



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 3. Dezember 2025

GR Nr. 2025/565

Liegenschaften Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe Stadt Zürich, Teilersatz Tramdepot Hard mit neuer kommunaler Wohnsiedlung Depot Hard, Netto- Zusatzkredit

1. Zweck der Vorlage

Für den Teilersatz des Tramdepots Hard mit Neubau einer Depothalle sowie die Erstellung der Wohnsiedlung Depot Hard bewilligte die städtische Stimmbevölkerung am 9. Februar 2020 einen Objektkredit im Umfang von Fr. 203 525 000.– (Beschluss Nr. 2272, GR Nr. 2019/241).

Der Stadtrat bewilligte mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 82/2022 für die Projektierung von zusätzlichen Massnahmen an der Ufermauer einen Zusatzkredit von Fr. 1 812 000.– (gerechnet mit Preisstand: 1. April 2018). Für zusätzliche Erschliessungsmassnahmen, eine grössere Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage), zusätzliche tramdepotspezifische Bestellungen, die Ausführung der Massnahmen an der Ufermauer sowie die Erhöhung der bisherigen Reserven bewilligte der Gemeinderat am 10. Januar 2024 einen Netto-Zusatzkredit von Fr. 11 250 000.– (GR Nr. 2023/341). Die Summe der bisher bewilligten (Netto-)Zusatzkredite beträgt Fr. 13 062 000.– und der Netto-Gesamtkredit beläuft sich aktuell auf Fr. 216 587 000.– (Brutto-Gesamtkredit Fr. 222 530 000.–).

Für das Vorhaben ist der bisherige Netto-Kredit um weitere Fr. 4 060 000.– auf insgesamt Fr. 220 647 000.– zu erhöhen (Preisstand 1. April 2018, Zürcher Index der Wohnbaupreise). Davon bewilligt der Stadtrat für die Erstellung und Inbetriebnahme einer 600-Volt-Sektoren-schaltanlage sowie für die Vertragsteuerung (Anteil Verkehrsbetriebe Zürich [VBZ]) in einem ersten Schritt in eigener Kompetenz einen Netto-Zusatzkredit von Fr. 0.–. Dem Gemeinderat wird für die Behebung von Mängeln am Erschütterungsschutz Gleisbau in einem zweiten Schritt ein Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– beantragt. Dies im Sinne einer Vorleistung bis et-waige Schadenersatzansprüche, welche sich bereits in Abklärung befinden, realisiert werden können.

Die Summe der (Netto-)Zusatzkredite erhöht sich somit auf insgesamt Fr. 17 122 000.– (Preisstand 1. April 2018).

2. Ausgangslage

Die Bauarbeiten für die Wohnsiedlung Depot Hard sind abgeschlossen. Der Bezug der Wohnungen erfolgt planmässig und etappiert seit Juli 2025. Die Arbeiten an der Ufermauer began-nen im Frühling 2025 und werden mit der Erstellung des öffentlichen Uferwegs voraussichtlich bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

Die Gleisbauarbeiten starteten im September 2024 gemäss Terminplan, mussten jedoch im November 2024 unterbrochen werden. Grund dafür war eine Abweichung bei den verbauten Materialien:



Der Erschütterungsschutz Depot Hard wurde basierend auf diversen Referenzmessungen und Prognosemodellen für Weichen und Kurven mit einem Masse-Feder-System (MFS) geplant. Für die geraden Gleisabschnitte in der Depothalle war ein Streustromschutz-Profil mit erhöhter Erschütterungsdämmung vorgesehen.

Im Rahmen einer Baustellenkontrolle Ende November 2024 stellte der beauftragte Bauphysiker fest, dass die verbauten Streustromschutz-Profile eine geringere Materialstärke aufwiesen als geplant. In der Folge wurde ein Baustopp für den Gleisbau angeordnet. Die anschliessenden Abklärungen ergaben, dass irrtümlich Standard-Profile auf einer Länge von rund 130 m Gleis verbaut wurden.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser verbauten Profile führte der Bauphysiker im Januar und Februar 2025 Erschütterungsmessungen in den angrenzenden Wohnungen durch. Die Auswertungen zeigten, dass weder die eingebauten noch die ursprünglich geplanten Profile den Anforderungen an den Erschütterungsschutz genügen. Die Kontrollmessungen bestätigten die Wirksamkeit des Masse-Feder-Systems in den Kurven- und Weichenbereichen.

In enger Zusammenarbeit zwischen Bauphysiker, Bauingenieur und der VBZ Gleisplanung wurden verschiedene Lösungsansätze für die geraden Gleise geprüft. Dabei konnte eine technische Lösung für den Erschütterungsschutz bei den geraden Gleisabschnitten entwickelt werden. Die aus dieser Mängelbehebung resultierenden Mehrkosten werden in Kapitel 3.1 näher erläutert. Für die Prüfung von Haftungsansprüchen infolge der nicht erfüllten Anforderungen an den Erschütterungsschutz (Baumängel) wird die Stadt ein externes fachlich-juristisches Gutachten einholen. Dieses soll insbesondere die Sach- und Rechtslage detailliert analysieren, um eine belastbare Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung zu schaffen. Auf Basis der Ergebnisse werden anschliessend die erforderlichen rechtlichen Massnahmen eingeleitet, um etwaigen Schadenersatzansprüchen nachzugehen und die Interessen der Stadt zu wahren. Der Bezug des Tramdepots verzögert sich voraussichtlich um rund 12 Monate und ist neu auf Sommer 2027 geplant. Die Wohnungen sind grösstenteils bereits bezogen. Die Bezugstermine der restlichen Wohnungen bleiben vom Gleisbaustopp unverändert.

3. Zusätzliche Massnahmen / Mehrkosten

3.1. Erschütterungsschutz Gleisbau

Wie in Kapitel 2 erläutert, musste der Erschütterungsschutz der geraden Gleisabschnitte in der Depothalle im Sinne einer Mängelbehebung umfassend umgeplant werden, weil die Grenzwerte mit dem ursprünglich geplanten Streustromschutz-Profil erheblich überschritten werden.

Es wurden Lösungs-Varianten hinsichtlich Realisierbarkeit, Wirksamkeit und Kosten geprüft und bewertet. Um das Risiko für Reklamationen seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnsiedlung zu minimieren, wurde entschieden, ein schweres Massefeder-System im Depot in Kombination mit einem Vollvergussystem im Bereich des Bereitstellungsgleis einzusetzen. Diese Lösung erfüllt die Richtwerte für Erschütterungen, und das Risiko für Aufwachreaktionen liegt im normalen Bereich.



Die baulichen Mehrkosten belaufen sich gemäss Schätzung der VBZ, des Bauingenieurs und des Bauphysikers auf Erstellungskosten von Fr. 5 390 000.– (Kostengenauigkeit \pm 20 Prozent) zuzüglich 20 Prozent bzw. rund Fr. 1 080 000.– Reserven.

Für die Honorare von externen Planenden sowie Umtriebsentschädigungen von Unternehmungen wird mit zusätzlichen Mehrkosten von Fr. 690 000.– gerechnet.

Mit der Verzögerung, die in Bezug auf Erschütterungsschutz ausgelöst werden, verschiebt sich die Inbetriebnahme des Tramdepots um rund zwölf Monate. Der zusätzliche Betriebsaufwand bei einem Verzug von 12 Monaten beträgt rund Fr. 1 440 000.–.

Die Gesamtkosten für die Behebung der Mängel am Erschütterungsschutz der geraden Gleise belaufen sich auf Fr. 8 600 000.– (einschliesslich der in den Erstellungskosten enthaltenen Reserven). Davon werden Fr. 4 060 000.– in den vorliegenden Kredit eingerechnet. Der verbleibende Betrag von Fr. 4 540 000.– soll durch die Neuzuweisung bestehender Kreditreserven der Wohnsiedlung (Projektteil Liegenschaften Stadt Zürich [LSZ]) zugunsten des Tramdepots (Projektteil VBZ) gedeckt werden.

Die Arbeiten an der Wohnsiedlung sind abgeschlossen und die Wohnungen sowie Gewerbeflächen grösstenteils bezogen. Die Schlussrechnungen sind bereits zu 52 Prozent eingegangen. Per Mitte November 2025 stehen für die Wohnsiedlung Reserven in Höhe von rund Fr. 12 700 000.– (inkl. Fr. 6 680 000.– Indexteuerung) zur Verfügung. Nach der Übertragung von Fr. 4 540 000.– an das Tramdepot verbleiben der Wohnsiedlung Reserven von rund Fr. 8 160 000.– (inkl. Indexteuerung), was in Anbetracht des aktuellen Abrechnungsstands als ausreichend eingeschätzt wird.

3.2. Bestellungsänderung neue 600-Volt-Sektorenschaltanlage

In den Depotanlagen der VBZ werden Schaltanlagen zur Fahrstromversorgung eingesetzt. Historisch bedingt haben die VBZ diese Schaltanlagen jeweils selbst entwickelt und installiert. Diese einfachen Schaltanlagen haben den damaligen Einsatzbedingungen genügt und dem Stand der Technik entsprochen. Technische Verknüpfungen zu Drittanlagen bestanden nur teilweise oder entstanden erst während der Nutzungsdauer. Die Kosten für eine einfache Sektorenschaltanlage sind in den bereits bewilligten Kosten enthalten.

Mittlerweile sind diese Schaltanlagen in die Jahre gekommen und genügen den heutigen technischen und gesetzlichen Anforderungen nicht mehr. Um den Entwicklungen in der Technik, den Betriebshöfen und den Fahrzeugen Rechnung zu tragen, sollen in den VBZ-Depots künftig modernere Schaltanlagen verwendet werden, die dem neusten Stand der Technik entsprechen. Daher soll im neuen Tramdepot eine moderne Sektorenschaltanlage eingebaut werden.

Die Mehrkosten für die neue Sektorenschaltanlage belaufen sich auf Fr. 940 000.–. Diese Kosten werden vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) übernommen und sind von der Kosten-
gutsprache des Verkehrsrats vom 12. Dezember 2024 gedeckt (vgl. Kapitel 5.1.).



3.3. Erhöhung bisherige Reserven (Anteil Vertragsteuerung VBZ)

Die im Brutto-Gesamtkredit von Fr. 222 530 000.– enthaltenen Reserven betragen insgesamt Fr. 29 895 000.–. Davon entfallen Fr. 6 514 600.– auf die VBZ. Darin enthalten sind Fr. 2 407 000.– für den Anteil Vertragsteuerung VBZ (Prognose März 2023, STRB Nr. 147, 1952/2023).

Aufgrund der erhöhten Prognose der anteiligen Vertragsteuerung VBZ von Fr. 3 300 000.– (Prognose Stand Mai 2025) sind die Reserven der VBZ um brutto Fr. 900 000.– auf insgesamt Fr. 7 414 600.– zu erhöhen. Dieser Betrag wird vom ZVV gemäss Kostengutsprache des Verkehrsrates des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) vom 9. Februar 2023 übernommen, vgl. dazu auch Kapitel 5.1. Somit erhöhen sich die Reserven auf dem Teilkredit der VBZ bzw. auf dem Gesamtkredit um brutto Fr. 900 000.– bzw. netto Fr. 0.–.

4. Netto-Zusatzkredit, Kredit neu

Die Planungs- und Erstellungskosten für die Mängelbehebung am Erschütterungsschutz Gleisbau betragen gemäss Kostenschätzung gemäss Kapitel 3.1 insgesamt Fr. 8 600 000.– (einschliesslich Reserven auf den Erstellungskosten; Preisstand 1. April 2018, Zürcher Index der Wohnbaupreise). Davon werden Fr. 4 060 000.– in den vorliegenden Zusatzkredit eingerechnet und Fr. 4 540 000.– durch bestehende Kreditreserven gedeckt (vgl. Kapitel 3.1.).

Der Stadtrat bewilligt gestützt auf die vom ZVV zugesicherte Kostenübernahme vom 12. Dezember 2024 für die neue Sektorenschaltanlage und die zugesicherte Kostenübernahme vom 9. Februar 2023 für die Erhöhung der Reserve für den Anteil Vertragsteuerung VBZ einen Netto-Zusatzkredit von Fr. 0.– (Art. 13 Abs. 2 lit. b Finanzhaushaltsverordnung [FHVO, AS 611.101], vgl. auch Kapitel 3.2 und 3.3).

	Objektkredit Fr.	Bisherige Zusatzkredite Fr.	Netto- Zusatzkredit Komp. STR Fr.	Zusatzkredit Komp. GR Fr.	Total Fr.
Objektkredit (GR Nr. 2019/241)	203 525 000	-	-	-	203 525 000
Zusatzkredit 1 (STRB Nr. 82/2022) ¹	-	1 812 000	-	-	1 812 000
Netto-Zusatzkredit 2 (GR Nr. 2023/341)	-	11 250 000	-	-	11 250 000
Zwischentotal 1	203 525 000	13 062 000	-	-	216 587 000
Mängelbehebung Erschütterungsschutz				5 390 000 1 080 000	
- Erstellungskosten				6 470 000	
- Reserven 20%				690 000	
- Honorar Drittplaner				1 440 000	
- Betriebsaufwand					
Deckung best. Reserven				8 600 000 4 540 000	



Total	-	-	-	4 060 000	4 060 000
Sektorenschaltanlage	-	-	940 000	-	940 000
Erhöhung Reserven Vertragsteuerung	-	-	900 000	-	900 000
Zwischentotal 2	203 525 000	13 062 000	1 840 000	4 060 000	222 487 000
./. Kostengutsprache ZVV vom 12. Dezember 2024			-940 000		-940 000
./. Kostengutsprache ZVV vom 9. Februar 2023			-900 000	-	-900 000
Total	203 525 000	13 062 000	0	4 060 000	220 647 000
<i>Total Netto-Zusatzkredite: Fr. 17 122 000.–²</i>					

Preisstand: 1. April 2018, Zürcher Index der Wohnbaupreise

¹Zusatzkredit 1 (STRB Nr. 82/2022): Fr. 1 850 000.– (Preisstand 1. April 2021)

²Die Summe aller Zusatzkredite entspricht hochgerechnet (Preisstand 1. April 2025) rund Fr. 19 993 000.–

5. Finanzierung und Folgekosten

5.1. Projektteil VBZ

Die Gesamtausgaben der VBZ werden grundsätzlich durch den ZVV bzw. das vom ZVV zur Verfügung gestellte Budget Erhalt VBZ (bzgl. Beitrag von ZVV an Sanierungsmassnahmen Ufermauer) finanziert, vgl. dazu die Kostengutsprachen des ZVV vom 14. Mai 2020, 9. Februar 2023 und 12. Dezember 2024. Davon ausgenommen sind einzig die Kosten für die Mängelbehebung am Erschütterungsschutz von insgesamt Fr. 8 600 000.– (Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– plus Neuzuweisung von bestehenden Kreditreserven der Wohnsiedlung (Projektteil LSZ) zum Tramdepot (Projektteil VBZ) im Betrag von Fr. 4 540 000.–). Diese Ausgaben werden bis zur Realisierung von etwaigen Schadenersatzansprüchen über einen einmaligen Investitionsbeitrag der Stadtkasse an den Projektteil Tramdepot der VBZ finanziert.

Die Kostengutsprachen des ZVV basieren auf den damals vorgelegenen Kostenschätzungen mit den zum jeweiligen Zeitpunkt aktuellen Preisständen. Mit der Kostengutsprache vom 9. Februar 2023 anerkennt der ZVV zudem die seitens der Stadt ausgewiesene vertragliche Teuerung und sichert die Übernahme der Teuerung für die Projektteile der VBZ zu. Die Kostengutsprache vom 14. Mai 2020 erhöht oder vermindert sich entsprechend nicht nur automatisch im Ausmass der indexierten Vorvertragsteuerung, sondern auch aufgrund der effektiv abgerechneten Vertragsteuerung. Gemäss Kostenprognose Stand Juni 2025 wird für die VBZ mit einer anteiligen Vertragsteuerung von Fr. 3 307 000.– gerechnet.



Finanzierung ZVV		Betrag (Preisstand 1.4.2018), Fr.	
Kostendach Gestehungskosten VBZ	Kostengutsprache ZVV vom 14. Mai 2020: Fr. 74 119 500.–		74 119 500
Ufermauer			
- Verstärkung	Erhöhung Kostengutsprache ZVV für Verstärkung Ufermauer vom 9. Februar 2023 Fr. 2 620 000.–	2 406 000	
- Sanierung	Vom ZVV zur Verfügung gestelltes Budget Erhalt VBZ: Sanierungsmassnahmen Ufermauer: Fr. 1 700 000.–	<u>1 561 000</u>	*3 967 000
Prognose Stadt zu Vertragsteuerung für Projekteile VBZ, Stand Juni 2025	Übernahme Vertragsteuerung VBZ durch ZVV, nach effektivem Nachweis und Abrechnung gemäss Kostengutsprache vom 9. Februar 2023		3 307 000
Neue Sektorenschaltanlage	Kostengutsprache ZVV, vom 12. Dezember 2024: Fr. 940 000.–		940 000
Total voraussichtliche Kostenübernahme ZVV/VBZ			82 333 500

* einschl. Finanzierungszusage Projektkredit Ufermauer Fr. 1 850 000.– (STRB Nr. 82/2022) bzw. Fr. 1 812 000.– (Preisstand: 1. April 2018)

Von der voraussichtlichen Kostenübernahme ZVV/VBZ von insgesamt Fr. 82 333 500.– entfallen Fr. 1 840 000.–, vgl. Kapitel 3.2. und 4., auf den vorliegenden Zusatzkredit und werden im Sinne von § 110 Abs. 2 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) vom Brutto-Zusatzkredit in Abzug gebracht, vgl. Kapitel 4 hiervor.

Sämtliche Kapital- und betrieblichen Folgekosten, die den VBZ aus den Ausgaben von Fr. 82 333 500.– für das Vorhaben resultieren, werden nach § 3 i. V. m. § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) über das jährliche Leistungsentgelt des ZVV abgegolten.

Die Folgekosten aus dem Investitionsbeitrag des Steuerhaushalts von Fr. 4 060 000.– sowie den neuzugewiesenen Reserven von Fr. 4 540 000.– (total Fr. 8 600 000.–) betragen Fr. 301 000.– und gehen zu Lasten Buchungskreis 4500 (Departement der Industriellen Betriebe Departementssekretariat [DS DIB]).



Folgekosten	
Kapitalfolgekosten:	
Verzinsung: 1,5 % ¹ , Fr. 8 600 000.–	129 000
Abschreibung (Abschreibungsdauer: 50 Jahre, Fr. 8 600 000.–)	172 000
Total	301 000

¹ Zinssatz für die Berechnung der Kapitalfolgekosten in Kreditanträgen gemäss STRB Nr. 892/2024

5.2. Projektteil LSZ

Die Wohnsiedlung wird im Eigenwirtschaftsbetrieb «Wohnen und Gewerbe (Buchungskreis 2034)» im Verwaltungsvermögen LSZ geführt und durch die Vermietung zu Selbstkosten (Kostenmiete) mit Mietzinseinnahmen finanziert und betrieben. Sie belastet den Steuerhaushalt nicht.

Durch die Neuzuweisung von Fr. 4 540 000.– der bisherigen Kreditreserven der Wohnsiedlung zum Tramdepot (Projektteil VBZ) für die Mängelbehebung am Erschütterungsschutz reduzieren sich die Aufwendungen für die Wohnsiedlung auf neu Fr. 133 221 000.– (Summe aus Ausgabe für Wohnsiedlung: Fr. 130 815 000.– und Anteil Ausgabe für Ufermauer: Fr. 2 406 000.–). Die sich aus der Ausgabe ergebenden Folgekosten werden durch Folgeerträge kompensiert.

6. Budgetnachweis und Zuständigkeit

Der Netto-Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– sowie die neu zuzuweisenden Kreditreserven von Fr. 4 540 000.– sind weder in der Budgetvorlage 2026 enthalten noch im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 eingestellt, sie werden dem Gemeinderat mit einer Zuschrift zur Aufnahme in das Budget 2026 beantragt.

Die Zuständigkeit für die Bewilligung von Zusatzkrediten richtet sich nach der Zuständigkeitsordnung für Verpflichtungskredite. Massgebend ist dabei die Höhe des (Netto-)Zusatzkredits (§ 109 Abs. 1 GG) nach dem aktuell gültigen Preisstand. Der vorliegende Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– (Preisstand 1. April 2018) beträgt per Preisstand 1. April 2025 Fr. 4 740 719.–.

Für die Bewilligung des Netto-Zusatzkredits von Fr. 0.– ist gemäss § 109 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 59 lit. a Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) sowie Art. 60 lit. b und Art. 63 lit. a des Reglements über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) der Stadtrat zuständig.

Für den Netto-Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– ist gemäss § 109 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 59 lit. a GO der Gemeinderat zuständig. Die Summe aller Zusatzkredite entspricht hochgerechnet (Preisstand 1. April 2025) rund Fr. 19 993 000.–.

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

8/8

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für das Bauprojekt Depot Hard wird zum bisherigen Netto-Gesamtkredit von Fr. 216 587 000.– (Gemeinde-Beschluss Nr. 2020/2272, GR Nr. 2019/241, STRB Nr. 82/2022, GR Nr. 2023/341 und STRB Nr. 3952/2025) ein Netto-Zusatzkredit von Fr. 4 060 000.– bewilligt. Der neue Netto-Gesamtkredit beträgt Fr. 220 647 000.– (Preisstand 1. April 2018, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorstehenden des Finanzdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter