



## ANTRAG

des Stadtrates vom Datum



### GR Geschäfts-Nr. 132/2019

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

### **Genehmigung Baukredit «Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite»**

---

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 7. November 2019, gestützt Art. 30, Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005

b e s c h l i e s s t :

1. Für den Bau des nördlichen Zugangs zum Bahnhof Stettbach wird ein einmaliger Kredit von Fr. 1'190'000.00 (Preisindex Stand Oktober 2018, inkl. MwSt.) bewilligt.
  2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.
-



## WEISUNG

### Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	2
2	Zielsetzung .....	3
3	Gesamtverkehrskonzept und Agglomerationsprogramm.....	4
4	Dringlichkeit .....	4
5	Ablauforganisation und Kompetenzen bei Projekten .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
6	Konsequenzen einer Ablehnung .....	8
7	Investitionskosten und Kostenteiler.....	5
8	Antrag .....	8
	Aktenverzeichnis .....	10

#### 1 Ausgangslage

Das Quartier Hochbord rund um den Bahnhof Stettbach wird derzeit intensiv bebaut und verdichtet. In der heutigen Zentrumszone lebten Ende 2013 rund 230 Einwohner, Ende 2016 waren es bereits 620 Einwohner und Ende 2018 lebten im Hochbord bereits 1040 Personen. Bis 2025 gehen die städtischen Prognosen von mindestens 3300 Einwohnern aus. Die Zahl der Arbeitsplätze im selben Gebiet steigt ebenfalls steil an. Diese rasante Entwicklung betrifft nicht nur die Stadt Dübendorf, sondern auch das gegenüber liegende Zürcher Quartier Mattenhof, welches ebenfalls zunehmend verdichtet wird.

Dieses starke Wachstum im Raum Hochbord bedeutet, dass auf den Wegen innerhalb des Quartiers, aber auch auf Verbindungswegen zu angrenzenden Quartieren sowie entlang der Zugänge zum Bahnhof in kürzester Zeit mit deutlich höheren Personenflüssen zu rechnen ist. Die aktuellen Zugänge zum Bahnhof Stettbach sind in Spitzenzeiten bereits heute regelmässig überlastet. Am nördlichen Ende des Bahnhofs soll deshalb eine neue Fussgänger- und Velobrücke inkl. Treppenabgang als dritter Zugang auf das Mittelperron des Bahnhofs Stettbach realisiert werden. Der zusätzliche Zugang stellt für das Quartier Hochbord eine wichtige und attraktive ÖV-Erschliessung sicher und ist angesichts seines raschen Wachstums von höchster Bedeutung.

Die Brücke dient nicht nur als zusätzlicher Zugang zum Perron, sondern gleichzeitig als neue Quartierverbindung zwischen Dübendorf-Hochbord und Zürich-Mattenhof. Die Achse ist im kommunalen Richtplan eingetragen und soll die räumliche und funktionale Verbindung zwischen dem Hochbord und den angrenzenden Quartieren verbessern. Sie ist für den kombinierten Fussgänger- und Veloverkehr ausgelegt.

Die Stadt Dübendorf hat das Projekt «Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite» 2014 als Objektblatt Nr. 1.07 ins Gesamtverkehrskonzept aufgenommen und mit der Prioritätsstufe «hoch» versehen. Das Projekt wurde darüber hinaus in das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 2. Generation in der Kategorie A aufgenommen und wird daher vom Bund zu 35% mitfinanziert. Die



Stadt Zürich sowie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beteiligen sich ebenfalls an der Finanzierung, sodass auf die Stadt Dübendorf weniger als die Hälfte der Gesamtkosten entfällt.

Der Stadtrat beauftragte mit Beschluss Nr. 16-188 vom 26. Mai 2016 die Planergemeinschaft Butterfly, ein Vorprojekt für den dritten Aufgang am Bahnhof Stettbach zu erarbeiten. Aufbauend auf dem Vorprojekt wurde 2018 das Bauprojekt erarbeitet. Das Bauprojekt inkl. Kostenvoranschlag liegt nun vor und wurde vom Bund bereits als baureif und mitfinanzierbar eingestuft.

Am 5. September 2019 genehmigte der Stadtrat das Bauprojekt für die öffentliche Auflage nach § 16 und 17 StrG (SRB Nr. 19-323). Die Pläne und die Projektunterlagen lagen während 30 Tagen (vom Freitag, 13. September bis Montag, 14. Oktober 2019) auf und konnten bei der Abteilung Tiefbau eingesehen werden. Innerhalb der Auflagefrist sind keine Einsprachen eingegangen.

## 2 Zielsetzung

### *Projektbeschreibung*

Am nordöstlichen Ende des Bahnhofs Stettbach wird eine neue, öffentlich zugängliche Passerelle erstellt. Der Zugang zum Perron wird mit einem Treppenabgang in der Brückenmitte ermöglicht. Die Brücke ist für einen kombinierten Fussgänger- und Fahrradverkehr ausgelegt. Auf der Passerelle gilt ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge.

Die neue Passerelle wird die Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hochbord und den angrenzenden Stadtzürcher Quartieren massgeblich verbessern und entspricht damit dem entsprechenden Eintrag im kommunalem Richtplan. Ebenfalls wird der zusätzliche, direkte Perron-Zugang dazu dienen, die bestehenden Bahnhofszugänge zu entlasten und für das Quartier Hochbord auch in Zukunft einen attraktiven Zugang zum ÖV-Angebot sicherzustellen. Die bestehenden Bahnhofszugänge waren noch auf einen ganz anderen Kontext ausgelegt: bis 2013 lebten noch keine 230 Personen in der heutigen Zentrumszone Hochbord. Heute sind es bereits über 1000 und laut städtischen Prognosen werden im Hochbord bis 2025 mindestens 3300 Personen leben. Da die bestehenden Bahnhofszugänge zu Spitzenzeiten bereits heute regelmässig überlastet sind, stellt das aktuelle Projekt in Anbetracht des rasanten Wachstums von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Hochbord und den umliegenden Quartieren langfristig einen attraktiven Zugang zum ÖV-Angebot sicher.

Auf Seite der Stadt Zürich dient die neue Sagentobelbachbrücke als Richtungsgeber für den neuen Zugangsweg zur Passerelle. Wie der Sagentobelbachweg wird auch der Zugang auf der Westseite chaussiert. Von der Dübendorfer Ostseite gelangt man direkt vom Chästrägerweg über ein rund 15 Meter langes, asphaltiertes Wegstück auf die neue Passerelle.

Als behindertengerechte Erschliessung des Perrons ab Brücke war ursprünglich ein Lift vorgesehen. Im Laufe des Vorprojekts hat sich jedoch gezeigt, dass dieser aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der unmittelbaren Nähe zum Gleis massive und aufwändig zu realisierende Zusatzbauten mit unverhältnismässig hohen Kosten verursacht hätte. Daher wird der behindertengerechte Zugang zum Perron weiterhin via die bestehenden Zugänge sichergestellt. Die Wege sind bestehend und sowohl heute als auch künftig zumutbar.

### *Projektbegrenzung*

Das Projekt «Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite» umfasst den Bau der Passerelle inkl. Perronzugang. Ebenfalls Teil des Projekts sind die Geländeanpassungen auf beiden Seiten des Bahndammes und die Strassenbauarbeiten für die neue Querverbindung. Der Gleisbereich der SBB und das Perron werden im Endzustand kaum verändert. Gegebenenfalls müssen die taktilen Linien im Bereich der Treppe angepasst werden.



#### *Partnerschaftliche Finanzierung*

Da neben der Stadt Dübendorf auch die Stadt Zürich und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Notwendigkeit nach einem besseren Perron-Zugang und einer verbesserten Quartier-Verbindung erkannt haben, liegen von beiden Partnerinnen Kostengutsprachen für eine Mitfinanzierung des Projekts vor. Beide Partnerinnen haben ein hohes Interesse am Projekt und sind bereit, substantielle Beiträge zu dessen Umsetzung zu leisten. Ein Grossteil der Projektkosten wird somit von Dritten finanziert. Auf die Stadt Dübendorf entfällt weniger als die Hälfte der Gesamtkosten.

### **3 Gesamtverkehrskonzept und Agglomerationsprogramm**

#### *Gesamtverkehrskonzept Dübendorf*

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist das Planungsinstrument der Stadt Dübendorf, welches der strategischen und massnahmenorientierten Verkehrsplanung dient. Das vorliegende Projekt wurde bei der Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts als Objektblatt 1.07 in die Massnahmenplanung aufgenommen und vom Stadtrat am 2. Oktober 2014 verabschiedet (SRB Nr. 14-283). Das GVK-Objektblatt 1.07 dient seit seiner Verabschiedung als zeitliches und organisatorisches Koordinationsinstrument.

#### *Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 2. Generation*

Inhaltlich ist das GVK-Objektblatt auf die Massnahme G\_ÖV5 «Dübendorf – Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite» abgestimmt, welche in die 2. Generation des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal aufgenommen wurde (Bericht vom 30. Mai 2012). Als A-Priorität geniesst das Projekt höchste Priorität und profitiert bei der Umsetzung von finanzieller Unterstützung des Bundes.

Für Projekte mit A-Priorität, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden sollen, muss in der Regel zwei Jahre vor geplantem Baubeginn das Vorprojekt beim Bund eingereicht werden. Das Vorprojekt wurde im April 2016 über den Kanton Zürich eingereicht. Das Gesuch für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung inkl. Bauprojekt und Kostenvoranschlag wurde am 21. Dezember 2018 ebenfalls auf dem Dienstweg eingereicht.

Mit Schreiben vom 21. Juni 2019 sicherte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) der Stadt Dübendorf die Mitfinanzierbarkeit gemäss eingereichten Unterlagen zu (siehe Kapitel 6). Sobald die Genehmigung des Baukredits vonseiten der Stadt Dübendorf vorliegt, kann die Finanzierungsvereinbarung gemäss Art. 24 MinVV abgeschlossen werden.

### **4 Dringlichkeit**

Für die Stadt Dübendorf ist das Projekt von höchster Relevanz. Das Quartier Hochbord wächst stark und hat bereits heute mehr als viermal so viele Einwohner als noch vor fünf Jahren. Die Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze ist also in vollem Gange. Für die Standortattraktivität, eine attraktive Langsamverkehrsverbindung zur Stadt Zürich sowie zur Sicherstellung der elementaren ÖV-Verbindung ist es wichtig, dieser Entwicklung auf Seiten der Infrastruktur zu entsprechen.

Eine terminliche Dringlichkeit ergibt sich zudem aufseiten der Finanzierung: das Projekt ist als A-Priorität im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation enthalten. Der Bund, welcher im Rahmen der zweiten Generation 35% der A-Massnahmen finanziert, macht seinen Beitragssatz für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme direkt vom Umsetzungsstand der vorangehenden



Generationen abhängig. Zudem sind die Bundesmittel begrenzt und zwischen den mitzufinanzierenden Massnahmen besteht ein grosser Wettbewerb. Es ist daher im Interesse der Stadt Dübendorf, ihre dringlichen Massnahmen tatsächlich umzusetzen, damit ihre Massnahmen bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme späterer Generationen wieder berücksichtigt werden.

## 5 Ablauforganisation und Kompetenzen

Die federführende Massnahmenträgerin des vorliegenden Projekts ist die Stadt Dübendorf. Die SBB und Stadt Zürich sowie auch der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beteiligen sich nicht an der Planung, finanzieren das Projekt jedoch mit. Die präzise Kostenaufstellung ist Kapitel 6 zu entnehmen.

## 6 Investitionskosten und Kostenteiler

### *Investitionskosten*

Die gesamthaften Investitionskosten betragen Fr. 3'040'000.00 (Preisindex Stand Oktober 2018). Die Kostengenaugigkeit beträgt auf Stufe Bauprojekt +/-10%. Es wurde deshalb 10% Reserve eingerechnet (verteilt auf 5% «Nicht berücksichtigte Kleinpositionen» und 5% «Unvorhergesehenes»).

Regie		Fr.	84'056.00
Prüfungen		Fr.	33'623.00
Baustelleneinrichtungen		Fr.	201'735.00
Gerüste		Fr.	48'000.00
Abholzen und Roden		Fr.	5'000.00
Abbrüche und Demontagen		Fr.	31'000.00
Bauarbeiten für Werkleitungen		Fr.	120'000.00
Pfähle		Fr.	106'600.00
Abdichtungen für Bauwerke unter Terrain und Brücken		Fr.	7'758.00
Garten- und Landschaftsbau		Fr.	61'400.00
Baugruben und Erdbau		Fr.	96'970.00
Fundationsschichten und Materialgewinnung		Fr.	36'600.00
Belagsarbeiten		Fr.	69'400.00
Kanalisation und Entwässerung		Fr.	55'000.00
Ortbetonbau		Fr.	86'550.00
Montagegerüst		Fr.	61'000.00
Montagebau in Stahl		Fr.	801'000.00
Fahrzeugrückhaltesysteme und Geländer		Fr.	72'350.00
Signalisierung		Fr.	22'500.00
Diverse Kleinpositionen	5%	Fr.	84'056.00
Unvorhergesehenes / Reserve	5%	Fr.	84'056.00
<b>Zwischentotal Baukosten</b>	<b>ohne MwSt.</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'168'655.00</b>
Planerhonorare, Nebenkosten inkl. Vorstudien und Drittleistungen		Fr.	542'000.00
Geologische Erkundungen		Fr.	25'000.00
Kosten Bauherr, Bewilligungen, Dokumentation		Fr.	186'000.00
Sicherheit und Anlagen SBB, Sicherheitsnachweise, etc.		Fr.	176'933.00
<b>Zwischentotal</b>	<b>ohne MwSt.</b>	<b>Fr.</b>	<b>3'098'588.00</b>





MwSt.	7.7% bzw. 2.5%	Fr.	237'395.00
<b>Gesamttotal inkl. MwSt. (Preisindex Oktober 2018)</b>	<b>gerundet</b>	<b>Fr.</b>	<b>3'336'000.00</b>
Bereits finanzierte Leistungen (Vorstudie, Vor- und Bauprojekt)		Fr.	- 296'000.00
<b>Gesamtkosten inkl. MwSt. (gerundet)</b>		<b>Fr.</b>	<b>3'040'000.00</b>

<sup>1</sup> Schweizerischer Baupreisindex - Entwicklung der Baupreise. Indexwert für die Grossregion Zürich, Tiefbau.  
In die Gesamtkostenrechnung wurden bereits finanzierte Leistungen (Vorstudie, Vor- und Bauprojekt) aufgenommen, da diese bei der Eingabe im Agglomerationsprogramm als Ausgaben aufzuführen sind. Zudem sollten sie bei der Verhandlung des Kostenteilers zwischen den Städten Dübendorf und Zürich und den SBB berücksichtigt werden. Diese Planungsarbeiten wurden jedoch zulasten der Investitionsrechnung mit stadträglichem Beschluss vom 26.5.2016 bereits rechtskräftig bewilligt (SRB Nr. 16-188) und sind nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Kreditbeschlusses.

#### Bundesbeitrag (Agglomerationsprogramm)

Die Zusicherung der Bundesgelder ist schriftlich am 21. Juni 2019 erfolgt. Die Berechnung des Bundesbeitrages stützt sich auf die Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 12. Dezember 2007. Der Bundesbeitrag kann 35% der ursprünglich eingegebenen Kosten nicht überschreiten und wird lediglich auf die so genannten «anrechenbaren Kosten» gemäss genannter Weisung gewährt.

Die erste Kostenschätzung im Rahmen der Vorstudie vom 30. September 2011 ging von Gesamtkosten von Fr. 2.3 Millionen aus. 35% dieser damals im Agglomerationsprogramm eingegebenen Kosten ergeben einen maximalen Bundesbeitrag von Fr. 720'000.00. Dieser beruht allerdings auf dem Preisindex mit Stand Oktober 2015 exkl. Mehrwertsteuer. Heute beläuft sich der Beitrag des Bundes auf Fr. 950'000.00, da Mehrwertsteuer und Teuerung (Preisindex Oktober 2018) berücksichtigt werden:

	Teuerung <sup>1</sup>	Max. Bundesbeitrag	MwSt. <sup>2</sup>	Total (auf 10'000 gerundet)
Basis Preisindex 1998	100	674'789.13	-	-
Oktober 2005	106.7	<b>720'000.00</b>	55'400.00	780'000.00
Oktober 2018	131.2	885'300.00	68'100.00	<b>950'000.00</b>

<sup>1</sup> Schweizerischer Baupreisindex - Entwicklung der Baupreise. Indexwert für die Grossregion Zürich, Tiefbau.

<sup>2</sup> Die Mehrwertsteuer betrug im Oktober 2005 7.6%, im Oktober 2018 7.7%.

Die Zusicherung der Bundesgelder vom 21. Juni 2019 garantiert somit eine Übernahme von Fr. 950'000.00 (Preisstand Oktober 2018, gerundet) über das Agglomerationsprogramm.

#### Kostenteiler

Neben dem Bund finanzieren auch die Stadt Zürich und die SBB einen Teil der Projektkosten.

Vonseiten der Stadt Zürich liegt eine Verfügung vom 26. Oktober 2018 vor, welche der Stadt Dübendorf einen pauschalen Investitionsbeitrag in der Höhe von Fr. 660'000.00 inkl. MwSt. (Preisbasis Januar 2018) garantiert. Der Objektkredit steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung.

Die SBB Infrastruktur sichert der Stadt Dübendorf gemäss Schreiben vom 7. Juni 2018 im Falle der Umsetzung des Projekts die anfallenden Eigenleistungen der SBB-Fachdienste in der Höhe von max. Fr. 190'000.00 inkl. MwSt. zu. Zusätzlich beteiligt sich die SBB mit einer einmaligen Zahlung von Fr.



50'000.00 inkl. MwSt. am Projekt. Damit liegt vonseiten SBB eine verbindliche Zusage für insgesamt Fr. 240'000.00 inkl. MwSt. vor. Der Betrag der SBB ist nicht indexiert.

In nachfolgender Tabelle wird aufgezeigt, welche Anteile der Projektkosten vom Bund, von der Stadt Zürich sowie den SBB getragen werden. Daraus ergibt sich der Restbetrag, welchen die Stadt Dübendorf selber finanzieren muss. Es ist zu beachten, dass die Stadt Dübendorf das Kostenrisiko für allfällige Kostenüberschreitungen selber trägt. Es wurden hinreichend Reserven eingeplant.

Total Projektkosten inkl. MwSt.	Fr.	3'040'000.00
Bund (Agglomerationsprogramm)	Fr.	950'000.00
SBB	Fr.	240'000.00
Stadt Zürich	Fr.	660'000.00
<b>Restbetrag (Kosten für Stadt Dübendorf, Preisindex Okt. 2018, inkl. MwSt.)</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'190'000.00</b>

Das Projekt ist in der Investitionsplanung 2018 bis 2022 mit Fr. 1.35 Mio. beinhaltet.

Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund kann erst nach Vorliegen des rechtskräftigen letztinstanzlichen Beschlusses abgeschlossen werden, also erst wenn der entsprechende Gemeinderatsbeschluss rechtskräftig ist. Dies ist eine zwingende Anforderung des Bundes und wird deshalb bei allen Massnahmen des Agglomerationsprogramms so gehandhabt. Da von der Stadt Zürich und der SBB verbindliche Kostengutsprachen vorliegen und auch die Zusicherung der Bundesgelder verbindlich ist, kann für den Restbetrag der Nettokredit beantragt werden. Dies entspricht dem üblichen Vorgehen bei Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Gestützt auf Art. 30 der Gemeindeordnung liegt die Kompetenz für die Bewilligung der einmaligen Ausgaben von Fr. 1'190'000.00 beim Gemeinderat.

#### *Folgekosten*

Die Folgekosten für die Stadt Dübendorf, welche im ersten Jahr nach Inbetriebnahme anfallen, berechnen sich wie folgt:

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
<b>Kapitalfolgekosten</b>				
Abschreibungen Strasse	1'190'000.00	40	2.5%	29'750.00
Verzinsung Strasse	1'190'000.00		0.00	0.00
Total Kapitalfolgekosten				29'750.00
<b>Betriebliche Folgekosten</b>				
<i>Keine</i>	00.00			0.00
Total Betriebliche Folgekosten				0.00
<b>Total Folgekosten</b>				<b>29'750.00</b>



## 7 Konsequenzen einer Ablehnung

Die im kommunalen Richtplan vorgesehene Verbesserung der Quartierverbindung zwischen dem Hochbord und den angrenzenden Zürcher Quartieren könnte nicht umgesetzt werden. Weiter würden die sich in den kommenden Jahren stark erhöhenden Personenflüsse den Zugang zum Bahnhof Stettbach immer mehr überlasten.

Das starke Wachstum im Hochbord würde über kurz oder lang die Ausarbeitung einer Alternativlösung erzwingen, um den ungehinderten Zugang zum Bahnhof Stettbach weiterhin sicherzustellen. Allerdings würde eine solche Massnahme nicht mehr zu mehr als einem Drittel vom Bund finanziert, und müsste von der Stadt Dübendorf sowie allfälligen weiteren Partnern alleine getragen werden.

Eine Nicht-Umsetzung der A-Massnahme würde sich negativ auf die Bewertung des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal auswirken und hätte zur Folge, dass der Beitragssatz für alle Massnahmen aus Nachfolgenerationen niedriger ausfallen könnte.

## 8 Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Für den Bau des nördlichen Zugangs zum Bahnhof Stettbach wird ein einmaliger Kredit von Fr. 1'190'000.00 (Preisindex Stand Oktober 2018, inkl. MwSt.) bewilligt.

Dübendorf, Datum

Stadtrat Dübendorf

André Ingold  
Stadtpräsident

Martin Kunz  
Stadtschreiber





**GR Geschäfts-Nr. 132/2019**

---

**Genehmigung Baukredit «Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite»**

---

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf, Datum

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Patrick Schärli  
Präsident

Edith Bohli  
Sekretärin

---

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf, Datum

Gemeinderat Dübendorf

Reto Heeb  
Präsident

Edith Bohli  
Sekretärin

---

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des  
Bezirksrates Uster  
vom Datum



## **Aktenverzeichnis**

GR Geschäft-Nr. 132/2019

### **Genehmigung Baukredit «Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite»**

---

1. Weisung vom (dreifach)
2. Stadtratsbeschluss Nr. 19-411 vom 7. November
3. Technischer Bericht Bauprojekt vom 01.09.2019
4. Kostenvoranschlag Bauprojekt vom 30.06.2019
5. Übersichtsplan 1:200 vom 26.09.2018
6. Konstruktionsplan 1:100 vom 26.09.2018
7. Zusicherung der Bundesgelder über Finanzierbarkeit der Massnahme vom 21.06.2019
8. Kostengutsprache SBB vom 07.06.2018
9. Verfügung der Stadt Zürich zur Kostenübernahme vom 26.10.2018