

33.03 / 36.10

Strassen / Langsamverkehr

Bülach Nord; Neubau Fussgänger-Passerelle über SBB-Gleise

Projektfestsetzung, Kreditbewilligung und Vergaben

Ausgangslage

Am 18. Mai 2015 bewilligte der Gemeinderat Bülach (heute Stadtparlament) einen (Netto-) Rahmenkredit in der Höhe von 18.4 Mio. Franken (inkl. MwSt.) als gebundene Ausgabe zulasten der Investitionsrechnung der Stadt Bülach [Beilage 1]. Der Rahmenkredit umfasste die auf die Stadt entfallenden Kosten im Zusammenhang mit der Umsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord sowie des revidierten Richtplans Verkehr (Radwege, Fuss- und Wanderwege). Zu den Ausgaben zählten insbesondere öffentliche Infrastrukturanlagen (Plätze und Pärke, Passerelle usw.), die einerseits die Voraussetzung für die Entwicklung und Attraktivierung der einzelnen Areale resp. des Stadtteils Bülach Nord bildeten und andererseits für die Bewältigung des Mehrverkehrs (u.a. Knoten- und Spurenausbauten) erforderlich waren. Verschiedene Infrastrukturanlagen wurden in der Zwischenzeit erfolgreich realisiert. Die vom beantragten Rahmenkredit umfassten Aufwendungen für öffentliche Infrastrukturanlagen bezweckten die Anbindung bzw. Einbindung der neuen Stadtteile ins bestehende Siedlungsgefüge. Dies erforderte und erfordert auch zukünftig die Optimierung der bestehenden lokalen und übergeordneten Verkehrsinfrastruktur zugunsten der Öffentlichkeit, also der Bevölkerung von Bülach Nord wie auch der angrenzenden Siedlungsteile.

Als wesentliche und noch nicht umgesetzte Infrastrukturbauwerke des die Stadt Bülach verpflichtenden öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord, fungiert die geplante Passerelle, welche die neuen Stadtteile Bülachguss und Glasi inskünftig mit dem Gebiet Spitalwald verbinden soll. Die Passerelle dient neben der Überführung der Bahnanlagen somit auch als Verbindung und Groberschliessungsanlage zwischen verschiedenen Stadtteilen. In Bezug auf die geplante Passerelle kommt dem beantragten Kreditbeschluss (wie es bereits beim Rahmenkredit aus dem Jahr 2015 der Fall war) materiell die Funktion zu wie ein Erschliessungsplan nach dem Planungs- und Baugesetzes (PBG), welcher zur Erstellung der öffentlichen Groberschliessung von Stadtteilen bzw. Bauzonen dient, und die Kosten bereits mit der Planfestsetzung durch den Gemeinderat (heute Stadtparlament) als bewilligt und gebunden gelten (§ 92 Abs. 2 PBG). Mit der Festsetzung der revidierten Richt- und Nutzungsplanung durch die Legislative zur Entwicklung von Bülach Nord, vorab des öffentlichen Gestaltungsplans Bülach Nord, ging der Gemeinderat (heute Stadtparlament) als rechtsetzende Behörde neben der



Verabschiedung des planerischen Gehalts auch unmittelbar die Verpflichtung ein, die auf die öffentliche Hand entfallenden Infrastrukturkosten bzw. Finanzmittel bereitzustellen, damit die im Gestaltungsplan verankerten öffentlichen Infrastrukturanlagen – und so insbesondere die Passerelle – projektiert und realisiert werden können.

Mit der Entwicklungsvereinbarung «Bülach Nord» vom 18. Mai 2015 ist es der Stadt zudem gelungen, namhafte Entwicklungsbeiträge der privaten Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen zu sichern. Im Gegenzug hat sich die Stadt vertraglich verpflichtet, die nutzungsplanerisch vorgesehene Passerelle und weitere Infrastrukturbauten fristgerecht zu planen und zu erstellen. Eine Verzögerung oder gar der Verzicht auf die Umsetzung von Infrastrukturanlagen (und so auch der Passerelle) hätte neben dem Vertragsbruch als solchem die Rückzahlung der Infrastrukturbeiträge zur Folge. Aufgrund der Entwicklungsvereinbarung, welche durch die Genehmigung des Gemeinderats (heute Stadtparlament) für alle Parteien verbindlich wurde, bleibt der Stadt Bülach in Bezug auf die Projektierung und Realisierung der Passerelle auch aus diesem Grund keine Ausgabenfreiheit. Vielmehr ist der Kredit – soweit er über den als gebundene Ausgabe bewilligten Rahmenkredit aus dem Jahr 2015 hinausgeht – erneut als gebundene Ausgabe zu betrachten und zu beschliessen. Der Neubau der Passerelle ist Bestandteil des Rahmenkredits.

Die Massnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems Bülach Nord – Teil Gleisquerung wurden dem Kanton zuhanden der Agglomerationsprogramme 3. Generation (AP 3G) des Bundes gemeldet. Nur mit dieser direkten Anbindung können die Ziele des kantonalen Modellsplits erreicht und Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes beantragt werden.

Mit Beschluss Nr. 242 vom 13. Juli 2016 bestimmte der Stadtrat das Ingenieurbüro F. Preisig AG, Zürich, als Projektverfasser für die kommunalen Infrastrukturbauten im Zusammenhang mit der Entwicklungsvereinbarung Bülach Nord; u.a. auch für den Neubau der Passerelle über die SBB-Gleise [B1]. Im Rahmen dieses Beschlusses bewilligte der Stadtrat einen Kredit von 160 000 Franken für die Grundlagenabklärungen und Variantenstudien betreffend diese Passerelle.

Für die Passerelle verabschiedete der Stadtrat nachfolgende Beschlüsse für die Projektierung:

SRB Nr. 242	13. Juli 2016	Projektkredit für Planung	[B2]	160 000	Fr.
SRB Nr. 205	11. Juli 2018	Erhöhung Projektierungskredit	[B3]	40 000	Fr.
SRB Nr. 321	31. Okt. 2018	Weiterer Projektierungskredit	[B4]	400 000	Fr.
SRB Nr. 452	17. Nov. 2021	Weiterer Projektierungskredit	[B5]	600 000	Fr.
SRB Nr. 363	20. Sept. 2023	aktueller Projektstand zur Kenntnis	[B6]		



SRB Nr. 37	31. Jan. 2024	Weiterer Projektierungskredit / Vergabe BHV/BHU	[B7]	1.65 Mio.	Fr.
SRB Nr. 164	22. Mai 2024	Kredit für Projektänderung Treppenoption	[B8]	240 000	Fr.
SRB Nr. 165	22. Mai 2024	Kredit für Projekt und Submission Treppe/Velo-PP	[B9]	220 000	Fr.
SRB Nr. 166	22. Mai 2024	Kredit für Vertiefungsstudie Nutzenermittlung	[B10]	75 000	Fr.

Somit beträgt die bewilligte Projektierungskreditsumme beim Objekt INV00066 Fussgänger-Passerelle 3.385 Mio. Franken.

Kosten / Verpflichtungskredit

Aufgrund von Weiterentwicklungen und Kostensteigerungen hat sich der finanzielle Aufwand für die Stadt Bülach seit Planungsbeginn deutlich erhöht, wo hingegen die Beiträge Dritter gleichgeblieben sind. Daher wird zurzeit geprüft, ob die Passerelle auch mit Beiträgen aus anderen Finanzquellen mitfinanziert werden kann. Entsprechende Unterlagen sind vorbereitet damit die Stadt zusammen mit der SBB beim Bundesamt für Verkehr vorstellig werden kann.

Der ursprüngliche Projektauslöser für die Passerelle waren die Umnutzungen der Gebiete Glasi und Guss, in welchen aus den früheren Produktionsstätten Wohn- und Arbeitsplätze für Dienstleistung und Gewerbe entstanden sind. Die Anbindung dieser Gebiete an den Bahnhof Bülach wurde im Sinne einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsplanung mit dem Passerellen-Projekt wesentlich verbessert. Das Projekt wurde deshalb ins AP 3G des Kantons Zürich aufgenommen und als beitragsberechtigtes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) anerkannt. Zu jenem Zeitpunkt gingen die Beteiligten davon aus, dass dieses Projekt im Sinne des Eisenbahngesetz (EBG) als Nebenanlage nach Art. 18m EBG eingestuft würde, insbesondere auch deshalb, weil das ursprüngliche Passerellen-Projekt nebst dem Bahnzugang vor allem auch als Quartierverbindung für den Veloverkehr geplant war. Mit der Änderung des EBG vom 1. Juli 2020 hat die SBB mit Brief vom 4. Dezember 2020 der Stadt Bülach den Entscheid des Bundesamts für Verkehr (BAV) mitgeteilt, dass die Passerelle nicht mehr als Nebenanlage (Art. 18m EBG) sondern neu als Infrastrukturprojekt nach Art. 18 Abs. 1 bzw. 1^{bis} EBG eingestuft wurde, da sie überwiegend die Funktion des Bahnzugangs beinhaltet [B15_1]. Als direkte Folge davon musste auf die quartierverbindende Veloführung via Passerelle verzichtet werden, und die Passerelle musste neu nicht mehr nach kantonalem Strassengesetz (Strassenprojekt), sondern mittels Plangenehmigungsverfahren (PGV) genehmigt werden. Diese verfahrensmässige «Kehrtwende» führte einerseits zu einer kompletten Überarbeitung des Passerellen-Projekts mit entsprechendem Mehraufwand, sodass es den Anforderungen der SBB an ein Bahninfrastrukturprojekt vollumfänglich gerecht werden konnte. Andererseits bedeutete das vom BAV verfügte PGV, dass die Passerelle neu als

Protokoll Auszug



Behörde Stadtrat

Klassifizierung öffentlich

Beschluss-Nr. 134

Sitzung vom 26. März 2025

Infrastrukturprojekt eingestuft wurde, welches überwiegend dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn dient.

Infrastrukturprojekte werden zur Hauptlast durch den Bund finanziert und durch die Kantone mitfinanziert (EBG Art. 49 Abs. 1 und 2). Dieser Grundsatz im EBG gilt für alle Infrastrukturprojekte der Bahn und im vorliegenden Fall der Passerelle Bülach im Besonderen. Sämtliche bisherigen Bestrebungen der Stadt Bülach, das Passerellen-Projekt mit Beiträgen seitens der SBB aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) auch nur teilweise zu finanzieren, wurden mit Verweis auf die Einstufung der Passerelle als Nebenanlage abgelehnt.

Im bewilligten Rahmenkredit von 18.4 Mio. Franken vom Mai 2015 ist die Passerelle mit Nettokosten von 0.8 Mio. Franken enthalten.

Der Kostenvoranschlag (KV) vom 31. Mai 2023 wies Kosten in der Höhe von 18.5 Mio. Franken aus. Der zusätzliche Treppenabgang bei der Glashüttenstrasse wurde mit Kosten von 795 000 Franken veranschlagt, was eine Gesamtsumme für den KV von 19.295 Mio. Franken ergab.

Aufgrund der durchgeführten Submissionen per Ende 2024 ergibt sich nachfolgender Kostenstand:

Projektierungskosten	3 385 000 Fr.
Baukosten	<u>25 115 000 Fr.</u>
Total Bruttokosten	28 500 000 Fr.
Abzgl. Grundeigentümerbeiträge (Beträge erhalten)	4 300 000 Fr.
Total Nettokosten (ohne NAF/Agglobeitrag)	24 200 000 Fr.
Davon bereits bewilligte Kosten (Projektierungskredite)	<u>3 385 000 Fr.</u>
Noch zu bewilligende Netto-Kosten	20 815 000 Fr.

In der Regel wird der Verpflichtungskredit brutto bewilligt. Da bei diesem Geschäft bereits vereinnahmte oder verbindlich zugesicherte Beiträge (Beträge) vorliegen, ist es zulässig, den Verpflichtungskredit netto zu bewilligen.



Finanzierung

Investitionskosten

Die Kosten sind im aktualisierten Investitionsprogramm 2025 – 2029 / Version 1 eingestellt. Im Budget 2025 der Investitionsrechnung sind für die Passerelle auf dem Investitionskonto 6150.5010.01/INV00066 6 Mio. Franken enthalten.

Bruttokosten	28 500 000 Fr.
Abzgl. Grundeigentümerbeiträge	4 300 000 Fr.
Abzgl. Beitrag aus NAF (AP3G; schriftliche Zusicherung fehlt noch)	4 760 000 Fr.
Nettokosten zu Lasten allgemeiner Haushalt	<u>19 440 000 Fr.</u>

Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten werden gemäss dem Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden (HRM2) wie folgt berechnet:

Kapitalfolgekosten:

Die Kapitalfolgekosten (Abschreibung, Verzinsung) betragen 3.16 %, bei einer Nutzungsdauer von 40 Jahren, unter Berücksichtigung einer linearen Abschreibung innert 40 Jahren

614 304 Fr.

Betriebliche Folgekosten:

Die Sachaufwendungen werden mit 2 % der Bruttoanlagekosten veranschlagt, das heisst mit jährlich

570 000 Fr.

Personelle Folgekosten:

Jährliche Personalkosten für Reinigung und Winterdienst (Schätzung)

15 000 Fr.

Total jährliche Folgekosten

1 199 304 Fr.

Einnahmen

Grundeigentümerbeiträge; Es stehen gemäss Entwicklungsvereinbarung vom 18. Mai 2015 für diese Investition Grundeigentümerbeiträge von 4.3 Mio. Franken zur Verfügung (Zahlungseingang im Jahr 2017). Die Zahlungseingänge wurden auf dem Bilanzkonto 2006.40 «Depotgelder Grundeigentümer



Bülach Nord» verbucht und können von diesem nach Baufortschritt auf das Investitionskonto INV00066 vereinnahmt werden.

Bundesbeiträge

Die neue Passerelle ist Teil des Agglomerationsprogramms Zürich Glattal 3. Generation. Für die Massnahme wurde 2018 ein Bundesbeitrag aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) von 3.94 Mio. Franken gesprochen, was 40 % der damals geschätzten Gesamtkosten von 9.85 Mio. Franken entsprach. Teuerungsbereinigt stehen im Jahr 2025 4.76 Mio. Franken in Aussicht. Das abschliessende Gesuch um Finanzierungsbeteiligung kann erst mit Vorliegen eines rechtskräftigen Kreditbeschlusses eingereicht werden.

Aufgrund von Weiterentwicklung und Kostensteigerungen hat sich der vorgesehene finanzielle Beitrag der Stadt deutlich erhöht, während die Kostenbeteiligung aus dem NAF und seitens Grundeigentümer gleichgeblieben ist. Daher wird geprüft, ob das Projekt aus anderen Finanzquellen unterstützt werden kann. Angesichts der Tatsache, dass die Passerelle ausschliesslich für Fussgänger geplant ist und hauptsächlich den Zugang zum Bahnhof verbessert, ist auszuloten, ob eine (Mit-) Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) angezeigt wäre. Entsprechende Vorarbeiten, um den Nutzen der Passerelle herzuleiten und einzugrenzen sind abgeschlossen. Gespräche mit der SBB haben stattgefunden und die Aussprache beim BAV ist noch ausstehend.

Begründung Mehrkosten

Die folgenden Gründe sind im Wesentlichen für die Mehrkosten verantwortlich:

Projekterweiterung

Die Zugänglichkeit zur Passerelle aus Richtung Glasi-Quartier wurde durch eine Neuordnung und -gestaltung des Liftes und eine zusätzliche Treppe optimiert (plus 0.795 Mio. Franken).

Baustelleneinrichtung und Baustellensicherheit

Die Bauarbeiten finden mehrheitlich in Nachtsperrungen mit parallelaufendem Bahnbetrieb statt. Die Kosten für die Sicherung der Arbeiten auf der Baustelle und für die Sicherheit der durchfahrenden Züge ist doppelt so hoch wie sonst üblich (plus 2.3 Mio. Franken).

Rohstoffpreis

Der Weltmarkt-Preis für die benötigten mehreren Hundert Tonnen Stahl inkl. Bearbeitung (Schweissen / Beschichten) ist massiv auf rund 10 000 Franken pro Tonne angestiegen (plus 1.7 Mio. Franken).



Projektleistungen SBB

Aufgrund der Komplexität der Baustelle und des Bauvorhabens fallen die benötigten Projektleistungen der SBB umfangreicher aus als angenommen (plus 0.68 Mio. Franken).

Präzisierungen und Ergänzungen

Bei der Konkretisierung des Bauvorhabens im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Submission wurden Präzisierungen und Ergänzungen unter anderem bei der Abgeltung von Rechten und Dienstbarkeiten sowie beim Bau von Werk- und Fahrleitungen notwendig (plus 1.56 Mio. Franken).

Teuerung und Kosten-Ungenauigkeit

Die letzte Kostenschätzung datiert aus dem Jahr 2023, auf Kostenbasis 4. Quartal 2022, war mit einer Unschärfe behaftet und basierte auf damaligen Preisen (plus 3.105 Mio. Franken).

Gebundenheit

Ausgaben gelten als gebunden, wenn die Gemeinde durch einen Rechtssatz, durch einen Entscheid eines Gerichts oder einer Aufsichtsbehörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörden zu ihrer Vornahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum bleibt (§ 103 Abs. 1 Gemeindegesetz).

Die zeitliche und örtliche Gebundenheit ergibt sich sowohl aus den rechtskräftigen Planfestlegungen wie auch der die Stadt als Vertragspartnerin verpflichtenden Entwicklungsvereinbarung. Planung und Realisierung der von der Stadt Bülach zu erstellenden Passerelle, haben koordiniert mit den privaten Bauvorhaben in Bülach Nord zu erfolgen. Mit der Fertigstellung des Hauses T, Glashüttenstrasse (Grundstück Nr. 9057) sowie dem vorbereiteten Durchgang zum dereinstigen Aufgang zur Passerelle hat die private Grundeigentümerin, Patrimonium Anlagestiftung, die nötigen baulichen Vorleistungen erbracht. Das Zeitfenster für die Stadt Bülach für die Realisierung der Passerelle beträgt gemäss Entwicklungsvereinbarung vom 18. Mai 2015 15 Jahre. Aufgrund der komplexen Abstimmung der Planung und Realisierung der Passerelle auf den Bahnbetrieb sowie der Einhaltung von vorgegebenen Sperrzeiten lässt die Erstellung der Passerelle keinen weiteren Aufschub zu. Örtlich ist die Gebundenheit aufgrund der nutzungsplanerischen Festlegungen – d.h. der grundeigentümerverbindlichen und parzellenscharfen Anordnung im öffentlichen Gestaltungsplan Bülach Nord bzw. der vorgegebenen Lage der Passerelle – gegeben. Eine alternative Baute bezüglich Gleisquerungen wäre die Erstellung einer Personenunterführung. Aus Kostengründen wurde bereits im Jahr 2015 mit dem Gestaltungsplan Bülach Nord entschieden, eine Passerelle zu erstellen. Somit besteht sachlich, zeitlich



und örtlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum. Mithin ist der Objektkredit als gebundene Ausgabe im Sinne von § 105 Gemeindegesetz zu beschliessen.

Verpflichtung gegenüber Bülach Nord

Die Passerelle ist als Stadtteil-überspannendes, barrierefreies Generationen-Projekt ihren Preis wert. Nach der schnellen und dynamischen Entwicklung der beiden Quartier Glasi und Guss in den letzten Jahren werden sie mit der Passerelle enger an die Stadt Bülach angebunden. Die Investorinnen und Investoren, die im Glasi und Guss dreistellige Millionenbeträge verbauten, sowie die Menschen, die in die neuen Stadtteile zogen oder dort Arbeitsstellen angenommen haben, taten dies mit der Erwartung, dass die Stadt die angekündigte Passerelle zu den Gleisen und über die Gleise möglichst schnell erstellt. Gemäss Entwicklungsvereinbarung wurde festgehalten, die Realisierung der Infrastruktur zeitnah anzustreben. Sollte innert 15 Jahren ab Rechtskraft der ersten Baubewilligung der Bau der Infrastrukturmassnahmen nicht aufgenommen worden sein, erfolgt eine zinslose Rückerstattung der Pauschalbeträge an die Grundeigentümer, welche die Pauschalbeträge einbezahlt hatten. Im Falle von Teilrealisierungen erfolgt eine anteilmässige Rückerstattung.

Projektstand:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PGV)-Dossier für die Passerelle über die SBB-Gleise wurde dem BAV am 13. Juli 2023 mit dem Plangenehmigungsgesuch eingereicht. Zudem wurde das Projekt unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) bzw. Amt für Mobilität des Kantons Zürich (AFM) während 30 Tagen vom 3. Januar bis 4. Februar 2024 öffentlich aufgelegt.

Die Passerelle wurde mit Verfügung vom 20. September 2024 durch das BAV genehmigt; die mit der Genehmigung verbundenen Auflagen werden derzeit abgearbeitet. Aufgrund der kantonalen öffentlichen Auflage sind keine Einsprachen eingegangen. Am 18. Dezember 2024 wurde zudem das PGV-Dossier für den zusätzlichen Treppenaufgang mit Lift auf Höhe der Glasi-Strasse dem BAV als Projektänderung eingereicht. Die Stellungnahme des Kantons vom 12. Februar 2025 wurde mit der Stellungnahme der Stadt am 10. März 2025 beantwortet.

Hoher Nutzen und Notwendigkeit

Die Passerelle bietet primär einen Nutzen für:

- Zugreisende, die zu Fuss an den Bahnhof gelangen, vor allem aus den Arealen Glasi und Guss: Für sie verkürzt sich der Weg.
- Zugreisende, die in Bülach umsteigen: Die Passerelle ermöglicht je nach Aussteigeort einen kürzeren Weg beim Umsteigen.



- Zugreisende, welche mit dem Velo zum Bahnhof kommen: Sie gewinnen 80 neue Veloabstellplätze und einen schnelleren Zugang zu den Gleisen.
- Zugreisende, welche mit dem Bus an den Bahnhof kommen: Mit der neuen Bus-Haltestelle Glasi und der Passerelle gelangen sie direkter zum Perron.
- Zu Fuss Gehende, welche aus den Arealen Glasi/Guss ins Spitalquartier oder das Naherholungsgebiet Spitalwald gelangen wollen. Sie erhalten die Möglichkeit einer direkten Gleisquerung (aufhebende Trennwirkung der Geleise durch die Passerelle).
- Für zu Fussgehende, welche heute noch über das Gelände des Freiverlads gehen und was künftig nicht mehr möglich sein wird, entfällt der Umweg via Schaffhauserstrasse.

Die Zahl der Menschen, die den Bahnhof Bülach täglich nutzen, wird sich bis 2040 stark erhöhen (+ 63 % gegenüber 2020). Voraussichtlich ab 2042 wird die bestehende Personenunterführung des Bahnhofs überlastet sein. Die Passerelle schafft Abhilfe. Rund 5 200 Menschen, die im Einzugsgebiet der Passerelle wohnen oder arbeiten, werden täglich von kürzeren, schnelleren und barrierefreien Wegen profitieren. Durch die eingesparten Wegzeiten entsteht ein volkswirtschaftlicher Gewinn von rund 1.3 Mio. Franken pro Jahr. (gemäss Vertiefungsstudie, [B11]; Seite 16)

Submission / Arbeitsvergabe

Die öffentliche Ausschreibung der Baumeister- und der Stahlarbeiten und Liftanlagen startete am 18. Oktober 2024, die Offertöffnung erfolgte am 13. Dezember 2024.

a) Baumeister- und Stahlbauarbeiten

Es gingen vier Angebote ein, diese führten zu folgenden Resultaten:

Nr.	Anbieter	Bereinigte Angebotssumme Fr.	Abweichung %
1	Jak. Scheifele AG, Variante	16 252 325.90	---
2	Jak. Scheifele AG, Amtslösung	17 074 680.40	5.06
3	Strabag AG	19 253 391.15	18.35
4	Specogna Bau AG	21 031 130.50	29.40



Rang	Anbieter	Punktebewertung	Abweichung %
1	Jak. Scheifele AG, Variante	86	---
2	Jak. Scheifele AG, Amtslösung	80	93.02
3	Strabag AG	64	74.42
4	Specogna AG	51	59.30

Die von der Jak. Schiefele AG, Zürich, mit der höchsten Punktzahl, eingereichte Variante, beinhaltet zwei Optimierungsvorschläge des Bauprojektes. Einerseits wird die Fertigung des Stahlbaus im Werk ihrer Subunternehmerin und nicht in einer Feldfabrik vor Ort, andererseits die Ausführung der Liftköpfe mit vorfabrizierten Betonelementen angeboten. Beide Vorschläge wurden durch den Projektverfasser terminlich, technisch und finanziell geprüft und als umsetzbar beurteilt. Die Vergabe soll auf der Amtslösung erfolgen und über die Umsetzung einer oder beider Optimierungen später, im Rahmen der Ausführungsplanung, entschieden werden. Die möglichen Kosteneinsparungen sind im Angebot der Variante ausgewiesen und sollen so für die Bauherrschaft auch realisiert werden können. Die Anbieterin wurde, im Rahmen des durchgeführten Unternehmergespräches, über dieses Vorgehen informiert. Sie hat ihr Einverständnis schriftlich mitgeteilt.

Antrag: Nach der Evaluation der eingegangenen Offerten wurden alle Anbieter als geeignet und als wirtschaftlich sowie finanziell leistungsfähig qualifiziert.

Aufgrund der bewerteten und gewichteten Zuschlagskriterien hat die Jak. Scheifele AG mit dem Angebot der Amtslösung die zweithöchste Punktebewertung erreicht. Somit hat der Zuschlag an diese Firma zum bereinigten Preis von Fr. 17 074 680.40 (inkl. 8.1 % MwSt.) gemäss Angebot vom 13. Dezember 2024 zu erfolgen.

b) Liftanlagen

Es gingen zwei Angebote ein, diese führten zu folgenden Resultaten:

Nr.	Anbieter	Bereinigte Angebotssumme Fr.	Abweichung %
1	AS Aufzüge AG	2 031 739.50	---
2	Emch Aufzüge AG	2 159 552.60	6.24



Die Angebote wurden durch den Projektverfasser geprüft und mit folgenden gewichteten Zuschlagskriterien bewertet:

Rang	Anbieter	Punktebewertung	Abweichung %
1	AS Aufzüge AG	430	---
2	Emch Aufzüge AG	260	60.46

Die von AS Aufzüge AG, Wettswil; eingereichte Offerte beinhaltet eine detaillierte Analyse der Aufgabenstellung und geht gezielt auf die Herausforderungen des Projekts ein. Dabei stehen die Sicherheit im Bahnbereich und die Einhaltung der Terminvorgaben im Fokus. AS Aufzüge AG unterbreitet einen konkreten Vorschlag für ein realistisches Terminprogramm und beschreibt Massnahmen zur Entflechtung der Gewerke und zur Minimierung der Arbeiten im Gleisbereich. Das Logistikkonzept basiert auf dem Prinzip, die Kontaktpunkte zum Bahnbereich zu minimieren. Die Montage der Schachtwände erfolgt in grossen Teilen, um die Anzahl der Schweissnähte vor Ort zu reduzieren.

Bei der Bewertung der Zuschlagskriterien haben beide Kandidaten eine ähnliche Punktzahl erreicht. Dadurch, dass nur 2 Angebote eingereicht wurden, fiel der Preis umso mehr ins Gewicht. Aus diesem Grund konnte die AS Aufzüge AG die meisten Punkte erzielen.

Antrag: Nach der Evaluation der eingegangenen Offerten wurden alle Anbieter als geeignet und als wirtschaftlich sowie finanziell leistungsfähig qualifiziert. Bei der Beurteilung der Zuschlagskriterien erreichte die Zuschlagsempfängerin AS Aufzüge AG die höchste Punktzahl aller Anbieter. Ihre Offerte ist somit in ihrer Gesamtheit die vorteilhafteste. Somit kann die Auftragsvergabe an die AS Aufzüge AG mit ihrem Angebot vom 12. Dezember 2024 zum Preis von Fr. 2 031 739.50 (inkl. MWST) erfolgen.

Zusätzliche Arbeitsvergaben sind:

Elektroingenieur Phasen 51 bis 53 (Ausschreibung bis Abschluss)

Die Leistungen des Elektroingenieurs umfassen das Energie- und Einspeisungskonzept für die Beleuchtung und Lifte im Detail auszuarbeiten und mit den Fachdiensten der SBB zu koordinieren sowie das Erarbeiten des Erdungs- und Potentialausgleichsprojekts. Die HDZ Elektroingenieure AG, Urdorf, als ausgewiesene Spezialisten bei Bahnanlagen, offerierten die Elektroplaner-Leistungen (Phase



51 bis 53) mit Offerte vom 5. Februar 2025 zum Betrag von Fr. 149 272.70 (inkl. MwSt.). Das Angebot ist angemessen und die Arbeitsvergabe kann direkt erfolgen.

Fachplanung für 6 Perronlifte nach SBB Vorgaben Phase 51 bis 53 (Ausschreibung bis Abschluss)

Die Leistungen des Fachplaners umfassen die Ingenieurarbeiten und Projektunterstützung für den Neubau von 6 Perronliften auf die Gehweg-Passerelle über die SBB-Gleise. Das Ingenieurbüro Benno Staubli AG, Bergdietikon, offeriert die Leistungen Phase 51 bis 53 mit Offerte vom 12. September 2023 zum Betrag von 19 458 Franken (inkl. MwSt.).

Planungs- und Bauleistungen der SBB

Die SBB, Bern, reichte am 6. Januar 2025 einen Leistungsbeschrieb zum Angebot für Planungs- und Bauleistungen der SBB ein. Gegenstand des Angebots sind:

- Planungsarbeiten der SBB für das genannte Projekt auf Niveau Phase 4 Ausführung.
- Bauarbeiten, die von Seiten SBB ausgeführt und begleitet werden.
- Beratende und koordinative Aufgaben der SBB.
- Sicherheitsleistungen, welche jedoch optional bestellbar und nicht eingerechnet sind. Der Bauherrschaft steht es frei, eigenes Sicherheitspersonal zu beschaffen.
- SBB-interne Prüfungen und Qualitätskontrollen.
- Arbeiten zur Integration der Passerelle in die bestehenden Bahnanlagen.
- Abstimmungen der Arbeiten mit dem Bahn-Betrieb.
- Übergeordnete Aufgaben zur Repräsentation des Projektes u.a. innerhalb der SBB.

Die SBB reichte am 6. Januar 2025 ein Angebot zum oben genannten Leistungsbeschrieb im Betrag von Fr. 1 890 932.40 ein.

Projektverfasser (PV) Phase 51 bis 53 (Ausschreibung bis Abschluss)

Die F. Preisig AG, Zürich, reichte am 31. Oktober 2023 eine Nachtragsofferte für die Phasen 51 bis 53 im Betrag von 850 513 Franken (inkl. MwSt.) ein.

Bei der Planung wurde schnell erkannt, dass die Bedeutung der Passerelle über die verkehrstechnischen Anforderungen hinausgehen. Entsprechend wurden hohe Ansprüche an die Gestaltung und Eingliederung ins Gesamtkonzept des öffentlichen Gestaltungsplans gestellt. Zudem erfolgte die Fertigstellung des Vorprojektes und der Auflage nach §12/13 des Strassengesetzes (StrG) eine Änderung des Eisenbahngesetzes per 1. Juli 2020, das eine neue Bestimmung herbeiführte: auch bahnfremde Bauten und Anlagen in einer Eisenbahnanlage unterstehen der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungspflicht und fallen somit in die Zuständigkeit des BAV. Der Bewilligungszeitraum und



der dafür erforderliche Aufwand haben sich entsprechend erhöht. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen seit dem Vertragsabschluss vom 10. August 2016, wurde die Nachtragsofferte gestellt.

Oberbauleitung für die Phase 51 bis 53 (Ausschreibung bis Abschluss)

Die Leistungen der Oberbauleitung umfassen die Begleitung des Projekts während der Ausführung bis zum Abschluss. Die avo ag, Zürich, reichte am 21. Juni 2024 eine Offerte für die Funktion als Oberbauleitung von Vertragsabschluss bis zur Fertigstellung und dem Nachtragsmanagement der Phasen 51 bis 53 im Betrag von Fr. 153 427.90 (inkl. MwSt.) ein. (20 000 Franken davon wurden bereits mit der Phase 41 am 27. August 2024 ausgelöst).

Bauherrenvertretung (BHV) für die Phase 51 bis 53 (Ausschreibung bis Abschluss)

Die Leistungen der Bauherrenvertretung beinhalten die Unterstützung bei der Planung und Realisierung der Passerelle bis zur Inbetriebnahme und Abschluss der Arbeiten Ende 2027. Die Islertec AG, Winterthur, reichte am 11. Oktober 2024 eine Offerte für die Funktion als Bauherrenvertretung im Betrag von Fr. 161 979.20 (inkl. MwSt.) ein (Fr. 40 627.62 davon wurden bereits mit der Phase 1 Projektierung am 19. November 2024 ausgelöst).

Realisierung / Termine

Es ist vorgesehen nach der Kreditbewilligung und deren Rechtskraft umgehend die vorstehenden Arbeitsvergaben vorzunehmen. Der Baustart ist für Juni 2025 vorgesehen. Das Einhalten der Sperrzeiten für den Bau während des laufenden Bahnbetriebes sind von hoher Wichtigkeit und letztlich entscheidend für die Zeitnahe Umsetzung des für Bülach bedeutenden Bauprojekts. Die Eröffnung ist für den Sommer 2027 geplant.

Schlussbemerkungen

Mit dem Gestaltungsplan Bülach Nord hat der Gemeinderat (Stadtparlament) im Jahr 2015 den Bau einer Passerelle für Bülach beschlossen und dem Stadtrat die entsprechenden Kompetenzen für die Planung und Erstellung als Teil der Infrastrukturbauten für Bülach Nord übertragen (Rahmenkredit und gebundene Ausgaben).

Die Passerelle ist ein Grossprojekt mit Strahlkraft für Bülachs Zukunft. Sie ist ein Gewinn für Bülach und ein wichtiges Infrastruktur-Puzzlestück, um die Stadtteile im Norden komplett zu machen. Es entstehen neue, direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Bülacher Stadtteilen im Norden, im Westen und im Zentrum. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird besser und barrierefrei. Die



Passerelle wird für die nächsten 100 Jahre eine grosszügige Promenade über die Gleise und ein städtebauliches Stadttor für die einfahrenden Züge.

Die Passerelle hat ihren Preis und sie ist ihn wert. Die Erstellungskosten von 28.5 Mio. Franken und der Kostenanteil von 19.44 Mio. Franken für die Stadt Bülach sind eine namhafte Investition. Die Kosten sind höher als 2015 angenommen und das hat seine nachvollziehbaren Gründe. Eine Baustelle zwischen und über den Gleisen mit 260 durchfahrenden Zügen pro Tag und mit nächtlichen Streckensperrungen stellt höchste Anforderungen an die Sicherheit. Die nötigen Sicherheitsmassnahmen (+2.3 Mio.) und die umfangreicheren Projektleistungen der SBB (+0.68 Mio.) sind höher als angenommen. Zusätzlich ist der Weltmarktpreis für Stahl um die Hälfte angestiegen (+1.7 Mio.). Zusammen mit der zusätzlichen Treppe beim Haus T (+0.795 Mio.) und den Projektpräzisierungen bei der Abgeltung von Rechten und Dienstbarkeiten und dem Bau von Werk- und Fahrleitungen (+1.56 Mio.) sowie der allgemeinen Bauteuerung und der Kostengenauigkeit der Kostenschätzung (+3.105 Mio.) kommen die Mehrkosten von ca. 10.14 Mio. Franken gegenüber dem letzten Kostenvoranschlag zustande.

Die Zahl der Menschen, die den Bahnhof Bülach täglich nutzen, wird sich bis 2040 stark erhöhen (+63 % gegenüber 2020). Voraussichtlich ab 2024 wird die bestehende Personenunterführung des Bahnhofs überlastet sein. Die Passerelle schafft Abhilfe. Rund 5 200 im Einzugsgebiet der Passerelle wohnhafte oder arbeitende Menschen werden täglich von kürzeren, schnelleren und barrierefreien Wegen profitieren. Durch die eingesparten Wegzeiten entsteht ein volkswirtschaftlicher Gewinn von rund 1.3 Mio. Franken pro Jahr.

Der Stadtrat **beschliesst:**

1. Für die «Bülach Nord; Neubau Fussgänger-Passerelle über SBB-Gleise wird der Objektkredit von 20 815 000 Franken als gebundene Ausgabe zulasten der Investitionsrechnung, Konto 6150.5010.01/INV00066, bewilligt.
2. Die Baumeisterarbeiten – und Stahlbauarbeiten werden der Jak. Scheifele AG, Zürich, gemäss Angebot vom 13. Dezember 2024 zum bereinigten Preis von Fr. 17 074 680.40 (inkl. MwSt.) vergeben.
3. Die Liftarbeiten werden der AS Aufzüge AG, Wettswil, gemäss Angebot vom 12. Dezember 2024 zum bereinigten Preis von Fr. 2 031 739.50 (inkl. MwSt.) vergeben.



4. Die HDZ Elektroingenieure AG, Urdorf, wird mit den Fachplanerleistungen Elektro für die Phasen 51 bis 53 gemäss Angebot vom 5. Februar 2025 zum Preis von insgesamt Fr. 149 272.70 (inkl. MwSt.) beauftragt.
5. Das Ingenieurbüro Staubli AG, Bergdietikon, wird mit den Ingenieurarbeiten und der Projektunterstützung für den Neubau von 6 Perronliften auf die Gehweg-Passerelle gemäss Honorarofferte vom 12. September 2023 zum Preis von 19 458 Franken (inkl. MwSt.) beauftragt.
6. Die SBB wird mit den Planungs- und Bauleistungen gemäss Angebot vom 6. Januar 2025 zum Preis von Fr. 1 890 932.40 beauftragt.
7. Die F. Preisig AG, Zürich, reichte am 31. Oktober 2023 eine Nachtragsofferte für die Phasen 51 bis 53 im Betrag von 850 513 Franken (inkl. MwSt.) ein. Die Nachtragsofferte wird genehmigt.
8. Die avo ag, Zürich, wird als Oberbauleitung der Stadt Bülach für die Phasen 51 bis 53 gemäss Offerte vom 21. Juni 2024 zum Betrag von Fr. 133 427.90 (inkl. MwSt.) bestimmt.
9. Die Islertec AG, Wintertur, wird als Bauherrenvertreter der Stadt Bülach für die Phasen 51 bis 53 gemäss Offerte vom 11. Oktober 2024 zum Betrag von 118 300 Franken (inkl. MwSt.) bestimmt.
10. Die Abteilung Umwelt und Infrastruktur wird beauftragt, die Vergabe der Arbeiten allen Anbietern mit Rechtsmittelhinweis mitzuteilen.
11. Die F. Preisig AG, Zürich wird beauftragt:
 - mit der Jak. Scheifele AG und der AS Aufzüge AG ein verbindliches Bauprogramm zu vereinbaren, die Werkverträge abzuschliessen und diese der Abteilung Umwelt und Infrastruktur zur Unterschrift vorzulegen;
 - die während der Bauphase von baulichen Massnahmen und temporären Verkehrsbeschränkungen betroffenen Anstösser rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren.
12. Die Gossweiler Ingenieure AG wird beauftragt, nach Abschluss der Bauarbeiten das Landinformationssystem BÜ-LIS nachzuführen.



13. Die Abteilung Politik und Präsidiales wird beauftragt, den Entscheid über die gebundene Ausgabe am 3. April 2025 amtlich zu publizieren.

14. Mitteilung an:

- a) Andreas Isler, Islertec AG, Bauherrenvertretung (per Mail an andreas.isler@islertec.ch)
- b) Martin Buck, Contraf AG, Bauherrenunterstützung (per Mail an martin.buck@contraf.ch)
- c) Patrick Hedinger, avo ag, Oberbauleitung (per Mail an phedinger@avoag.ch)
- d) Spyridon Sokolakis, F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer (per Mail an spyridon.sokolakis@preisigag.ch)
- e) Konrad Streckeisen, Region Ost / Leiter Perimeter Nord, SBB (per Mail an konrad.streckeisen@sbb.ch)
- f) Andreas Scheuss, Präsident Kommission Bau und Infrastruktur
- g) Ralf Winzer, Präsident RPK
- h) Andrea Spycher, Stadträtin
- i) Peter Senn, Leiter Umwelt und Infrastruktur a.i.
- j) Markus Wanner, Leiter Finanzen und Informatik
- k) Severin Hafner, Leiter Mobilität und Energie
- l) Nicola Saluz, Leiter Tiefbau
- m) Bettina Pfändler, Sachbearbeiterin Tiefbau
- n) Sekretariat Stadtrat (amtliche Publikation am 3. April 2025)

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Marcel Peter
Stadtschreiber a. i.