



Beschluss des Stadtrats

vom 29. Juni 2022

Nr. 571/2022

Liegenschaften Stadt Zürich, Zürich Bus Station, Ausstellungsstrasse 5, Industriequartier, Instandsetzung, baulicher Unterhalt (Anlage); neues Betriebsgebäude, Netto-Investition (Anlage)

IDG-Status: öffentlich

1. Zweck der Vorlage

Die Infrastruktur der konzessionierten Zürich Bus Station (ZBS) weist Instandsetzungsbedarf auf. Da die städtische Landreserve immer wieder Gegenstand diverser Nutzungsideen war, wurde der Unterhalt der Anlage in den vergangenen Jahren zurückhaltend ausgeführt. Mit der Instandsetzung der Infrastruktur, einer Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe und mit einem neuen Betriebsgebäude soll die ZBS für eine beschränkte Dauer von 15 Jahren gebrauchstauglich erhalten werden. Damit sollen Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Quartierverträglichkeit erhöht, Barrierefreiheit geschaffen sowie die Lärm- und Umweltbelastung berücksichtigt werden.

Für das Vorhaben ist eine Gesamt-Anlage von insgesamt Fr. 5 714 000.– (einschliesslich Projektierungskosten und Reserven) zu bewilligen. Davon entfallen Fr. 3 826 000.– auf baulichen Unterhalt (Anlage) und Fr. 1 888 000.– auf Netto-Investitionen (Anlage).

2. Ausgangslage

Die ZBS, früher Carparkplatz Sihlquai, beim Hauptbahnhof zwischen Limmatstrasse, Sihlquai und Ausstellungsstrasse wurde im Jahr 1980 eröffnet und zehn Jahre später auf die heutige Grösse erweitert sowie mit einem Imbissstand und zwei WC-Anlagen ausgestattet. Das rund 7000 m² grosse Areal an der Ausstellungsstrasse 5, Kat.-Nr. IQ7074, liegt in der Quartiererhaltungszone und befindet sich im Finanzvermögen von Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ), Teilportfolio Landreserven.

Die von der Parking Zürich AG (PZAG) betriebene ZBS ist der wichtigste Ein- und Ausstiegspunkt Zürichs für Busreisende aus ganz Europa und deckt die Segmente Fern- und Touristenbusverkehr (Busreisen und Stadtrundfahrten) sowie private Busreisen von Schulen, Firmen und Vereinen ab.

Die hochwertige städtische Landreserve beim Hauptbahnhof war in den letzten Jahren Gegenstand diverser Nutzungsideen wie Kongresszentrum, gemeinnütziger Wohnungsbau oder die weitere Nutzung als Busstation.

Baulicher Zustand

Wegen der offenen künftigen Nutzung des Areals der ZBS wurden Unterhalt und Aufwertung der Anlagen in den vergangenen Jahren nur zurückhaltend ausgeführt. Gleichzeitig erhöhte sich in den vergangenen Jahren aufgrund grösserer Nachfrage nach Fernbusfahrten die Anzahl Busse. Die Infrastruktur der ZBS weist daher bauliche, funktionelle und gestalterische



2/11

Defizite auf: Adressbildung, Aufenthalts- und Grünraumqualitäten sind teilweise stark beeinträchtigt und die Sicherheit für Bus- und Fussgängerverkehr entspricht nicht den aktuellen Anforderungen.

Die ZBS verfügt heute über 34 Stellplätze, jedoch ohne Haltekanten für den Ein- oder Ausstieg der Busreisenden. Eine barrierefreie Zugangsmöglichkeit ist nicht sichergestellt. Die geänderten Bedürfnisse zeigen sich auch im hochbaulichen Bereich durch diverse provisorische Container-Zubauten, die über die letzten Jahrzehnte nach jeweiliger Notwendigkeit auf dem Areal verteilt wurden. Dies trägt zum eher uneinheitlichen Erscheinungsbild der Anlage bei und macht eine zukunftstaugliche Anpassung an rechtliche und normative Auflagen beinahe unmöglich. Der Fahrbahnbelag ist in einem ausreichenden bis zufriedenstellenden Zustand und weist teilweise Risse, jedoch keine grösseren Schäden auf. Der Deckbelag ist insgesamt instandsetzungsbedürftig. Die Kanalisationsleitungen sind gemäss Untersuchungsbericht und Besprechung mit Entsorgung und Recycling Zürich im November 2019 in einem akzeptablen Zustand. Die Grünfläche und der Baumbestand wirken ungepflegt. Der Rasen gedeiht aufgrund der Übernutzung schlecht und ist teilweise von kahlen Stellen durchsetzt. Neben den markanten Platanen sind Spontangehölze und Sträucher entstanden, die die visuelle Offenheit beeinträchtigen. Die Platanen sind in einem guten gesundheitlichen Zustand; sie wurden allerdings lange Zeit nicht gepflegt und bei fast allen ist eine Kronenpflege nötig.

Zurückgezogenes Projekt

Um die Infrastruktur der ZBS für eine weitere provisorische Nutzungsdauer von rund zehn Jahren instand zu setzen und aufzuwerten, genehmigte der Vorsteher des Finanzdepartements am 6. Dezember 2015 einen Projektierungskredit von Fr. 850 000.– für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag.

Mit Weisung GR Nr. 2017/152 vom 24. Mai 2017 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat nach abgeschlossener Planung einen Kredit von Fr. 4 594 900.– für die Aufwertungsmassnahmen. Die Gesamtausgaben betragen zusammen mit den Aufwendungen für die Instandsetzung von Fr. 2 784 100.– einschliesslich Reserven Fr. 7 379 000.– (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 393/2017).

Im Jahr 2018 zog der Stadtrat den Antrag für die Instandsetzung der ZBS für eine provisorische Nutzungsdauer von zehn Jahren nach kritischer Prüfung durch die vorberatende Kommission des Gemeinderats wieder zurück (Zuschrift GR Nr. 2017/152). Hintergrund der Einwände waren die unsichere Ausgangslage, die Liberalisierung und Dynamik im Busverkehr sowie die hohen Kosten des Projekts.

Neues Projekt

Der Stadtrat kam im Frühling 2019 im Rahmen einer Auslegeordnung zu den verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten zum Schluss, dass die ZBS aufgrund mangelnder Standortalternativen am Sihlquai verbleiben soll, da der konzessionierte Busbetrieb aufrechterhalten werden muss. Die Nutzungsdauer soll auf 15 Jahre beschränkt werden. Danach ist das Areal einer neuen, dauerhaften Nutzung zuzuführen und je nach Nutzungsart ins Verwaltungsvermögen zu übertragen. Als zukünftiger Standort für die ZBS ist im kommunalen Richtplan die Aargauerstrasse in Altstetten vorgesehen, die die wichtigsten Kriterien für den Standort einer Busstation erfüllt.



3/11

Die Instandsetzung und Aufwertung der ZBS am Standort Sihlquai für die kommenden 15 Jahre soll unter Berücksichtigung der optimierten Nutzung, der verkehrstechnischen Grundlagen sowie der beschränkten Nutzungsdauer möglichst kostengünstig realisiert und so quartierverträglich und kostendeckend wie möglich betrieben werden. Bis zum Abschluss der Instandsetzung im Jahr 2024, wird die Stadt einige Sofortmassnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation umsetzen. Dazu gehören die Ausbesserung der Belagsschäden sowie die Neumarkierung der Stellplätze. Bereits verbessert wurde der Wartebereich, ebenso wird die Umgebung in kürzeren Abständen gepflegt. Seit Herbst 2019 wurde zudem die Anzahl der WC-Anlagen erhöht.

Neuer Betrieb

Die neue ZBS wird weiterhin von der PZAG gemäss Eignerstrategie (STRB Nr. 320/2018) betrieben. Sie ist rund um die Uhr offen und für Fussgängerinnen und Fussgänger frei zugänglich. Die Billettverkaufsstellen sind zwischen 8 und 20 Uhr geöffnet.

Angelehnt an die Qualitätsstandards der PZAG sowie in Abstimmung mit LSZ wird den Bereichen Sicherheit und Sauberkeit ein hoher Stellenwert beigemessen. Das gesamte Areal wird auch nachts durch Bewachungspersonal in regelmässigen Abständen kontrolliert. Besonders im Warteraumbereich wird auf Kundensicherheit und Sauberkeit geachtet.

3. Bauvorhaben

Das Bauprojekt verfolgt folgende Ziele:

- Instandsetzung und betriebliche Optimierung der ZBS für eine Nutzungsdauer von 15 Jahren
- Aufrechterhaltung des konzessionierten Busbetriebs
- Minimierung der Investitionskosten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit
- Anpassung der betrieblichen Abläufe: klare Trennung der Bereiche Fuss- und Busverkehr sowie der Haltekanten und Parkplätze
- Barrierefreiheit
- Berücksichtigung der Lärm- und Umweltbelastung
- Erfüllung der Vorgaben der 7-Meilenstritte wo möglich
- Erhalt und allenfalls Erhöhung des Grünflächenanteils und des Baumbestandes
- Busstation als funktionsfähige Drehscheibe für den Fernbus- und Touristenbusverkehr

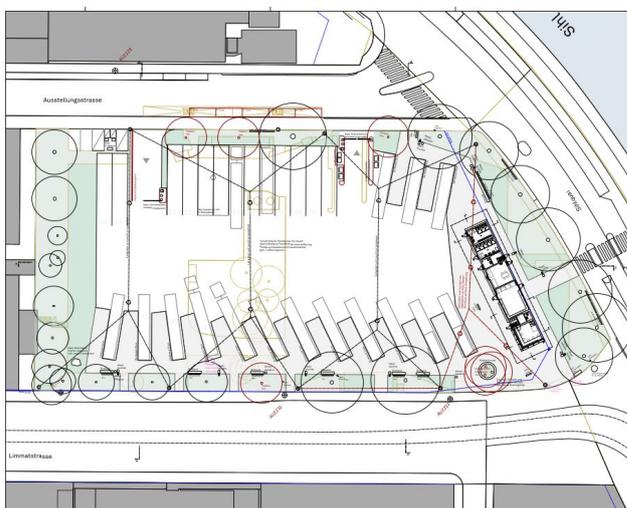
Das Projekt umfasst eine Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe, ein neues Betriebsgebäude sowie die Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur.

Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe

Mit einem neuen Verkehrsregime soll die Anzahl der erforderlichen Fahrmanöver durch eine günstige Positionierung gesenkt sowie der Bus- und Fussverkehr konsequent getrennt werden, um die Unfallgefahr infolge manövrierender Busse zu reduzieren. Die Busreisenden gelangen über einen Zugang an der Ausstellungsstrasse sowie sechs Zugänge an der Limmatstrasse auf das Areal des Busbahnhofs. Die Fussverkehrsbereiche des Areals sind auf

4/11

dem Situationsplan hiernach grau dargestellt. Ein erhöhter Perronbereich führt vom Rand des Areals zu den Haltekanten, die entlang der Limmat- und der Ausstellungsstrasse aufgereiht sind. Der mittige Arealbereich wird zur reinen Busverkehrsfläche. Durch die Entflechtung von Fuss- und Busverkehr wird die notwendige Sicherheit für alles Verkehrsteilnehmenden erhöht. Der Perronbereich geht Richtung Sihlquai in den Vorplatz des Betriebsgebäudes über und dient auch als Fussverbindung zwischen Limmat- und Ausstellungsstrasse. Diese Verbindung ist bereits in dem am 13. Juni 2021 von der Gemeinde bewilligten Projekt «Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung» (GRB Nr. 2020/298) vorgesehen und ist nicht vom vorliegenden Bauprojekt abhängig. Aus Effizienzgründen wird sie jedoch im Rahmen des vorliegenden Bauvorhabens koordiniert umgesetzt. Die Veloparkierung ist beim nahe gelegenen Hauptbahnhof vorhanden.



Situationsplan

Auf dem Areal sollen 28 Stellplätze entstehen:

- 15 Haltekanten zum Ein- und Aussteigen der Busreisenden
- 11 Parkplätze für Kurzparkierende
- 2 Serviceplätze zur Wasserbetankung, Abfallentsorgung und Reinigung der Busse

Weiter werden folgende Einrichtungen erstellt:

- Sitzbänke und Mülleimer im Perronbereich
- Digital Signage Screens mit Angaben zu den Fahrzielen und den Abfahrtszeiten der Busse sowie über die Belegung der Haltekanten

Aktuell gibt es in den Bereichen Fern- und Touristenbus noch wenig Nachfrage nach E-Ladestationen, da es noch keine E-Fernbusse gibt und Touristenbusse ebenfalls noch fossil betrieben werden. Die Kosten für die Ladesäulen sind aktuell sehr hoch und die Technologie ist noch in der Entwicklung. Da die Nachfrage jedoch infolge der städtischen Mobilitätsstrategie und dem Netto-Null-Ziel in Zukunft steigen wird, werden die Zuleitungen der für zwei E-Ladestationen mit Leerrohren vorbereitet, sodass die Erschliessung und die Ladesäulen bei steigender Nachfrage umgehend und mit verhältnismässigem Aufwand nachgerüstet werden könnten.



5/11

Betriebsgebäude

Das Betriebsgebäude steht am Sihlquai und ist mit den öffentlichen Räumen (Billettverkaufsstellen, Warteraum) auf den Platz und auf die Tramhaltestelle Sihlquai / HB sowie auf den Hauptbahnhof ausgerichtet. Damit ist das Gebäude auch bei Vollbelegung der Haltekanten mit grösseren Fernbussen gut von Weitem sichtbar.

Folgende Nutzungen sind im Betriebsgebäude vorgesehen:

- geschlossener Warteraum für bis zu 50 Personen
- überdachter Wartebereich
- 5 Billettverkaufsstellen (3 für Fernbusse, 2 für Touristenbusse) in einem beheizten Raum
- 5 Damen-WC mit Wickeltisch
- 3 Herren-WC mit Wickeltisch und 5 Pissoirs
- 1 IV-WC
- Digital Signage Screens mit Angaben zu den Fahrzielen und den Abfahrtszeiten der Busse sowie über die Belegung der Haltekanten
- Aufenthaltsraum für Chauffeurinnen und Chauffeure
- Technik- und Infrastrukturräum
- Serverraum
- WC für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verkaufsraum
- Schnellverpflegung durch Automaten

Das neue Betriebsgebäude ist als Holzbau geplant. Auf einer Bodenplatte aus Recyclingbeton werden vorgefertigte Holzrahmenelemente gesetzt und mit einem Dachabschluss versehen. Die Fassade bilden gestrichene Dreischicht-Fassadenplatten aus Holzwerkstoff. Sämtliche Fenster sind mit Isolierverglasung geplant und werden mit einfachen, textilen Fallarm-Markisen beschattet. Das Flachdach wird begrünt.

Der Verkaufsraum, der Chauffeurraum und der Warteraum erhalten eine hölzerne Innenverkleidung aus Holzwerkstoff-Platten mit Farbanstrich; die Nebenräume werden mit Gipsfaserplatten ohne weitere Nachbehandlung verkleidet, ebenso die WC-Anlagen. Diese werden mit Kunstharz-beschichteten Platten verkleidet gespachtelt und gestrichen.

Die Räume werden über eine Multi-Split-Anlage beheizt. Diese kann im Sommer bei Bedarf zur Kühlung eingesetzt werden. Die Nasszellen werden mit einer Fortluftanlage belüftet. In den öffentlichen Nasszellen sind Kaltwasseranschlüsse vorgesehen; für das IV-WC, das Mitarbeitenden-WC und den Hauswartraum wird Warmwasser zur Verfügung gestellt. Die Warmwassererzeugung erfolgt über dezentrale Durchlauferhitzer.

Umgebung und Grünräume

Der arealumfangende Grünraum wird punktuell mit Bäumen ergänzt. Er flankiert die Fussverkehrserschliessung und -führung des Areals und grenzt das Betriebsgebäude zum Sihlquai sowie die benachbarten Wohnhäuser von der neuen Busstation ab. Da der aktuelle Anteil an



6/11

Grünfläche nicht weiter reduziert werden darf, wird der Wegfall der zentral gelegenen Grünfläche durch den Ausbau der Randflächen kompensiert und die geforderte Grünflächenziffer erreicht. Das Alleenkonzept der Stadt wird berücksichtigt; die bestehenden Platanen werden mit Neupflanzungen ergänzt.

Belag und Platzentwässerung

Der Fahrbahnbelag wird mit einem einfachen Walzasphalt instandgesetzt und der Fahrbahnbereich klar vom Gehwegbereich getrennt. Aufgrund der begrenzten Nutzungsdauer der Anlage und der Kostenvorgaben sind bei der Ein- und Ausfahrt keine speziellen Druckplatten geplant. Der Gehwegbereich wird mit Drainasphalt ausgeführt, um die Kanalisation zu entlasten und die Alleebäume mit zusätzlichem Wasser zu versorgen. Zwischen den Platanen entlang der Limmatstrasse werden Verbindungswege zwischen Limmatstrasse und den Haltekanten angelegt. Diese werden entweder mit Drainasphalt oder, falls die Baumwurzeln es nicht zulassen, mit einer Gitterrostkonstruktion ausgeführt.

Die Entwässerung des Platzes erfolgt mittels Gefälle in vier neue oberirdische, mit einschaligen Bundsteinen versehene Rinnen.

Kunst und Bau (KuB)

Für KuB ist knapp ein Prozent der Erstellungskosten eingerechnet. Dazu kommen Fr. 10 000.– aus der Sonderrechnung «Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst». Ein kleinerer Teil des Kunst-Budgets fliesst in die Sanierung und das Versetzen der bereits vor Ort platzierten Skulptur «Hände über der Stadt» von Paul Sieber (Kosten: Fr. 4000.–). Das verbleibende Budget, einschliesslich den Mitteln aus der Sonderrechnung, wird für die Intervention «Hier ist dort» (Arbeitstitel) von der in Schaffhausen geborenen Künstlerin Anna Meyer eingesetzt (Kosten: Fr. 40 000.–). Im Vergleich zum ursprünglichen Kunst-und-Bau-Projekt für das zurückgezogene Erneuerungsprojekt (2017) wurden 30 Prozent der KuB-Kosten eingespart, was durch Redimensionierung, Neubestimmung der Standorte und einer vereinfachten Tragkonstruktion ermöglicht wurde. Auch das jetzt vorliegende Kunstprojekt reflektiert aktuelle, gesellschaftliche Themen wie Reisen – auch im digitalen Raum –, Klimawandel, Fake-News oder Digitalisierung. Es geht auf den provisorischen Charakter des Ortes ein, weckt Aufmerksamkeit und trägt zur Adressbildung der ZBS bei. Die Künstlerin wird zwei grossformatige Bilder installieren, sogenannte Billboards. Eines wird im Wartebereich und eines auf dem Dach der Busstation platziert. Letzteres wird auch aus Distanz wahrnehmbar sein. Eines der vorgesehenen Boards ist seit 2004 im Eigentum der Stadt und kann nun im Wartebereich, erstmals nach knapp 20 Jahren, neu inszeniert werden. Das zweite Billboard wird eigens für die Busstation hergestellt. Das Kunstprojekt wertet nicht nur den Ort auf, sondern bietet täglich Tausenden von Fahrgästen und Passantinnen und Passanten einen niederschweligen Zugang zu zeitgenössischer Kunst.

Hindernisfreiheit

Zur Erfüllung der Barrierefreiheit sind zusätzlich zum IV-WC folgende Massnahmen vorgesehen:

- hindernisfreier Zugang auf das Areal und hindernisfreie Erschliessung des Perronbereichs
- schwellenfreier Zugang zu Fernbussen



7/11

- normkonforme Breiten der Haltekanten zur Verwendung von speziellen Hebeplattformen für den IV-tauglichen Zustieg in Fernbusse
- schwellenfreier Zugang zum Betriebsgebäude
- IV-taugliche Billettverkaufsstelle
- Wartebereich für Rollstuhlfahrende

Baugrundbelastung

Es besteht kein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Zürich. Es ist jedoch eine minimale Belastung des Baugrunds vorhanden, die mit der Instandsetzung behoben werden muss.

Nachhaltigkeit

Der Neubau des Betriebsgebäudes orientiert sich an den städtischen 7-Meilen-Schritten zum umwelt- und energiegerechten Bauen. Aufgrund der Kostenvorgaben und des kurzen Nutzungszeitraums wird in Teilbereichen davon abgewichen. Geplant sind folgende Massnahmen:

- Der Heizwärmebedarf entspricht den minimalen Minergie-Anforderungen und der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) 2014.
- Alle Leuchten sind als LED geplant; Aussenleuchten der Gebäude werden über einen Dämmerungssensor geschaltet. Die Publikumsräume sind über Bewegungsmelder mit Nachlaufzeit bedarfsgesteuert; Verkaufs-, Hauswart-, Technikraum und Mitarbeitenden-WC verfügen über eine manuelle Schaltung.
- Alle Einbauapparate entsprechen den aktuellen energetischen Standards.
- Der Wärmebedarf wird über eine Multi-Split-Anlage erzeugt.
- Es werden wo immer möglich gesundheitlich unbedenkliche und ökologisch günstige Baustoffe gemäss ECO-BKP-Merkblätter verwendet.

Lärmemissionen

Gemäss vorliegendem Lärmgutachten erfüllt das Projekt die Anforderungen der Lärmschutzverordnung.

Reduktion Umweltbelastung

Die Abgasemissionen sollen minimiert werden. Die Haltekanten werden mit Leerverrohrung für Stromanschlüsse vorbereitet, um im Bedarfsfall zukünftig den Standbetrieb ohne laufende Verbrennungsmotoren zu ermöglichen.

Bauen unter Betrieb

Der Busbetrieb ist an diesem Standort konzessioniert und muss auch während der Bauzeit aufrechterhalten werden. Darum sind verschiedene Massnahmen notwendig. Während der Bauzeit sollen ein dauernder Verkehrsdienst eingerichtet, ein kleiner Teil der Ausstellungsstrasse für den Privatverkehr gesperrt und um die minimal notwendigen acht Busparkplätze ausserhalb des Bauperimeters zu realisieren, entlang von Teilstrecken der Ausstellungs- und Hafnerstrasse verschiedene Parkfelder aufgehoben werden. Um dies zu ermöglichen, wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet und ein Ausnahmegesuch beantragt.



4. Kosten

Die Brutto-Erstellungskosten (analoge Anwendung von § 110 Abs. 2 Gemeindegesetz [GG, LS 131.1]) betragen gemäss Kostenvoranschlag von Holzhausen Zweifel Architekten, Zürich, vom 2. Februar 2022 Fr. 4 903 000.– (ohne Reserven, einschliesslich Projektierungskosten). Zuzüglich Reserven wird von einer Gesamt-Anlage von insgesamt (netto) Fr. 5 714 000.– ausgegangen, die sich wie folgt zusammensetzt:

Erstellungskosten nach BKP				
		baulicher Unterhalt (Anlage)	Investition (Anlage)	Total
BKP-Nr.	Bezeichnung	Fr.	Fr.	Fr.
1	Vorbereitungsarbeiten	1 802 700	5000 ¹	1 807 700
2	Gebäude	0	1 384 500	1 384 500
3	Betriebseinrichtungen	35 500	0	35 500
	Betriebseinrichtung PZAG	0	74 500 ¹	74 500
4	Umgebung	788 300	10 000	798 300
5	Baunebenkosten	404 000	158 500	562 500
9	Ausstattung	157 000	83 000	240 000
	Brutto-Erstellungskosten (ohne Reserven)	3 187 500	1 715 500	4 903 000
	Reserven Instandsetzung (baulicher Unterhalt), 20 %	638 000	0	638 000
	Reserven Neubau (Investition), 15 %	0	257 000	257 000
	Brutto-Anlage	3 825 500	1 972 500	5 798 000
	./. Entnahme aus Sonderrechnung «Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst»	0	-10 000 ²	-10 000
	./. Beitrag PZAG	0	-74 500 ³	-74 500
	Netto-Anlage, gerundet	3 826 000	1 888 000	5 714 000

Preisstand: Zürcher Index der Wohnbaupreise, 1. April 2021

¹ Die BKP-Position 1, Vorbereitungsarbeiten, werden nahezu vollumfänglich dem gebundenen Unterhalt zugewiesen, da es sie auch bei einer reinen Instandsetzung in vollem Umfang gebraucht hätte. Die Vorbereitungshandlungen umfassen: Terrainvorbereitungen (Abtragen mittlere Insel), Provisorien zum Erhalt des Busbetriebs, Abriss Verkaufskiosk, Abbruch Belag, Erschliessungsanlagen, Baustelleneinrichtungen, Rodungen.

² Entnahme aus Sonderrechnung «Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst», (Verfügung Nr. 220138 vom 1. April 2022 des Vorstehers des Hochbaudepartements)

³ Der Beitrag PZAG wurde am 2. Dezember 2020 von der zuständigen Instanz der PZAG im Rahmen der jährlichen Investitionsplanung bewilligt.

In der Gesamt-Anlage sind die vom Vorsteher des Finanzdepartements am 26. Mai 2020 mit Verfügung Nr. 2020.25 bewilligten Projektierungskosten von Fr. 690 000.– enthalten. Nicht enthalten ist ein Pauschalbetrag von Fr. 50 000.– für die Erstellung der Fussverbindung zwischen Limmat- und Ausstellungsstrasse, der als Teil des unabhängigen Projekts «Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung» (Gemeinde-Beschluss Nr. 4102, GR Nr. 2020/298) bewilligt worden ist. In analoger Anwendung von § 110 Abs. 2 GG kann der Beitrag der PZAG sowie die Entnahme aus Sonderrechnung «Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst» von der Gesamt-Anlage abgezogen werden.



9/11

Die Mittel für den baulichen Unterhalt (Anlage) betreffen alle Massnahmen für die Instandsetzung der Infrastruktur und fallen bei den folgenden Positionen an: Baustelleneinrichtung, Abbrüche, Kanalisation, Deckbelag, Elektro, Umgebung, Entsorgungsstation, Halteketten, Busserviceplätze, Massnahmen zur Barrierefreiheit, Sitzbänke und Mülleimer.

Die Investition (Anlage) für die Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe und für das Betriebsgebäude umfasst die folgenden Positionen: Neubau Betriebsgebäude einschliesslich Warte- und Verkaufsraum, WC und Mobiliar.

5. Buchwert, Wirtschaftlichkeit, Folgekosten

Das Areal Kat.-Nr. IQ 7074 wird zum Buchwert von Fr. 7 368 900.– auf dem Konto 1080 00 000 Grundstücke Finanzvermögen geführt. Das Areal ist aufgrund des Neubaus des Betriebsgebäudes (Hochbaute) neu als überbautes Grundstück einzustufen und der Buchwert daher auf das Konto 1084 00 000 Gebäude Finanzvermögen zu übertragen.

Nach Bauvollendung ist eine Neubewertung des Areals zum Verkehrswert vorzunehmen (vgl. § 24 Abs. 2 lit. a und § 23 i. V. m. Anhang 2, Ziffer 1.11 Gemeindeverordnung [VGG, LS 131.11]). Die Neubewertung erfolgte nach den kantonalen Vorgaben gemäss dem Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden (Hrsg. Direktion der Justiz und des Innern, Gemeindeamt), i. V. m. der Weisung des Regierungsrats an die Steuerbehörden über die Bewertung von Liegenschaften und die Festsetzung der Eigenmietwerte ab Steuerperiode 2009 (LS 631.32).

Die Wirtschaftlichkeit der ZBS präsentiert sich auf Basis der aktuellen Prognoserechnung (Netto-Erstellungskosten [ohne Reserven]: Fr. 4 903 000.– [Brutto-Erstellungskosten ohne Reserven] abzüglich Fr. 10 000.– [Beitrag Sonderrechnung «Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst»] und Fr. 74 500.– [Beitrag PZAG] = Fr. 4 818 500.–) wie folgt:

Einnahmen pro Jahr (neues Tarifmodell) ¹				348 000
Folgekosten	Massgebender Wert	Betrag (Fr.)	Ansatz (%)	Kosten p.a. (Fr.)
Verzinsung Buchwert	Bisheriger Buchwert Landreserve	7 368 900	1,375	101 322
Verzinsung Netto-Erstellungskosten	Netto-Erstellungskosten (ohne Reserven)	4 818 500	1,375	66 254
Betriebskosten (Verw., Unterhalt)	Netto-Erstellungskosten (ohne Reserven)	4 818 500	0,5	24 093
Liegenschaftenaufwand pro Jahr				191 669
Liegenschaftenaufwand pro Jahr, gerundet				192 000
Nettogewinn pro Jahr				156 000

¹ neues Tarifmodell: 1. Std. Fr. 10.–, jede weitere Stunde Fr. 5.– und Plakateinnahmen (Annahme Busverkehr erholt sich bis ins Jahr 2025 auf ungefähr das Vor-COVID Niveau und verharrt auf diesem Niveau).

6. Termine

Es ist vorgesehen, die Arbeiten zu etappieren und unter laufendem Betrieb vorzunehmen. Der Terminplan stellt sich wie folgt dar:

Bauentscheid	Juli 2022
Baubeginn	Januar 2023
Fertigstellung	September 2024



10/11

7. Budgetnachweis und Zuständigkeit

Die Gesamt-Anlage ist im Budget 2022 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2022–2025 vorgesehen.

Der Massstab für die Unterscheidung zwischen Investitionen und baulichem Unterhalt im Finanzvermögen ist analog der Unterscheidung zwischen gebundenen und neuen Ausgaben im Verwaltungsvermögen die Frage des erheblichen Entscheidungsspielraum (vgl. § 103 Abs. 1 GG). Die Arbeiten zur Instandsetzung der Infrastruktur dienen der Instandhaltung vorhandener Einrichtungen und Anlagen. Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 VGG). Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die durch das Bauvorhaben verursachten Instandsetzungskosten von Fr. 3 826 000.– sind daher als baulicher Unterhalt ohne erheblichen Entscheidungsspielraum (Anlage) zu qualifizieren.

Gemäss Art. 68 lit. f Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) ist bei Liegenschaften des Finanzvermögens der Stadtrat für den baulichen Unterhalt ohne erheblichen Entscheidungsspielraum (Anlage) von mehr als zwei Millionen Franken zuständig.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe und dem Betriebsgebäude können nicht als baulicher Unterhalt (ohne erheblichen Ermessensspielraum) betrachtet werden. Für diese Aufwendungen ist eine Netto-Investition (Anlage) von Fr. 1 888 000.– (inklusive Reserven) erforderlich. Die Instandsetzungsarbeiten und die Arbeiten im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe und dem Betriebsgebäude könnten sowohl bautechnisch wie auch zeitlich unabhängig voneinander ausgeführt werden. Aus Effizienzgründen werden sie zusammengelegt. Der bauliche Unterhalt lässt sich folglich nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich von der Investition trennen. Ein Splitting des baulichen Unterhalts und der Investition (Kreditsplitting) ist somit zulässig.

Bei Liegenschaften des Finanzvermögens ist der Stadtrat gemäss Art. 68 lit. e ROAB zuständig für Investitionen von mehr als eine Million bis zwei Millionen Franken zuständig.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 ROAB das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend sind das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement sowie das Hochbaudepartement für die bauliche Umsetzung zuständig. Diese erfolgt im Einvernehmen mit der zuständigen Eigentümerversammlung und der PZAG. Die departementsinterne Zuständigkeit richtet sich nach den jeweiligen Organisationsreglementen der Departemente (Art. 45 Abs. 3 ROAB).

Der Stadtrat beschliesst:

1. Für die Arbeiten zur Instandsetzung der Infrastruktur der Zürich Bus Station, Ausstellungsstrasse 5, wird baulicher Unterhalt (Anlage) von Fr. 3 826 000.– bewilligt (Zürcher Index der Wohnbaupreise, Preisstand: 1. April 2021).
2. Für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der betrieblichen Abläufe und dem Betriebsgebäude der Zürich Bus Station, Ausstellungsstrasse 5, wird eine Netto-Investition (Anlage) von Fr. 1 888 000.– bewilligt (Zürcher Index der Wohnbaupreise, Preisstand: 1. April 2021).



11/11

3. Das Areal Kat.-Nr. IQ 7074 ist zum Buchwert von Fr. 7 368 900.– vom Konto 1080 00 000 Grundstücke FV auf das Konto 1084 00 000 Gebäude FV zu übertragen.
4. Die Gesamt-Anlage ist dem Konto (2021) 591034 (Ausstellungsstrasse 5, Zürich Bus Station: Instandsetzung, 7040 00 000 Investitionen in Gebäude) zu belasten. Die Entnahme aus der Sonderrechnung ist dem Konto (4000) 2092 00 014 (Fonds zur Schmückung der Stadt mit bildender Kunst) zu belasten.
5. Bis zur Bauabrechnung sind die Rechnungen über das Baukonto von Liegenschaften Stadt Zürich, BAV-Nr. 59014, Auftrags-Nr. 7506.PM, zu verbuchen.
6. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement sowie das Hochbaudepartement sind für die bauliche Umsetzung im Einvernehmen mit der zuständigen Eigentümerversammlung und der PZAG sowie für den Abschluss der entsprechenden notwendigen Verträge zuständig.
7. Mitteilung an die Vorstehenden des Finanz-, des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, Liegenschaften Stadt Zürich, das Tiefbauamt, das Amt für Hochbauten und die Parking Zürich AG.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti