

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 8. Juli 2015

Verkehrsbetriebe, Tramdepot Elisabethenstrasse, Instandsetzung, Objektkredit

Zweck der Vorlage

Seit ihrer Erstellung vor über 70 Jahren wurden die Gebäude des Tramdepots Elisabethenstrasse durch bauliche Änderungen und Einbauten laufend den betrieblichen Anforderungen angepasst, jedoch nie einer gesamthaften Instandsetzung unterzogen. Mit der Umsetzung der Instandsetzungsarbeiten, die unter laufendem Betrieb erfolgen muss, sollen die baulichen und technischen Mängel behoben sowie die Gebrauchstauglichkeit der Halle für die nächsten 30 Jahre sichergestellt werden. Die Energieeffizienz soll den heutigen Anforderungen angepasst und dadurch der Energieverbrauch signifikant gesenkt werden.

Für die Ausarbeitung des Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag und weiteren Massnahmen bewilligte der Stadtrat mit STRB Nr. 94/2011 und Nr. 1538/2012 gebundene Ausgaben von maximal Fr. 2 800 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer. Mit der Ausarbeitung des Projekts wurde das Amt für Hochbauten (AHB) beauftragt. Der Kostenvoranschlag für die Instandsetzung des Tramdepots Elisabethenstrasse sah Gesamtkosten von Fr. 31 855 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer und städtische Zuschläge) vor.

Mit STRB Nr. 995/2013 erhöhte der Stadtrat die gebundenen Ausgaben für die Instandsetzung der Gebäudehülle von Fr. 2 800 000.– um Fr. 27 215 000.– auf Fr. 30 015 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer, und bewilligte zusätzlich für die Erstellung der Fotovoltaik-Anlage einen Objektkredit von Fr. 1 840 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer. Gegen diesen Beschluss erhob Gemeinderat Niklaus Scherr am 18. November 2013 Stimmrechtsrekurs an den Bezirksrat. Dieser hiess den Rekurs mit Entscheid vom 13. November 2014 teilweise gut. Er stellte fest, dass vom Gesamtkredit mehr als Fr. 2 000 000.– als neue Ausgaben zu betrachten seien und deren Bewilligung deshalb in die Kompetenz des Gemeinderats falle. Der Bezirksrat wies den Stadtrat an, eine neue Vorlage auszuarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen. Eine detaillierte Aufteilung des Gesamtkredits in neue und gebundene Ausgaben nahm der Bezirksrat nicht vor. Er hielt jedoch fest, dass nur die energetischen Massnahmen teilweise neue Ausgaben darstellten; die übrigen Kosten stellten gebundene Ausgaben dar.

Mit der vorliegenden Weisung wird der Auffassung des Bezirkrats Rechnung getragen.

In einem separaten Projekt «Gleis- und Stellwerkserneuerung» müssen Teile der Gleisanlage ersetzt sowie die Fahrleitung und die Stellwerksteuerung aus dem Jahr 1964 erneuert werden. Dies erfolgt mehrheitlich nach Abschluss der Instandsetzung. Dazu hat der Stadtrat mit STRB Nr. 245/2013 gebundene Ausgaben von Fr. 8 200 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt. Die beiden Projekte sind betrieblich miteinander abgestimmt, bei der Realisierung besteht aber keine zeitliche Abhängigkeit.

Ausgangslage

Das Tramdepot Elisabethenstrasse wurde von 1939 bis 1949 vom damaligen Stadtbaumeister Hermann Herter erstellt, angrenzend an den von Stadtbaumeister Fissler im Jahr 1913 entworfenen Kopfbau an der Elisabethenstrasse 43. Es setzt sich zusammen aus der Depothalle (E27) und den beiden Dienstgebäuden Elisabethenstrasse 15 (E15) und 43 (E43). Alle drei Gebäudeteile sind im kommunalen Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte der Stadt Zürich aufgeführt.

Bis heute wurde das Depot keiner grundlegenden Instandsetzung unterzogen, so dass sich die Gebäudehülle und die Tragstruktur in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand befinden. Die bestehende Gebäudetechnik ist am Ende der Lebensdauer und ineffizient. Die installierte Wärmeerzeugung ausschliesslich auf Basis von Erdgas und Öl entspricht nicht den ökonomischen und ökologischen Grundsätzen der Stadt Zürich.

Die Energieverluste erfolgen über das Dach, die Fensterfassade, die Oblichter und über den Luftwechsel. Die Gebäudestatik weist keine Lastreserven auf, und die Betondachelemente sind in einem schlechten Zustand. Eine Reprofilierung der Betonelemente würde durch die Erhöhung des Gewichts die ohnehin überbeanspruchte Tragstruktur überfordern. Die Erdbebensicherheit ist nicht durchgehend gewährleistet.

Eine durch das AHB erstellte Machbarkeitsstudie vom 13. August 2010 zeigte drei Varianten zur Instandhaltung der Gebäudehülle auf. In der damaligen «Variante 2» sollte das Dach minimal erneuert werden und an der Fassade nur das Nötigste (Risse, Farbe) saniert werden. Die Kosten wurden auf 13,25 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer und städtische Zuschläge, geschätzt. Bei dieser Variante nicht berücksichtigt wurden die Kosten für die Anpassung der Gebäudestruktur an die geltenden Gesetze und Normen (Brandschutz, Arbeitsgesetz (SR 822.11), der Bauvorschriften, der revidierten Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1, Art. 27) unter Berücksichtigung des Trambetriebs sowie die Kosten zur Erreichung der für die Verkehrsbetriebe (VBZ) zu erfüllenden energetischen Zielvorgaben. Daher entspricht die «Variante 2» der Machbarkeitsstudie keiner umfassenden, nachhaltigen Instandsetzung für die nächsten 30 Jahre.

Im Rahmen eines erweiterten Vorprojekts wurden die baulich notwendigen Instandsetzungsmassnahmen nochmals hinterfragt und geprüft. Daraus resultierte das Projekt einer umfassenden Gesamtinstandsetzung für den nächsten Nutzungszyklus von 30 Jahren:

- Statische Ertüchtigung nach heutigen Anforderungen (SIA); Anprallschutz und Erdbebensicherheit
- Energetische Instandsetzung und Optimierung sowie Reduktion des Heiz-Energiebedarfs und Steigerung der Energieeffizienz
- Erneuerung gebäudetechnische Anlagen wie Heizungs-, Lüftungs-, Sanitär-, Klima- und Elektroanlagen
- Umsetzung der feuerpolizeilichen Auflagen (Brandschutz)
- Erhalt der Funktionstüchtigkeit des Trambetriebs (Betrieb und Technik)
- Sicherstellung der Temperaturvorgaben zur Einhaltung des Arbeitsgesetzes: für die Reparaturbereiche (E27) mit Zielwert 14–16 °C und die Dienstgebäude (E15 und E43) mit Zielwert 21 °C
- Erreichung der energetischen Zielvorgaben gemäss der kantonalen Zielvereinbarung (KZV)
- Bauliche Instandsetzung unter laufendem Tram- und Instandhaltungsbetrieb

Aufgrund des ausgewiesenen Instandsetzungsbedarfs musste auch ein Abbruch des Gebäudes in Betracht gezogen werden.

- Da in der Stadt Zürich praktisch keine freien Kapazitäten in genügender Grösse an geeigneter Verkehrslage für den Unterhalt und die Abstellung der Tramkompositionen vorhanden sind, kann der Transportauftrag der VBZ nur durch Baumassnahmen unter laufendem Betrieb des Depots gewährleistet werden.
- Bei einem Neubau an der Elisabethenstrasse müssten die aktuellen Anforderungen des Bundesamts für Verkehr bezüglich Lichtraumprofilen und Sicherheitsabständen ein-

gehalten werden. Deren Einhaltung hätte eine verminderte Abstellkapazität im Depot Elisabethenstrasse zur Folge. Zur Kompensation müsste entweder ein ergänzendes Depot oder ein neues, grösseres Depot unter Aufgabe der Elisabethenstrasse erstellt werden. Dazu fehlen sowohl die benötigten Grundstücke wie auch die betriebliche Anbindung (Schienennetz). Durch den Abbruch würde zudem ein beträchtliches Kapital im Umfang von etwa 45 Millionen Franken vernichtet, das sowohl in der im Kern gesunden Bausubstanz wie auch in der Betriebseinrichtung (Schienen, Wasch- und Besandungsanlage usw.) vorhanden ist. Allein die Kosten für den Neubau der Gebäude dürften sich bei einer vorsichtigen groben Schätzung auf den zweifachen Wert des Kostenvoranschlags für die Gesamt-Instandsetzung belaufen. Unter Einbezug der grauen Energie schneidet ein Neubau oft auch energetisch schlechter ab. Das konkrete Gebäude wurde nicht untersucht.

Projekt

Das Tramdepot wird bautechnisch sowie energetisch instandgesetzt und erfüllt damit die aktuellen gesetzlichen Auflagen.

Zur energetischen Optimierung werden das Dach wärmegeklämt, die Dachabdichtung sowie die Oberlichter erneuert, eine zweite, innere Fassadenschicht errichtet und eine Fotovoltaik-Anlage erstellt.

Dämmung Dach

Das Dach wird vollflächig neu gedämmt. Diese Massnahme ist die günstigste energetische Verbesserung und trägt mit einer sehr guten Wirtschaftlichkeit massgeblich zur Reduktion des Wärmeverlustes und des CO₂-Ausstosses bei. Da die Dachhaut aufgrund des Alters und von Undichtigkeiten ersetzt werden muss, ist es gesetzlich vorgeschrieben, das Dach zu dämmen (Wärmedämmvorschriften). In diesem Punkt besteht kein Ermessensspielraum.

Dämmung Oblichter

Die bestehenden Oblichter werden mit einer Isolierverglasung ausgerüstet und die originalen Profile werden gedämmt. Die Massnahme ist im Zusammenhang mit den gesetzlich notwendigen Rauch- und Wärmeabzügen (RWA) und den zu verbessernden Sicherheitsanforderungen zu sehen. Für die Gewährleistung der Entrauchung im Brandfall muss auch ohne energetische Massnahmen jedes fünfte Fenster der Oblichter zum Öffnen umgebaut werden. Die bestehenden Oblichter sind als Überkopfverglasung mit der originalen Einfachverglasung ein Sicherheitsrisiko, welches in dieser Form nicht mehr bewilligungsfähig ist. Bei einem Glasbruch fallen die Bruchteile der Scheiben auf die darunterliegenden Arbeitsbereiche. RWA- und Sicherheitsanforderungen lassen sich sehr gut mit einem Glasersatz kombinieren. Es besteht auch hier kein Ermessensspielraum.

Fassadendämmung durch «Innere Haut»

Die heutige Fassade weist neben ihrem filigranen und transparenten Erscheinungsbild auch eklatante Mängel in den Bereichen winterlicher und sommerlicher Wärmeschutz auf. Abhilfe schafft unter Erhaltung des Erscheinungsbildes und der Originalsubstanz die Innere Haut. Dabei wird inwendig der bestehenden Fassade eine zweite Schicht aus Dämmung und Mauerwerk im Sockelbereich und eine zeitgemässe Isolierverglasung im Fensterbereich erstellt. Dies entspricht technisch und kostenmässig einer neuen Standard-Pfosten-Riegel-Fassade, die bei einer Sanierung ohne denkmalpflegerische Vorgaben aufgrund der Wärmedämmvorschriften gebaut werden würde.

Durch die neue innenliegende Fassade können der winterliche Wärmeverlust wie auch der sommerliche Hitzeeintrag mit einer wettergeschützten Beschattung verhindert werden. Die Fassade trägt absolut am meisten zur Reduktion des Wärmeverlustes und des CO₂-

Ausstosses bei. Die relativ hohen Kosten, bedingt durch die Komplexität des Bauteils (Transparenz, zum Öffnen, Beschattung) führen zu einer tieferen Wirtschaftlichkeit. Alle drei aufgezeigten energetischen Massnahmen führen zu einer gesamthaften Amortisationsdauer von 38,4 Jahren bzw. von 17,6 Jahren unter Berücksichtigung der in Aussicht gestellten Förderbeiträge.

Grundwasserwärmepumpe

Als Ersatz der bestehenden fossilen Wärmeerzeugung ist eine Grundwasserwärmepumpe vorgesehen. Diese profitiert optimal von einem mächtigen Grundwasserstrom, der direkt unter dem Tramdepot nordwestwärts fliesst. Diese elegante Form der Wärmeerzeugung trägt ihrerseits zu rund einem Viertel der Einsparungen des CO₂-Ausstosses bei. Der prozentuale Anteil der erneuerbaren Energie (Grundwasser) und der fossilen Energie (Gas) hängt direkt vom U-Wert der Hülle (Dämmung der Fassade und des Daches) ab.

Sanierungsbeschreibungen

Die Dachfläche, bestehend aus Leichtbetonelementen, muss infolge des schlechten Zustands und der aufgetretenen Armierungskorrosion instandgesetzt werden. Als wirtschaftlich günstigste Instandsetzungsvariante erwies sich eine Holz-/Blech-Konstruktion, mit der zusätzlich die erforderliche Erdbebensicherheit erreicht wird. Aufgrund der damit erzielten Lastreserve kann eine Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach platziert werden. Die rissigen Fassadenflächen werden repariert und alle feuerpolizeilichen Anforderungen umgesetzt. Die Kanalisationsleitungen werden instandgesetzt. Es erfolgt eine umfassende Asbestsanierung (Kittfugen in der Betonfassade und den Verglasungen, Kabelkanäle, Brandschutztüren, Bodenbeläge, Deckenplatten, Rohrleitungsisolierungen usw.).

Das Dienstgebäude E15 wird innen komplett instandgesetzt und damit alle gebäudetechnischen Anlagen ersetzt oder den heutigen Anforderungen angepasst.

Das Dienstgebäude E43 wurde im Jahr 2001 instandgesetzt, so dass lediglich Anpassungen beim Brandschutz, der Erdbebensicherheit und der Altlastensanierung durchzuführen sind.

Sämtliche Massnahmen wurden im Einvernehmen mit der städtischen Denkmalpflege definiert, um den Erhalt der Erscheinung eines wichtigen Zeitzeugen der industriellen Betriebe der Stadt Zürich und eines wichtigen Identifikations- und Merkpunktes im Quartier zu sichern.

Die energetischen Massnahmen erfüllen den geforderten Grenzwert Minergie Modernisierung. Dieser Grenzwert liegt höher als derjenige für Minergie Neubau und ist ein vernünftiger Standard für bestehende Bauten. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen durch den Gebäudeunterhalt, den Betrieb und die gesetzlichen Vorgaben zielt die vorgeschlagene Instandsetzung auf eine umfassende Betrachtung des Gebäudes ab. Mit den aufeinander abgestimmten und voneinander abhängigen Massnahmen der energetischen Verbesserungen der Hülle und der Erneuerung der Haustechnik wird eine ganzheitliche Lösung erreicht. Einzelne Massnahmen können nicht ohne Weiteres ausgetauscht oder weggelassen werden. Sie stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Die Dachflächen des Tramdepots sind für eine Solarstromnutzung bestens geeignet. Mit der vorgesehenen Fotovoltaik-Anlage können gut 65 Prozent des zukünftigen Strombedarfs des Depots abgedeckt werden (Jahresbedarf 560 000 kWh/a). Für die Investitionskosten sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparmofonds in Aussicht gestellt und Gelder aus dem Rahmenkredit für Energiesparmassnahmen in städtischen Liegenschaften der Stadt Zürich (GR Nr. 2006/558) als förderungswürdig eingestuft worden. Diese Beiträge ermöglichen den Bau einer wirtschaftlichen Anlage.

Mit den im Bauprojekt definierten energetischen Massnahmen sind folgende Beiträge (einschliesslich Mehrwertsteuer) zu erwarten:

Rahmenkredit für Energiesparmassnahmen in städtischen Liegenschaften (Stadt Zürich)	Fr. 3 030 000
«Innere Haut»	2 300 000
Grundwasserwärmepumpe	400 000
Fotovoltaik-Anlage bei maximaler Auslegung	330 000
Stromsparfonds ewz	226 000
Förderbeiträge Gebäudeprogramm	350 000
Erwartete Gesamtbeiträge	3 606 000

Alle Massnahmen dienen der Erhaltung der Bausubstanz, der Erfüllung von gesetzlichen Auflagen und der KZV. Gemäss § 13 a Abs. 2 des Energiegesetzes (EnG, LS 730.1) sind die VBZ verpflichtet, die Energieeffizienz jährlich zu steigern und unter Erfüllung der städtischen Vorgaben den CO₂-Ausstoss zu senken. Bis im Jahr 2020 müssen die VBZ hinsichtlich des Energieverbrauchs in Gebäuden um 35 Prozent effizienter werden.

Durch die im Projekt vorgesehenen Massnahmen wird sich künftig der Heizwärmebedarf des Depots um jährlich über 60 Prozent (665 MJ/m²a) und der CO₂-Ausstoss um über 88 Prozent (385 000 kg/a) verringern. Dies entspricht einem guten Drittel des in der KZV vereinbarten Reduktionsziels. Das Tramdepot Elisabethenstrasse als grösstes Depot trägt damit massgeblich zum für die VBZ vereinbarten Effizienzpfad bei. Die Ausführung der Baumassnahmen erfolgt unter laufendem Betrieb. Es wird mit einer Bauzeit von rund 24 Monaten gerechnet. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen.

Kosten

Der Kostenvoranschlag basiert auf dem Bauprojekt der ARGE Ernst & Humbel GmbH/MMT AG, Zürich, unter der Federführung des AHB und weist für die Instandsetzung des Tramdepots Elisabethenstrasse und den Bau der Fotovoltaik-Anlage Gesamtkosten von Fr. 31 790 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer und städtische Zuschläge) aus. Er wurde mit einer Genauigkeit von ±10 Prozent ermittelt und bezieht sich auf den Preisstand vom 1. April 2015.

Die Kosten für das Projekt setzen sich nach Baukostenplan (BKP) wie folgt zusammen:

Kosten nach Baukostenplan (BKP)		Fr. inkl. MWST	Fr. exkl. MWST
1	Vorbereitungsarbeiten	3 402 700	3 150 600
2	Gebäude	21 774 900	20 161 900
4	Umgebung	403 600	373 700
5	Baunebenkosten	1 773 100	1 641 800
9	Ausstattung	285 700	264 500
1–9	Erstellungskosten	27 640 000	25 592 500
	Kreditzuschläge		
	Ungenauigkeit 5 %	1 385 000	1 282 400
	Zuschlag Unvorhergesehenes 10 %	2 765 000	2 560 100
	Gesamtkosten	31 790 000	29 435 000
Gebundene/neue Kosten		gebundene Ausgaben	neue Ausgaben
inkl. MWST		Total	
1	Vorbereitungsarbeiten	3 402 700	3 402 700
2	Gebäude	13 651 700	21 774 900
		6 654 000 (energetische Massnahmen) 1 469 200 (PV-Anlage)	
4	Umgebung	403 600	403 600
5	Baunebenkosten	1 216 300	556 800
9	Ausstattung	285 700	285 700
1–9	Erstellungskosten	18 960 000	8 680 000
			27 640 000

Kreditzuschläge			
Ungenauigkeit 5 %	949 000	436 000	1 385 000
Unvorhergesehenes 10 %	1 895 000	870 000	2 765 000
Gesamtkosten	21 804 000	9 986 000	31 790 000

Erhöhung gebundener Ausgaben

Position	Kosten in Fr.		
Vorbereitungsarbeiten			3 150 600
Gebäude			12 124 900
Umgebung			373 700
Baunebenkosten			1 641 800
Ausstattung			264 500
Total Erstellungskosten			17 555 500
Zuschlag Ungenauigkeit 5 %			877 700
Zuschlag Unvorhergesehenes 10 %			1 755 800
Zwischentotal gebundene Ausgaben, ausschl. MWST			20 189 000
8 % MWST			1 615 000
Total gebundene Ausgaben, einschl. MWST			21 804 000
Abzüglich bewilligte Ausgaben (STRB Nr. 1538/2012)			2 800 000
Total Erhöhung gebundener Ausgaben, einschl. MWST			19 004 000

Objektkredit für neue Ausgaben

Fotovoltaik-Anlage (einschliesslich Nebenkosten)	1 453 700
Energetische Massnahmen (einschliesslich Nebenkosten)	
Dämmung Dach	342 600
Oberlichter	1 213 000
Einbau Innenfassade	4 416 600
Grundwasserwärmepumpe	611 100
Zwischentotal	8 037 000
Zuschlag Ungenauigkeit 5 %	404 700
Zuschlag Unvorhergesehenes 10 %	804 300
Zwischentotal Objektkredit	9 246 000
8 % MWST	740 000
Total Objektkredit, einschl. MWST	9 986 000

Folgekosten

Mit Schreiben vom 13. November 2013 hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine Kostengutsprache (Nr. 605.0076) in der Höhe von Fr. 24 657 300.–, zuzüglich Mehrwertsteuer, erteilt (Gesamtkosten Stand November 2013, abzüglich der damals erwarteten Förderbeiträge, ausschliesslich Mehrwertsteuer und Zuschläge der Bauherrschaft grösser als 10 Prozent). Die Kapitalfolge- und Betriebskosten werden durch die VBZ budgetiert und vom ZVV im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts entschädigt. Die Abschreibungsdauer wurde in Absprache mit dem ZVV festgelegt. Mit der Instandsetzung der Gebäudehülle und der Erneuerung der gebäudetechnischen Installationen lassen sich die Energiekosten um gut Fr. 240 000.– pro Jahr reduzieren (Wärmeerzeugung Fr. 180 000.– und Fotovoltaik-Anlage Fr. 60 000.–).

Zuständigkeit

Die Arbeiten dienen – soweit sie die reine Instandsetzung des Tramdepots betreffen – der Erneuerung vorhandener Anlagen. Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb – wie es auch der Bezirksrat im Entscheid vom 13. November 2014 verbindlich festgestellt hat – ge-

bundene Ausgaben i.S.v. Art. 10^{bis} Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) i.V.m. § 28 Kreis-schreiben der Direktion der Justiz und des Innern über den Gemeindehaushalt i.V.m. § 121 Gemeindegesezt (LS 131.1). Für die Bewilligung ist ungeachtet der Höhe der Kosten der Stadtrat zuständig.

Demgegenüber werden die Ausgaben für die energetischen Massnahmen (7,11 Mio. Fr.) und die Fotovoltaik-Anlage (1,57 Mio. Fr.), den Ausführungen des Bezirksrats folgend, als neue Ausgaben qualifiziert. Für die Bewilligung des entsprechenden Objektkredits in der Höhe von Fr. 9 986 000.– ist der Gemeinderat zuständig (Art. 41 Bst. c GO).

Für die Investitionskosten der Fotovoltaik-Anlage sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparfonds in Aussicht gestellt und Gelder aus dem Rahmenkredit für Energiesparmassnahmen in städtischen Liegenschaften zugesichert. Die weiteren Ausgaben im Betrag von Fr. 19 004 000.– (Ausgaben ohne energetische Massnahmen und Fotovoltaik-Anlage), einschliesslich Mehrwertsteuer, dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des ZVV und sind in der vorstehend genannten Kostengutsprache enthalten. Sie werden – unabhängig von ihrer Qualifikation als gebundene oder neue Ausgaben – gemäss § 25 Abs. 1 i.V.m. § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ ersetzt. Eine entsprechende Kostengutsprache des ZVV liegt – wie bereits ausgeführt – vor.

Die anfallenden Eigenleistungen sind als nicht wesentliche Eigenleistungen i.S.v. Ziff. 2.1.5 des Accounting Manuals der Finanzverwaltung vom 22. Dezember 2010 (STRB Nr. 2054/2010) anzusehen und deshalb in der Kreditsumme nicht enthalten.

Die Ausgaben sind im Investitionsbudget 2015 der VBZ enthalten und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2015–2018 vorgemerkt. Sie werden der Investitionsrechnung der VBZ, Konto (4540) 595020, Übrige Hochbauten: Sammelkonto (PSP-Element 4540C-88512.K03IHB), belastet.

Für die Instandsetzung der Gebäudehülle, der Energieerzeugung sowie der Erstellung der Fotovoltaik-Anlage sind Subventionsbeiträge aus dem Stromsparfonds der Stadt Zürich und dem Gebäudeprogramm in Aussicht gestellt worden. Die Verbuchung von Subventionsbeiträgen erfolgt auf das Konto der VBZ (4540) 595150, Beiträge von eigenen Unternehmen.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für die Massnahmen zur energetischen Sanierung des Tramdepots Elisabethenstrasse der Verkehrsbetriebe und zum Erstellen einer Fotovoltaik-Anlage auf dessen Dach wird ein Objektkredit von Fr. 9 986 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt (Preisstand 1. April 2015).

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist den Vorstehern des Departements der Industriellen Betriebe sowie des Hochbaudepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti