Projektanpassung, die eine weitere Ausschreibung der mit Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 14. April 2020 verfügten Verkehrsvorschriften zur Folge hatte (Nr. 2555\_300-150.450-1004361). Die Verfügung ist in Rechtskraft erwachsen. Die Projektfestsetzung einschliesslich der Sanierungserleichterungen sowie der Entscheid über die Einsprache erfolgten mit separatem Beschluss des Stadtrats (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 649/2020). Der Beschluss ist rechtskräftig.

#### **7. Begehrensäusserung kantonales Amt für Verkehr**

Aufgrund der regionalen Radroute in der Höneggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Im Sydefädeli, wurde das vorliegende Strassenbauprojekt dem kantonalen Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 3. Juli 2019 zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Das kantonale Amt für Verkehr hat am 2. September 2019 Begehren geäussert, die in der Folge soweit möglich berücksichtigt werden konnten.

#### **8. Kosten**

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2020 errechneten Kosten für das Projekt in der Höneggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1–98, belaufen sich auf Fr. 38 027 800.–. Mit Verfügung des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Nr. 283 vom 1. November 2016 wurde ein Projektierungskredit in Höhe von Fr. 998 000.– bewilligt. Die angefallenen Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

##### **8.1 Objektkredit**

Für die Trottoirergänzung, die Trottoirüberfahrten, die Fussgängerübergänge, die Velomarkierung, die Zweiradabstellplätze, die Sitzbänke und die Baumpflanzungen fallen die folgenden Kosten an:

	TAZ IF 268 Fr.	TAZ IR 267 Fr.	TAZ IR 268 Fr.	GSZ Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	592 241	103 748	113 714			809 703
Bäume				96 000		96 000
div. Anlagen DAV					4 000	4 000
MWST 7.7 %	45 603	7 989	8 756	7 393	323	70 065
Verwaltungskosten überkommunal* 9,5 % oder kommunal** 10,5%	66 974**	10 615*	12 859**			90 448
Zwischensumme	704 818	122 352	135 329	103 393	4 323	1 070 216
Reserven / Rundung (einschl. MWST und Verwaltungskosten)	31 182	4 648	4 671	10 607	677	51 784
<b>Total</b>	<b>736 000</b>	<b>127 000</b>	<b>140 000</b>	<b>114 000</b>	<b>5 000</b>	<b>1 122 000</b>

### Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,625 % von Fr. 1 122 000.– (gemäss STRB Nr. 318/2020)	19 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 1 003 000.–, 40 Jahre)	26 000
GSZ (2,5 % von Fr. 114 000.–, 40 Jahre)	2 900
DAV (5 % von Fr. 5 000.–, 20 Jahre)	250
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 1 122 000.–	17 000
<b>Total</b>	<b>65 150</b>

### 8.2 Gebundene Ausgaben

Für den Kanalersatz, die Strassensanierung und -anpassung, die Werkleitungssanierung, die Lärmschutzmassnahmen, die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen sowie die Markierungen und Signalisationen fallen die folgenden Kosten an:

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtkosten	7 046 500	3 660 000	4 665 110	2 469 000	279 000	125 000	32 000	611 000	18 887 609	1 441 661	1 668 618	21 987 888	1 004 112	22 992 000
DAV	207 000							611 000	818 000	62 948		880 948	88 053	969 000
ewz Anlagen							32 000		32 000	2 464		34 464	-464	34 000 <sup>1</sup>
ewz ÖB						125 000			125 000	5 688		130 688	13 312	144 000 <sup>1</sup>
ewz Netz	18 000				279 000				297 000	14 160		311 160	29 840	341 000 <sup>1</sup>

	TAZ IE314 Str k	TAZ IF302 Em Str k	TAZ IR300 Em Str ük	TAZ IR302 Em Str k	TAZ IS302 Em Str k	ERZ ARAG.K2 OG(E4)	WVZ
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Strassenbau		1 002 497	61 374	103 214	5 303 415	184 000	167 000
Lärmschutzmassnahmen	3 660 000						
Kanalbau						4 708 110	-43 000
div. Anlagen WVZ							2 469 000
ewz Netz							
ewz Öffentliche Beleuchtung							
ewz Anlagen (Telecom)							
div. Anlagen DAV							
Zwischensumme	3 660 000	1 002 497	61 374	103 214	5 303 415	4 892 110	2 593 000
MWST 7,7 %	281 820	77 192	4 726	7 947	408 363	376 692	199 661
Verwaltungskosten überkommunal* 9,5 % oder kommunal** 10,5%	413 891*	113 367**	6 279*	11 672**	599 737**	513 672**	
Zwischensumme	4 355 711	1 193 056	72 379	122 833	6 311 515	5 782 474	2 792 661
Reserven / Rundung (einschl. MWST und Verwaltungskosten)	204 289	57 944	2 621	5 167	243 485	232 526	127 339
<b>Total</b>	<b>4 560 000</b>	<b>1 251 000</b>	<b>75 000</b>	<b>128 000</b>	<b>6 555 000</b>	<b>6 015 000</b>	<b>2 920 000</b>

<sup>1</sup> Die Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 519 000.–) bestehen aus Eigenleistungen von Fr. 164 312.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 354 688.– (einschliesslich MWST).

Für den Ersatz und die Spreizung der Tramgleise, die Verschiebung der Fahrleitungen und für die Erneuerung der Haltstelleninfrastruktur einschliesslich der Wartehallen fallen die folgenden Kosten an:

	Zulasten VBZ Fr.
Gleisanlagen und Tiefbau	10 779 000
Hochbau	446 000
Elektrische Anlagen	520 000
MWST	904 400
Zwischensumme	12 649 400
Reserven (Rundungen einschl. MWST)	1 264 400
<b>Total einschl. MWST</b>	<b>13 913 800</b>
<b>Abzüglich davon MWST</b>	<b>994 800</b>
<b>Total ohne MWST</b>	<b>12 919 000</b>

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 3 i. V. m. § 25 Abs. 1 PVG vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt. Die Finanzierung von Zusatzkosten, die aus der Einführung von T 30 resultieren, müssen separat geklärt werden.

#### *Folgekosten (ohne VBZ)*

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,625 % von Fr. 22 992 000.– (gemäss STRB Nr. 318/2020)	374 000
Abschreibungen	
TAZ Erneuerung (10 % von Fr. 12 569 000.–, 10 Jahre)	1 257 000
ERZ (2 % von Fr. 6 015 000.–, 50 Jahre)	121 000
WVZ (2 % von Fr. 2 920 000.–, 50 Jahre)	59 000
ewz ÖB (2,75 % von Fr. 144 000.–, 36 Jahre)	4 000
ewz Netz und Anlagen (2,5 % von Fr. 375 000.–, 40 Jahre)	9 400
DAV (5 % von Fr. 969 000.–, 20 Jahre)	48 500
Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten	0
<b>Total</b>	<b>1 845 900</b>

#### *8.3 Begründung der Gebundenheit*

Die Sanierungsarbeiten einschliesslich der Anpassungsmassnahmen gemäss Kapitel 8.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der Bus- und Tramhaltestellen «Waidfussweg», «Eschergutweg» und «Alte Trotte» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des BehiG und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) sowie des StrG umgesetzt.

Gemäss Art. 12 Abs. 3 GSchG darf nicht verschmutztes Abwasser, das stetig anfällt, weder direkt noch indirekt einer zentralen Abwasserreinigungsanlage (Kläranlage) zugeleitet werden. Das im Projektperimeter im Mischsystem geführte Rein- und Mischabwasser muss daher neu mittels separater Reinabwasserleitung im Trennsystem geführt werden, sodass das Reinabwasser nicht mehr wie bisher in die Kläranlage läuft. Es besteht diesbezüglich keine andere Alternative und deshalb kein Entscheidungsspielraum.

Wie in der Beschreibung zur Ausgangslage der Lärmsanierung ausgeführt, lassen die Bestimmungen des Bundesrechts den Vollzugsbehörden weder in Bezug auf den Zeitpunkt (Lärmsanierung anlässlich eines Strassenbauprojekts bei wesentlichen Änderungen), den Gegenstand der zu treffenden Massnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern), noch in Bezug auf den Ort (Gebäude im Projektperimeter mit Lärmimmissionen über dem IGW) einen Entscheidungsspielraum.

Die Trottoirverbreiterung talwärts sowie die Trottoirverschmälerung bergwärts in der Hönggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Waidstrasse, sind Massnahmen, die im Zuge der ohnehin nötigen Strassenoberbausanierung zu keinem Mehraufwand führen. Im Verhältnis zu einer Sanierung an alter Lage handelt es sich um kleinere bauliche Massnahmen innerhalb



des bestehenden Strassenquerschnitts von untergeordneter Bedeutung. Die Trottoirverschmälerung im Bereich der Limmattalstrasse muss im Rahmen der normgerechten Verbreiterung der Tramgleise ausgeführt werden.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).

#### *8.4 Rahmenkredit Velo*

Die Kosten gemäss Kapitel 8.1 vorstehend enthalten Ausgaben für die kommunale Veloinfrastruktur, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden können. Mit Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich am 14. Juni 2015 beschlossen, dass für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze in der Stadt Zürich ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt wird, der jegliche kommunale Veloinfrastruktur umfasst. Der Anteil für die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur mit dem bergseitigen Velostreifen in der Höggerstrasse, Abschnitt Im Sydefädeli bis Dorfstrasse, und mit den neuen Zweiradabstellplätzen kann daher in Höhe von Fr. 140 000.– dem Rahmenkredit Velo belastet werden und ist durch diesen gedeckt. Die Markierung des Velostreifens auf der Höggerstrasse, Abschnitt Wipkingenplatz bis Im Sydefädeli, kann aufgrund der regionalen Radroute nicht dem Rahmenkredit Velo angelastet werden. Beide Velostreifen sind unabhängig voneinander umsetzbare und sinnvolle Anlagen. Per 31. Dezember 2019 wurden dem Rahmenkredit Velo Fr. 4 607 627.– von 120 Millionen Franken belastet.

#### *8.5 Kreditsplitting*

Die Sanierungsmassnahmen könnten auch ohne die Trottoirergänzung und die beiden Fussgängerübergänge in der Limmattalstrasse, sowie ohne die beiden Trottoirüberfahrten, die Velomarkierung, die Zweiradabstellplätze, die Sitzbänke und die Baumpflanzungen in der Höggerstrasse ausgeführt werden. Die gebundenen Ausgaben gemäss Kapitel 8.2 lassen sich folglich vom Objektkredit trennen. Ein Splitting in Objektkredit und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) ist somit zulässig.

### **9. Zuständigkeit und Budgetnachweis**

Für die Bewilligung von gebundenen Ausgaben von über einer Million Franken mit einem gesplitteten Objektkreditanteil von unter zwei Millionen Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 104 ff. GG i. V. m. Art. 39 lit. b und c Geschäftsordnung des Stadtrats [AS 172.100].)

Die Ausgaben sind nicht im Budget 2021 enthalten und nicht im Finanz- und Aufgabenplan 2021–2024 vorgemerkt, jedoch durch Umlagerungen gedeckt.

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

1. Für die Trottoirergänzung, die Trottoirüberfahrten, die Fussgängerübergänge, die Velomarkierung, die Zweiradabstellplätze, die Sitzbänke und die Baumpflanzungen im Projekt Hönggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1-98, wird ein Objektkredit von Fr. 1 122 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).
2. Für den Kanalersatz, die Strassensanierung und -anpassung, die Werkleitungssanierung, die Lärmschutzmassnahmen, die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen, die Markierungen und Signalisationen, den Ersatz und die Spreizung der Tramgleise, die Verschiebung der Fahrleitungen und die Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur einschliesslich der Wartehallen im Projekt Hönggerstrasse, Abschnitt Wipkingerplatz bis Nr. 148, und Limmattalstrasse, Abschnitt Limmattalstrasse Nr. 1-98, werden gebundene Ausgaben von Fr. 36 905 800.– bewilligt, davon Fr. 13 913 800.– nach PVG (Preisbasis 1. April 2020).
3. Die Gesamtausgaben werden wie folgt verbucht:

	Pro Konto Fr.	Total Fr.
<b>Tiefbauamt, Bau-Nr. 13002</b>		13 572 000
Konto-Nr. (3515) 510101, Bau von Fussgängeranlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – Auftrags-Nr. 3515B-13002.ARAG.T.10	736 000	
Konto-Nr. (3515) 510901, Erneuerungsunterhalt von Fussgängeranlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege	1 251 000	
Konto-Nr. (3515) 515000, Bau von Radfahreranlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege	267 000	
Konto-Nr. (3515) 512001, Erneuerungsunterhalt von Radfahreranlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege	203 000	
Konto-Nr. (3515) 513901, Erneuerungsunterhalt von Strassen: Hönggerstrasse, Wipkingerplatz bis Limmattalstrasse – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege	6 555 000	
Konto Nr. (3515) 513816, Lärmschutzmassnahmen bei Strassen: Hönggerstrasse, Wipkingerplatz bis Limmattalstrasse – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege	4 560 000	
<b>ERZ Entsorgung + Recycling Zürich</b>		6 015 000
Konto-Nr. (3535) 500007, Entwässerungsnetz Kanalbauten – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – (3515/9514 90 105) – Auftrags-Nr. 3515B- 13002.ARAG.K.20		
<b>Grün Stadt Zürich, Konto-Nr. (3570) 55028200, Ersatz von Strassenbäumen: Sammelkonto, 5010 00 000 Strassen/Verkehrswege – Innenauftrag 357051010180 – Sachkonto 5010 00 001 Strassen/Verkehrswege</b>		114 000

<b>Wasserversorgung</b> Konto-Nr. (4525) 502950, Leitungsnetz – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – PSP-Nr.114 209		2 920 000
<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) 502950, Telekommunikation – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten – Produktgruppe 6 (Telecom)	341 000   144 000   34 000	519 000
<b>Verkehrsbetriebe</b> Konto-Nr. (4540) 595010, Bau von Gleisanlagen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – PSP-Nr. 4540B-12040.K03I  Konto-Nr. (4540) 595020, Übrige Hochbauten: Sammelkonto – 5040 00 000, Hochbauten  Konto-Nr. (4540) 595040, Einrichtungen für den elektrischen Betrieb – 5030 00 000, Übrige Tiefbauten	12 769 400   528 400   616 000	13 913 800
<b>Dienstabteilung Verkehr</b> Konto-Nr. (2555) 501210, Bau von Verkehrseinrichtungen: Sammelkonto – 5010 00 000, Strassen/Verkehrswege – PSP-Nr. 2555B- 13002		974 000
<b>Total</b>		<b>38 027 800</b>

4. Das Tiefbauamt wird mit der Bauausführung beauftragt.
5. Mitteilung an die Vorstehenden 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/Werdhölzli, Grün Stadt Zürich, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk, die Verkehrsbetriebe und die Energie 360° AG.

Für getreuen Auszug  
 die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti