

## Beschluss

### Schweizerische Bundesbahnen SBB Mehrspur Zürich - Winterthur

Zweite Lesung Antrag und Weisung Umsetzungsvorlage Lifterschliessung  
Bahnhof (Verpflichtungskredit)

Sitzung vom 08. Juli 2025

V2.03.2

Beschluss Nr. 2025-236

## Stadtrat

Zentralstrasse 9  
Postfach  
8304 Wallisellen

Telefon: 044 832 61 11

E-Mail: praesidiales@wallisellen.ch

## Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den folgenden Vorlagen zustimmen?

**Vorlage A – vier Lifte:** «Bewilligung einer neuen einmaligen Ausgabe in der Höhe von CHF 10.242 Mio. für die Lifterschliessung des Bahnhofs Wallisellen mit vier Personenliften in der Unterführung <Mitte>»

**Vorlage B – drei Lifte:** «Bewilligung einer neuen einmaligen Ausgabe in der Höhe von CHF 8.110 Mio. für die Lifterschliessung des Bahnhofs Wallisellen mit drei Personenliften in der Unterführung <Mitte> (Verzicht auf Lift Signumplatz)»

## Stichfrage

Welche der beiden Vorlagen (A oder B) über die Lifterschliessung am Bahnhof Wallisellen soll in Kraft treten, falls beide Vorlagen mehr zustimmende als ablehnende Stimmen erhalten?

## Antrag des Stadtrates

An der Urnenabstimmung vom 30. November 2025 wird gestützt auf Art. 8 Ziffer 2 Gemeindeordnung (GO, WES 101.0) beschlossen:

- 1 Für die Lifterschliessung des Bahnhofs Wallisellen mit
  - 1.1 vier Personenliften in der Unterführung «Mitte» wird eine neue einmalige Ausgabe in der Höhe von CHF 10.242 Mio. (inkl. MWST, +/- 20 %) zulasten der Investitionsrechnung bewilligt (Vorlage A – vier Lifte).
  - 1.2 drei Personenliften in der Unterführung «Mitte» wird eine neue einmalige Ausgabe in der Höhe von CHF 8.110 Mio. (inkl. MWST, +/- 20 %) zulasten der Investitionsrechnung bewilligt (Vorlage B – drei Lifte, Verzicht auf Lift Signumplatz).
- 2 Die Gesamtkreditsumme gemäss Dispositiv 1 erhöht oder ermässigt sich um den Betrag, der sich durch eine ausgewiesene Bauteuerung in der Zeit zwischen der für die Kostenschätzungen angewandten Kostenbasis und der Bauausführung ergibt.
- 3 Der Stadtrat wird befugt, Änderungen am Projekt in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern diese die weitere Detailplanung und Projektoptimierung betreffen oder sich als Folge von Auflagen aus dem Genehmigungsverfahren oder allfälligen Rechtsmittelverfahren als notwendig erweisen.

## Empfehlung des Stadtrates

Vorlage A – vier Lifte: Nein

Vorlage B – drei Lifte: Ja

Stichfrage: Vorlage B – drei Lifte

## Weisung / Beleuchtender Bericht

### Das Wichtigste in Kürze

Mit Beschluss vom 2. Dezember 2024 hat die Gemeindeversammlung eine Initiative angenommen, welche die Ausarbeitung eines Projekts zur Lifterschliessung in der Unterführung «Mitte» am Bahnhof Wallisellen mit entsprechender Umsetzungsvorlage zur Bewilligung des dafür notwendigen Investitionskredits fordert. In der Folge wurden vier Lifte geplant: Zwei Perronlifte sowie je ein Lift beim Bahnhofplatz am nördlichen und beim Signumplatz am südlichen Ende der Unterführung. Der Einbau der Lifte greift in das Eigentum Dritter ein und bedingt erhebliche Eingriffe in den baulichen Bestand am Bahnhof; daher fallen hohe Investitionskosten an. Die notwendige Ausgabe für die Umsetzung des Projekts beträgt CHF 10.242 Mio. (inkl. MWST, +/- 20 %). Da der Lift beim Signumplatz einen beschränkten Nutzen aufweist, hat der Stadtrat eine zweite Variante mit drei Liften ausgearbeitet, für die eine Ausgabe von CHF 8.110 Mio. (inkl. MWST, +/- 20 %) notwendig ist. Der Stadtrat empfiehlt die Vorlage mit vier Liften zur Ablehnung und die Vorlage mit drei Liften zur Annahme.

### Ausgangslage

#### Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur

Das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur wird als Teil des strategischen Entwicklungsprogramms (Ausbauschnitt 2035) im Auftrag des Bundes durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geplant und umgesetzt. Ziel ist ein Kapazitätsausbau zwischen den Städten Zürich und Winterthur, einer der meistbefahrenen Bahnstrecken der Schweiz. Dies soll mittels eines Doppelspur-Tunnels zwischen Wangen-Brüttisellen und Winterthur (Brüttenertunnel) sowie zahlreicher Bahnhof- und Streckenausbauten erreicht werden. In Wallisellen werden in den Jahren 2026 – 2034 u.a. die Bahninfrastruktur und die Publikumsanlagen (Perrons und Unterführungen) am Bahnhof ausgebaut.

#### «Initiative SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons»

Mit Eingabe vom 26. Juni 2024 hat Werner Meier dem Stadtrat eine allgemein-anregende Initiative mit dem Titel «Initiative SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» eingereicht. Mit Beschluss vom 20. August 2024 hat der Stadtrat die Initiative für gültig erklärt und festgelegt, dass die Abstimmung über die Initiative in der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 erfolgen soll (SRB 2024-258). Die Stimmberechtigten haben die Initiative in der Gemeindeversammlung klar angenommen und dem Stadtrat damit folgenden Auftrag erteilt:

*«Der Stadtrat Wallisellen lässt, in Zusammenhang mit dem SBB-Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur / Abschnitt 5 Wallisellen», eine Projektanpassung mit zugehöriger Kostenschätzung ausarbeiten. Die Projektstudie soll aufzeigen, wie die beiden SBB-Mittelperrons im Bereich der bestehenden Personenunterführung Mitte (Zugang Bahnhofplatz) vom nördlichen wie dem südlichen Zugang her mittels Liften erschlossen werden können.*

*Die am besten machbare und kostenmässig vernünftigste Projektanpassung ist mit Kostenfolge für die Stadt Wallisellen der Gemeindeversammlung zur Abstimmung vorzulegen. Nach Annahme durch die Gemeindeversammlung ist der Einbau der Lifte zu allen Perrons in das SBB-Projekt zu integrieren.*

*In der Projektstudie sind vier Lifte bei der Personenunterführung Mitte einzuplanen:*

- Lift 1 Bahnhofplatz, in unmittelbarer Nähe der bestehenden Aufgänge (Treppe und Rampe)
- Lift 2 Nördliches Perron (neu Gleise 1 + 2)
- Lift 3 Südliches Perron (neu Gleise 3 + 4)
- Lift 4 Signumplatz, südlicher Zugang»

In Umsetzung dieses Auftrags unterbreitet der Stadtrat der Stimmbevölkerung die vorliegende Kreditvorlage.

#### Planung des Liftprojekts

Das Projekt MehrSpur sieht keine baulichen Veränderungen an den nördlichen und südlichen Aufgängen der Unterführung «Mitte» vor. Daher haben die SBB die Projektierung der Lifte beim Bahnhofplatz und Signumplatz im Rahmen des Projekts MehrSpur abgelehnt. Der Stadtrat hat die SBB daher nur mit der Projektierung der beiden Perronlifte beauftragt und für die Lifte Bahnhofplatz und Signumplatz eine Machbarkeitsprüfung mit Variantenstudie und Kostenschätzung beim Büro CH-Architekten AG, Wallisellen, bestellt.

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes des Projekts MehrSpur (vorgesehener Baubeginn im Jahr 2026) ist eine Umsetzung der beiden Perronlifte nur möglich, wenn noch im Jahr 2025 ein Kreditbeschluss erfolgt. Entsprechend stand für die Ausarbeitung des Liftprojekts wenig Zeit zur Verfügung. Daher erfolgt der Beschluss auf Basis einer Kostengenauigkeit von +/- 20 %. Für die beiden Lifte Bahnhofplatz und Signumplatz können

zahlreiche Details zudem erst im Falle einer Annahme der Vorlage ausgearbeitet werden. Der Stadtrat beantragt daher, ihm den dafür notwendigen Spielraum zu gewähren.

### Urnenabstimmung anstatt Gemeindeversammlung

Gemäss Art. 8 Ziffer 2 GO sind neue einmalige Ausgaben von mehr als CHF 4 Mio. für einen bestimmten Zweck der Urnenabstimmung zu unterbreiten. Da die Baukosten sowohl der vier von der «Initiative SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» geforderten Lifte als auch der als Variante ausgearbeiteten Variante mit drei Liften über dieser Limite liegen, wird die Vorlage zwar wie vom Initiativtext gefordert den Stimmberechtigten, aber in Abweichung dessen nicht in der Gemeindeversammlung, sondern an der Urne zur Abstimmung unterbreitet (obligatorisches Ausgabenreferendum).

### Varianten der Umsetzungsvorlage

Den Stimmberechtigten werden vom Stadtrat gestützt auf § 12 Abs. 1 lit. a Gemeindegesetz (LS 131.1) zwei Varianten zur Lifterschliessung am Bahnhof Wallisellen vorgelegt, die sich nur hinsichtlich des Lifts Signumplatz unterscheiden. Da der Lift eine geringe Höhendifferenz überwindet, aus baulichen Gründen aus der Unterführung nur über eine Rampe erreichbar wäre und die Rampe zum Signumplatz heute mit 9 % eine deutlich geringere Steigung als die übrigen Rampen am Bahnhof (12 %) aufweist, sieht der Stadtrat dessen Nutzen als beschränkt an. Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit öffentlichen Mitteln wird daher eine zweite Vorlage ohne den Lift Signumplatz vorgelegt. Die übrigen drei Lifte sind in beiden Umsetzungsvorlagen identisch.

## Bauprojekt

### Übersicht

Die Lage der vier Lifte ist im Übersichtsplan dargestellt (Abbildung 1). Nachfolgend werden die beiden Perronlifte, der Lift Bahnhofplatz und der Lift Signumplatz im Detail vorgestellt.

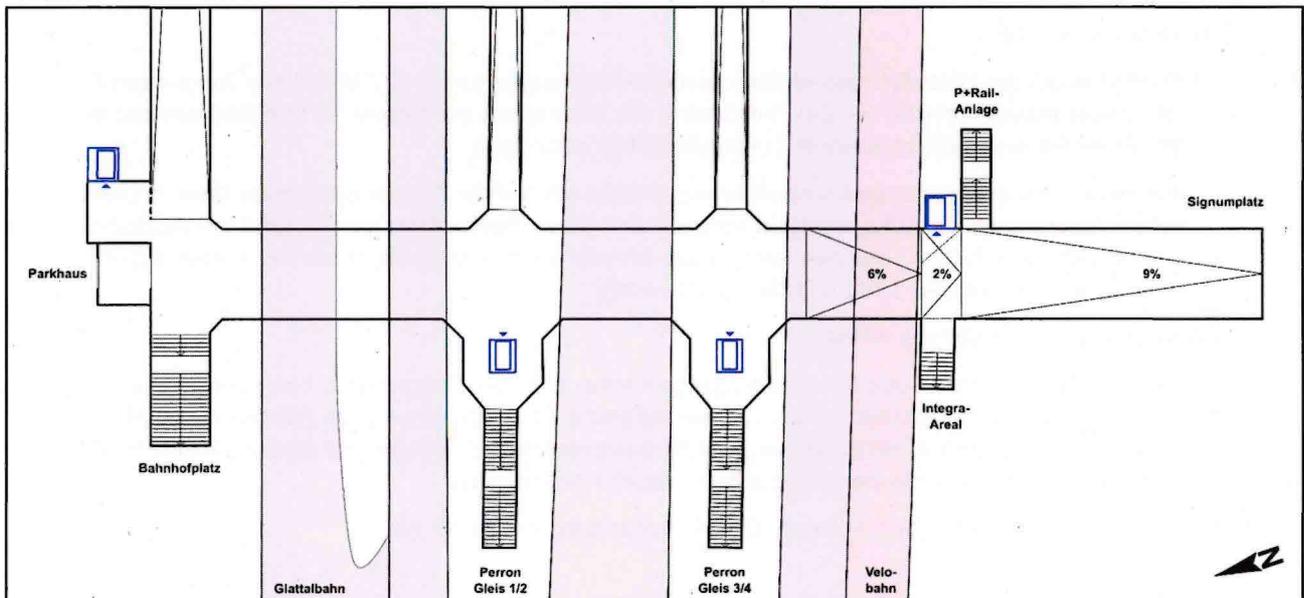


Abbildung 1: Übersichtsplan Lifte (Ebene Unterführung und schematische Darstellung Perrons und Gleisbereiche)

### Lifte zur Erschliessung der SBB-Perrons (Perronlifte)

#### Liftstudie Vorprojekt

Bereits im Vorprojekt MehrSpur wurde klar ersichtlich, dass die SBB auf Basis des Behindertengleichstellungsrechts keine Perronlifte im Bahnhof Wallisellen vorsehen müssen. Der damalige Gemeinderat hat daraufhin im Jahr 2020 eine Vorprojektstudie bei den SBB bestellt, um die Machbarkeit und die Kosten solcher Lifte abschätzen zu können.

Die Unterführung «Mitte» wurde im Jahr 2009 eröffnet und bleibt mit dem Projekt MehrSpur in der heutigen Form bestehen. Die Vorprojektstudie zielte darauf ab, dass das Unterführungsbauelement durch den Lifteinbau möglichst wenig tangiert wird. Zudem ergaben Personenflussberechnungen, dass zwingend weiterhin Treppen und Rampen als Perronzugang aus der Unterführung «Mitte» notwendig sind. Die Studie kam zum Schluss, dass Perronlifte unter diesen Voraussetzungen auf Ebene Unterführung am besten im Zugangsbereich zu den Perrontreppen platziert werden können. Die Zugangsbereiche müssen dafür aufgeweitet und die Treppen weiter westlich angeordnet werden.

Aufgrund der absehbar hohen Investitionskosten von über CHF 3.0 Mio. wurde damals von einer Bestellung der Lifte als Teil des Projekts MehrSpur abgesehen.

### **Umsetzungsvorlage**

Das aktuelle Liftprojekt baut auf der Vorprojektstudie von 2020 auf und übernimmt die darin entwickelte Lage der Lifte. Aktualisierte Personenflussberechnungen bestätigen, dass für die Perronerschlussung aus der Unterführung «Mitte» sowohl Treppen als auch Rampen notwendig sind. Daher kann nicht auf Treppe oder Rampe zugunsten einer Liftplatzierung verzichtet werden.

Die Liftzugänge sind sowohl auf den Perrons wie auch in der Unterführung gegen Osten ausgerichtet (in Richtung Unterführung). Sie sind um 1.5 m zur Aussenkante der Unterführung zurückversetzt, um Raum für die Wartefläche ausserhalb des Zirkulationsbereichs zu schaffen. Durch eine Aufweitung des Zugangsbereichs zu den Treppen entsteht beidseits des Lifts eine Durchgangsbreite von 2 m. Im gesamten Bereich der Aufgangsbauwerke wird die Decke um 1.2 m erhöht, wodurch eine lichte Höhe von 3.9 m entsteht. Die Treppe, die Rampe und die mit der Unterführung monolithisch verbundenen Teile des Liftschachts werden konventionell in bewehrtem Ortbeton erstellt.

Die beiden Perronlifte werden entsprechend den Standards der SBB ausgeführt. Die lichten Innenmasse der Liftkabine betragen 1.1 (Breite) x 2.2 m (Tiefe), die Türbreite 0.9 m. Der Liftschacht wird als Stahl-Glas-Konstruktion ausgeführt, die Aussenmasse sind 2.44 (Breite) x 2.94 m (Tiefe).

Der Lifteinbau erfordert gegenüber dem Auflageprojekt MehrSpur zahlreiche Anpassungen an der Unterführung «Mitte», den Perronzugängen, den Perrons und dem Bauablauf. Dadurch entstehen Mehrkosten gegenüber dem Auflageprojekt, die durch den Lifteinbau ausgelöst sind. Die SBB stellen sich daher auf den Standpunkt, dass diese Kosten – wie die Lifte selbst – ebenfalls durch die Stadt getragen werden müssen. Neben den eigentlichen Liften sind folgende Elemente und Massnahmen Teil der Kostenschätzung:

- Unterführung «Mitte»:
  - Ersatzneubau der Unterführung «Mitte» von den Aufgängen Perron 1/2 bis zu den Aufgängen Perron 3/4: Diese Massnahme ist zur Gewährleistung der Dichtigkeit des Bauwerks und Minimierung der Fugen in einem neuwertigen Bauwerk (Baujahr 2009) notwendig
  - Anpassung Baugrubenkonzept Unterführung «Mitte» als dichter Trog in grösserem Bereich und mit höherem Aufwand als im Auflageprojekt vorgesehen: Diese Massnahme ist aufgrund der zusätzlichen Elemente, welche in hohen Grundwasserspiegeln erstellt werden müssen, sowie der Erstellung der Unterführung in zwei Etappen (Süd und Nord) notwendig
- Perronzugänge Unterführung «Mitte»:
  - Ersatzneubau Treppen- und Rampenaufgänge Perron 1/2: Die Treppe kann nicht wie im Auflageprojekt vorgesehen weiterverwendet werden, da sie aufgrund des Lifteinbaus nach Westen verschoben wird. Die Rampe kann zudem nicht wie vorgesehen weiterverwendet werden, da sie zur Gewährleistung der Dichtigkeit zusammen mit der Bodenplatte erstellt werden muss
  - Erstellung Liftschächte und Aufweitungen Perronzugänge 1/2 und 3/4
- Perrons:
  - Verlängerung Perrondächer Perrons 1/2 und 3/4 um je 3.4 Meter: Diese Massnahme ist aufgrund der Verschiebung der Perrontreppen nach Westen notwendig, um den gedeckten Bereich vor den Treppenaufgängen in gleicher Grösse wie im Auflageprojekt vorgesehen einzuhalten
- Aufgrund der Mehrleistungen gegenüber dem Auflageprojekt muss der Bauablauf angepasst werden:
  - Vorgesehen ist neu die parallele Erstellung der nördlichen Bereiche der Unterführung «Mitte» und der Unterführung «Ost» inkl. deren Aufgänge. Somit ist zur Gewährleistung der Zugänglichkeit zu dem während der Bautätigkeit im Betrieb stehenden Perron 3/4 ein Schutztunnel in der Unterführung «Mitte» vorzusehen. Da dieser Tunnel die Bauarbeiten behindert, werden dadurch Mehraufwendungen ausgelöst
  - Zur Einhaltung der Inbetriebnahme-Termine des Perrons 1/2 sind von Seiten des Unternehmers voraussichtlich Beschleunigungsmassnahmen nötig (z.B. zweischichtiges Arbeiten), welche allenfalls Zusatzkosten auslösen

Die Kostenschätzung weist die Mehrkosten (Differenzkosten) gegenüber dem Bauprojekt MehrSpur (Stand Frühjahr 2024 ohne Lifte) aus. So werden z.B. die Treppen- und Rampenaufgänge zu Perron 3/4 nicht ausgewiesen, da bei diesen Elementen im Auflageprojekt ohnehin ein Neubau vorgesehen war. Die Kosten für

allfällige, durch den Lifteinbau ausgelöste Mehraufwendungen für Beschleunigungsmassnahmen im Bauablauf werden als Risiko ausgewiesen.

### **Betroffene Dritte**

Da die SBB den Lift auf ihrem eigenen Grundeigentum und in ihrer Anlage im Auftrag der Stadt projektieren und bauen, sind keine weiteren Dritten betroffen.

### **Lift Bahnhofplatz**

#### **Variantenstudium**

Das Büro CH-Architekten AG hat im Auftrag der Stadt zahlreiche Varianten für die Lage eines Lifts als Verbindung zwischen der Unterführung «Mitte» und dem Bahnhofplatz entwickelt und untersucht. Dabei wurden verschiedene durch die Stadt vorgegebene Kriterien angewandt.

Zwingende Anforderung war die Umsetzbarkeit von Varianten. Dafür wurden folgende Aspekte untersucht:

- Bauliche Machbarkeit (Statik, Anpassungen an bestehenden Bauwerken)
- Einhaltung von Normen zur Nutzung des Lifts mit einem Rollstuhl
- Zustimmung der Eigentümerin der Liegenschaft «MITTIM»
- Zustimmung der SBB und VBG (insb. Einhaltung Sicherheitsanforderungen und Anforderungen Bahnzugang)

Als Ziele für die Beurteilung umsetzbarer Varianten wurden definiert:

- Gute Sichtbarkeit und Erreichbarkeit auf Ebene Unterführung
- Vermeidung von schlecht einsehbaren Nischen und Räumen auf Ebene Unterführung
- Gute Einordnung in die bestehende Gestaltung des Bahnhofplatzes
- Geringe Beeinträchtigung der Personenflüsse am Bahnhofplatz
- Geringe Eingriffstiefe in die bestehende Bausubstanz (geringer baulicher Aufwand, geringe Risiken)
- Kosten

Gesamthaft die beste Zielerreichung wies die unten beschriebene Bestvariante auf.

#### **Beschreibung des Lifts**

Auf Ebene Bahnhofplatz wird der Lift nördlich der Zugangsrampe zur Unterführung «Mitte» im Bereich des heutigen Warenverkaufsautomaten angeordnet. Der Durchgang zur Glattalbahn bleibt in der heutigen Form erhalten; der Liftzugang erfolgt hier von Osten, damit der Personenfluss zwischen Zentrum Wallisellen / Bushaltestelle und der Glattalbahn nicht durch den Liftwartebereich behindert wird.

Im Untergeschoss erfolgt der Liftzugang von Westen (gegenüberliegender Zugang); es wird ein angemessener Liftvorraum geschaffen, welcher nordöstlich an die Unterführung anschliesst und gegen diese geöffnet ist. Im an die Unterführung angrenzenden Parkhaus müssen dafür im ersten Untergeschoss drei Parkfelder beansprucht werden.

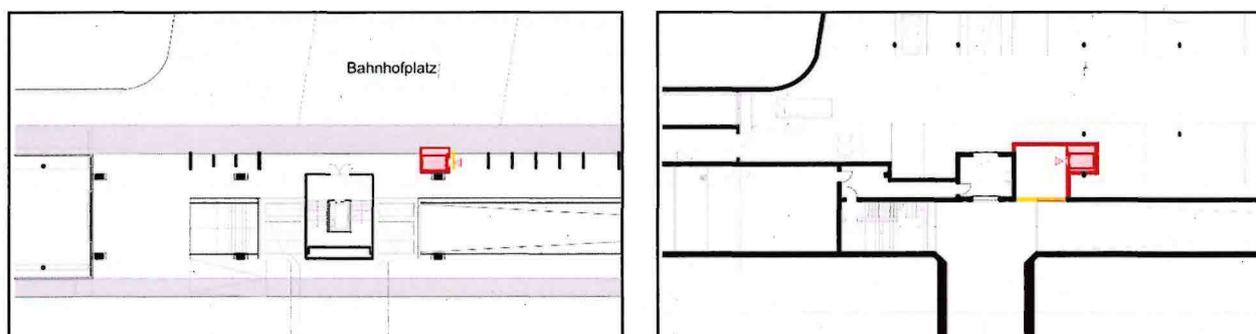


Abbildung 2: Grundrisse Lift Bahnhofplatz (links Ebene Bahnhofplatz, rechts Ebene Unterführung)

Der Lift weist entsprechend den Standardabmessungen der SBB Kabineninnenmasse von 1.1 (Breite) x 2.1 m (Tiefe) auf. Die Gestaltung des Liftschachts, der Bedienelemente und der unmittelbaren Umgebung sowie die technischen Details des Lifts werden bei Annahme der Vorlage in den nachfolgenden Planungsschritten ausgearbeitet. Zudem werden die Lage des Lifts und die Ausgestaltung der Öffnung zur Unterführung gegebenenfalls noch weiter optimiert.

### **Betroffene Dritte**

Der Einbau des Lifts erfordert Eingriffe in die Liegenschaft MITTIM, zu der die Gebäude am Bahnhofplatz und der Platz selbst gehören. Insbesondere sind statische Ertüchtigungsmassnahmen am Bestand notwendig und Haustechnikmedien müssen umgelegt werden. Zudem werden drei bestehende Parkfelder in der angrenzenden Tiefgarage permanent beansprucht.

Die Liegenschaft MITTIM befindet sich in Privatbesitz. Für die Umsetzung des Liftprojekts ist daher das Einverständnis der Eigentümerin notwendig. In Verhandlungen wurde eine Einigung erzielt, nach der die Stadt den Lift auf eigene Kosten gemäss obenstehenden Plänen erstellen kann, sofern die Eigentümerin während und nach der Bauzeit schadlos gehalten wird. Die Rechte der Stadt zum Betrieb des Lifts werden mit einer Dienstbarkeit gesichert, der Lift selbst steht im Eigentum der Stadt. Für die drei durch den Lifteinbau beanspruchten Parkfelder schuldet die Stadt der Eigentümerin jährlich eine finanzielle Entschädigung, welche sich gemäss Forderung der Eigentümerin an den entgangenen Mieteinnahmen orientiert.

Der Lift liegt in der Nähe der Bahnanlagen der SBB und der Verkehrsbetriebe Glattal (Glattalbahn); daher untersteht das Projekt gemäss Eisenbahngesetz des Bundes (EBG, SR 742.101) einer Bewilligungspflicht durch beide Bahnunternehmen. Von beiden liegen schriftliche Vorprüfungen vor, welche keine grundsätzlichen Einwendungen enthalten; es sind allgemeine Auflagen bei Bauten in der Nähe der Bahnanlagen einzuhalten und Projektierung und Bau sind mit den Unternehmen abzustimmen.

### **Lift Signumplatz**

#### **Variantenstudium**

Für die Platzierung eines Lifts zwischen der Unterführung «Mitte» und dem Signumplatz bestehen nur beschränkte Möglichkeiten. Auf Ebene Unterführung beginnt das Gefälle der bestehenden Rampe mit neun Prozent bereits innerhalb der Unterführung. Gleichzeitig steht auf Ebene Signumplatz im Bereich der Unterführungsüberdachung kein Raum für einen Lift zur Verfügung, da dort das Bahntrasse und die künftige kantonale Velobahn verlaufen. Im nicht überdachten Bereich der bestehenden Rampe ist westlich ein Hochhausprojekt auf dem Integra-Areal in Planung, welches keinen Spielraum für die Platzierung eines Lifts lässt. Entsprechend kann ein Lift nur im Bereich der Park+Rail-Anlage angeordnet werden – südlich oder nördlich der bestehenden Erschliessungstreppe.

Nördlich der Treppe befindet sich hinter der Seitenwand der Unterführungsrampe ein Pumpenraum mit der Entwässerung für die Unterführung «Mitte». Dieser müsste beim Bau eines Lifts in diesem Bereich versetzt werden, was aufwändig ist. Gleichzeitig führt die Anordnung des Lifts weiter südlich zu einer weiten Zugangsdistanz zwischen Unterführung und Lift. Um gegenüber der heutigen Situation einen deutlichen Mehrwert zu schaffen, soll der Zugang aus der Unterführung zum Lift höchstens ein Gefälle von sechs Prozent aufweisen (heutige Rampe: neun Prozent). Die Konstruktion der Unterführungsrampe als Wanne erlaubt nur geringe Eingriffe in die bestehende Bodenplatte; daher muss das Gefälle hauptsächlich durch eine zusätzliche Anrampung korrigiert werden. Dabei ist eine lichte Höhe von 2.35 m durchgehend einzuhalten.

Unter Abwägung der baulichen Machbarkeit, der oben beschriebenen Einschränkungen, des Komforts, der gestalterischen Qualität und der Kosten wurde die unten beschriebene Bestvariante ermittelt.

#### **Beschreibung des Lifts**

Der Lift wird in die östliche Mauer der Unterführungsrampe eingelassen und liegt zwischen der neu zu errichtenden Velobahn und der bestehenden Erschliessungstreppe zur Park+Rail-Anlage. Der Lift weist gegenüberliegende Zugänge auf (Richtung Westen auf Ebene Unterführung, Richtung Osten auf Ebene Signumplatz). Die bestehende Unterführungsrampe mit einer Steigung von neun Prozent wird Richtung Unterführung aufgefüllt. Die Steigung bis zum Lift kann durch diese Massnahme bei höchstens sechs Prozent gehalten werden. Im Vorbereich des Lifts wird die Steigung durch eine teilweise Einfräsung in die bestehende Rampe auf zwei Prozent verringert und zur Liftschwelle hin auf null Prozent verzogen. Ab der bestehenden Treppe zur Park+Ride-Anlage bleibt die Rampe im heutigen Zustand bestehen.

Wie beim Lift Bahnhofplatz wird der Lift Signumplatz gemäss Standardabmessungen der SBB mit Kabineninnennmassen von 1.1 (Breite) x 2.1 m (Tiefe) gebaut. Wiederum werden Lage, Gestaltung und Detailplanung bei Annahme der Vorlage in einer nächsten Projektphase weiterentwickelt und optimiert.

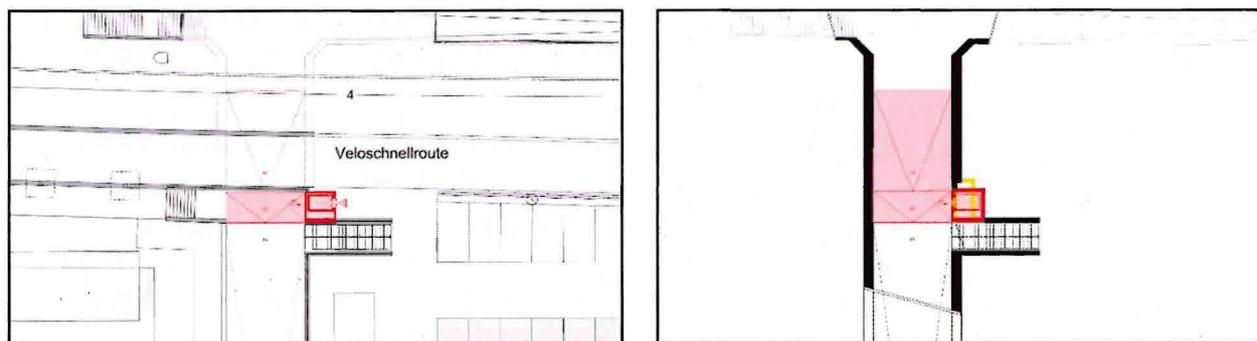


Abbildung 3: Grundrisse Lift Signumplatz (links Ebene Signumplatz, rechts Ebene Unterführung)

### Betroffene Dritte

Der Lifteinbau bedingt die Verschiebung des bestehenden Pumpenraums zur Entwässerung der Unterführung «Mitte» und die Anpassung der Planung der Park+Ride-Anlage im Projekt MehrSpur; zudem liegt der Lift auf Grund und Boden der SBB. Daher muss die weitere Planung in enger Abstimmung mit den SBB erfolgen. Da der Lift in der Nähe der Bahnanlagen der SBB liegt, untersteht das Projekt ohnehin gemäss Eisenbahngesetz einer Bewilligungspflicht durch die SBB. Es liegt eine Vorprüfung durch die SBB vor, welche allgemeine Auflagen bei Bauten in der Nähe der Bahnanlagen enthält sowie eine Überarbeitung des Vorbereichs des Lifts, die Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts zur Vermeidung von Kollisionen beim Liftaustritt und die vertiefte Prüfung des Ersatzes des Pumpenschachts verlangt. Bei Annahme der Vorlage werden diese Auflagen in der weiteren Projektierung berücksichtigt.

### Zeitplan

Die beiden Perronlifte werden im Rahmen der im Projekt MehrSpur vorgesehenen Arbeiten an der Unterführung «Mitte» am Bahnhof gebaut:

- Phase Süd (inkl. Zugänge und Lift Perron 3/4): 2028 – 2030
- Phase Nord (inkl. Zugänge und Lift Perron 1/2): 2030 – 2032

Dabei handelt es sich um die aktuelle Planung; die Zeiträume können sich aufgrund der vertieften Bauphasenplanung oder allfälliger Rechtsmittelverfahren noch verschieben.

Für die Lifte Bahnhof- und Signumplatz liegt erst eine Varianten- und Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung vor. Der Lift Bahnhofplatz liegt ausserhalb des Perimeters des Projekts MehrSpur und könnte unabhängig von diesem umgesetzt werden; allerdings ist eine Koordination mit den Bauphasen des Projekts MehrSpur sinnvoll. Der Lift Signumplatz greift in den Perimeter des Projekts MehrSpur ein (Bau Velobahn, Umgestaltung Park+Rail-Anlage); daher muss die Umsetzung mit dessen Bauablauf koordiniert werden. Der genaue Terminplan für die Lifte Bahnhof- und Signumplatz wird bei Annahme der Vorlage im Laufe der weiteren Projektierung erarbeitet. Die Fertigstellung der beiden Lifte soll spätestens bis zum Abschluss der im Rahmen des Projekts MehrSpur am Bahnhof Wallisellen vorgesehenen Arbeiten erfolgen (voraussichtlich 2032).

### Kosten

#### Kostentragung

Die Projektierungs-, Bau- und Folgekosten sowohl der beiden Perronlifte als auch der Lifte Bahnhof- und Signumplatz sind durch die Stadt zu tragen. Dies schliesst auch sämtliche Massnahmen an der Unterführung «Mitte», der Liegenschaft «MITTIM» am Bahnhofplatz und der Park+Rail-Anlage beim Signumplatz mit ein, welche zwar nicht unmittelbar den Bau von Liften betreffen, aber Voraussetzung dafür sind, dass überhaupt Lifte eingebaut werden können. Wo Massnahmen ohnehin im Rahmen des Projekts MehrSpur vorgesehen waren, trägt die Stadt nur allfällige, durch den Lifteinbau ausgelöste Mehrkosten.

Die SBB planen den Umbau am Bahnhof im Rahmen des Projekts MehrSpur so, dass die Anforderungen des Behindertengleichstellungsrechts umgesetzt werden. Demnach ist jeder Bahnzugang barrierefrei (wenigstens mit Rampe oder Lift) auszugestalten. Die SBB setzen diese Vorgabe dort, wo es baulich möglich ist, vorzugsweise mit Rampen um. Der Einbau von Liften zusätzlich zu Rampen zur Erhöhung des Kundenkomforts wird nur bei Um-/Neubauten an bestimmten, grösseren Bahnhöfen geprüft. Diese Bahnhöfe werden abschliessend im Anhang der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120) aufgeführt. Wallisellen gehört nicht dazu.

Der Einbau von Liften zusätzlich zu Rampen im Bahnhof Wallisellen erachten die SBB daher als Komfortlösung, welche gemäss Art. 58b EBG von Dritten bestellt und finanziert werden muss. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass im Projekt MehrSpur die Anforderungen des Behindertengleichstellungsrechts nicht eingehalten werden. Im Plan-genehmigungsverfahren für das Projekt MehrSpur wurden keine Einwände oder Einsprachen betreffend die Ein-haltung des Behindertengleichstellungsrechts eingebracht, weder von Verbänden noch von anderen Einsprache-berechtigten.

Für mögliche Beiträge Dritter (z.B. Agglomerationsprogramm des Bundes) bestehen keine Zusagen.

#### Baukosten Vorlage A – vier Lifte

Bezeichnung	Baukosten Lifte inkl. MWST in CHF (+/- 20 %)			
	Perronlifte	Bahnhofplatz	Signumplatz	Total
Baukosten Ingenieurbau	2'798'709.00	1'077'757.00	1'386'923.00	6'764'818.00
Baukosten Lifte und Elektro	1'501'429.00			
Bauleitung und Honorare (Architekt, Bauingenieur, Liftplaner, Fachplaner, SBB)	1'150'086.00	412'942.00	469'154.00	2'032'182.00
Zwischentotal	5'450'224.00	1'490'699.00	1'856'077.00	8'797'000.00
Zuschlag Unvorhergesehenes und Risiken (15%)	817'534.00	223'605.00	278'412.00	1'319'551.00
Verwaltungsgemeinkosten SBB (2%)	125'377.00	-	-	125'377.00
<b>Gesamttotal</b>	<b>6'393'135.00</b>	<b>1'714'304.00</b>	<b>2'134'489.00</b>	<b>10'241'928.00</b>

Der Investitionskredit wird auf CHF 10.242 Mio. aufgerundet.

#### Baukosten Vorlage B – drei Lifte (Verzicht auf Lift Signumplatz)

Bezeichnung	Baukosten Lifte inkl. MWST in CHF (+/- 20 %)		
	Perronlifte	Bahnhofplatz	Total
Baukosten Ingenieurbau	2'798'709.00	1'077'757.00	5'377'895.00
Baukosten Lifte und Elektro	1'501'429.00		
Bauleitung und Honorare (Architekt, Bauingenieur, Liftplaner, Fachplaner, SBB)	1'150'086.00	412'942.00	1'563'028.00
Zwischentotal	5'450'224.00	1'490'699.00	6'940'923.00
Zuschlag Unvorhergesehenes und Risiken (15%)	817'534.00	223'605.00	1'041'139.00
Verwaltungsgemeinkosten SBB (2%)	125'377.00	-	125'377.00
<b>Gesamttotal</b>	<b>6'393'135.00</b>	<b>1'714'304.00</b>	<b>8'107'439.00</b>

Der Investitionskredit wird auf CHF 8.110 Mio. aufgerundet.

#### Hinweise zu den Baukosten (beide Vorlagen)

Die Baukosten basieren auf Kostenschätzungen der SBB (Perronlifte) sowie des Baumanagementbüros Baukomp- pass AG (Lifte Bahnhof- und Signumplatz). Der Zuschlag für Unvorhergesehenes und Risiken liegt mit 15 % hoch, was im frühen Planungsstand und gewissen bekannten Risiken (insbesondere möglicherweise notwendige Massnahmen zur Einhaltung des Terminplans) begründet liegt.

Die Baukosten beinhalten alle ab der Urnenabstimmung vom 30. November 2025 bei Annahme der Vorlage an- fallenden Projektierungs- und Baukosten bis Fertigstellung und Übergabe der Lifte. Nicht enthalten sind die Pro- jektierungskosten für die beiden Perronlifte bis zur SIA-Stufe 41 (Ausschreibung, Offertvergleich, Vergabe- antrag). Diese Leistungen wurden durch den Stadtrat in der Folge des Beschlusses der Gemeindeversammlung

vom 2. Dezember 2024 bereits an die SBB vergeben. Dafür wurde eine gebundene Ausgabe in der Höhe von CHF 1.52 Mio. (+/- 20 %, inkl. MWST) ausserhalb des Budgets bewilligt (SRB 2024-449), wobei die Abgeltung nach effektivem Aufwand erfolgt. Die bis zur Urnenabstimmung vom 30. November 2025 anfallenden Projektkosten trägt die Stadt in jedem Fall, auch bei Ablehnung der Vorlage. Bei Annahme der Vorlage fallen diese Kosten zusätzlich zum hier ausgewiesenen Gesamttotal an. Ebenfalls nicht enthalten sind die Kosten für die Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung für die Lifte Bahnhof- und Signumplatz. Diese wurden vom Stadtrat als gebundene Ausgabe mit Kostendach von CHF 110'000.00 (inkl. MWST) ausserhalb des Budgets bewilligt (SRB 2025-11).

Die Gesamtkreditsumme erhöht oder ermässigt sich um den Betrag, der sich durch eine ausgewiesene Bauteuerung (Baukostenindizes Hochbau / Tiefbau / Bahnbau) in der Zeit zwischen der für die Kostenschätzung angewandten Kostenbasis und der Bauausführung ergibt. Für die Perronlifte wurde die Kostenbasis März 2023, für die Lifte Bahnhof- und Signumplatz die Kostenbasis Mai 2025 verwendet.

## Finanzierung und Folgekosten

### Finanzierung

Die Finanzierung des Investitionskredits erfolgt soweit möglich über die frei verfügbaren flüssigen Mittel. Sollte die Finanzlage der Stadt es erfordern, werden Fremdmittel aufgenommen. Die allfälligen Zinskosten gelten als Folgekosten der Investition.

### Kapitalfolgekosten

Der oben aufgeführte Investitionskredit (Total der Baukosten inkl. MWST, Reserven und Gebühren) wird im Rahmen der Vorgaben linear abgeschrieben. Dabei kommt der Mindeststandard gemäss § 30 Abs. 1 Gemeindeverordnung (LS 131.11) zur Anwendung (Anlagekategorie «übrige Tiefbauten», Nutzungsdauer dreissig Jahre). Die Abschreibungen werden ab dem Jahr in der Erfolgsrechnung als Aufwand anfallen, in dem der Betrieb aufgenommen wird. Die jährlichen Abschreibungskosten betragen pro Jahr über dreissig Jahre:

- CHF 341'400.00 (+/- 20 %) (Vorlage A – vier Lifte).
- CHF 270'333.00 (+/- 20 %) (Vorlage B – drei Lifte).

### Betriebliche Folgekosten

Die betrieblichen Folgekosten der Lifte wurden durch das Liftplanungsbüro Ingenieurbüro Benno Staubli AG geschätzt; bei den Perronliften liegen ergänzend auch Angaben der SBB vor. Geschätzt wurden die durchschnittlichen jährlichen Kosten für Wartung und Unterhalt, Reinigung, Behebung von Vandalismusschäden sowie den periodischen Ersatz von Bauteilen (basierend auf deren Lebensdauer). Die Schätzung baut auf Erfahrungswerten auf.

Wartung und Unterhalt für die beiden Perronlifte sind für die ersten fünf Betriebsjahre Bestandteil der Investitionskosten, danach fallen sie separat an. Für die beiden Varianten (drei und vier Lifte) fallen pro Jahr im Durchschnitt folgende betrieblichen Folgekosten an:

	Vorlage A – vier Lifte	Vorlage B – drei Lifte
Betriebliche Folgekosten (Jahr 1 – 5)	CHF	CHF
Wartung und Unterhalt	11'000.00	5'500.00
Reinigung	28'000.00	22'000.00
Behebung Vandalismusschäden	4'800.00	3'600.00
Durchschnittlicher Anteil periodischer Ersatz von Bauteilen	26'800.00	20'100.00
<b>Total pro Jahr</b>	<b>70'600.00</b>	<b>51'200.00</b>

	<b>Vorlage A – vier Lifte</b>	<b>Vorlage B – drei Lifte</b>
<b>Betriebliche Folgekosten (ab Jahr 6)</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Wartung und Unterhalt	18'200.00	12'700.00
Reinigung	28'000.00	22'000.00
Behebung Vandalismusschäden	4'800.00	3'600.00
Durchschnittlicher Anteil periodischer Ersatz von Bauteilen	26'800.00	20'100.00
<b>Total pro Jahr</b>	<b>77'800.00</b>	<b>58'400.00</b>

### Abgeltungen

Für die dauerhafte Beanspruchung von drei Parkfeldern in der Tiefgarage der Liegenschaft MITTIM durch den Lift Bahnhofplatz bezahlt die Stadt der Eigentümerin eine Abgeltung von CHF 6'810.30 (inkl. MWST) pro Jahr (CHF 175.00 pro Parkfeld und Monat exkl. MWST). Diese Zahlung bleibt so lange zu leisten, wie die Parkfelder beansprucht werden.

### Übersicht gesamte Folgekosten

Die jährlich anfallenden Folgekosten für das gesamte Liftprojekt betragen zusammengefasst:

	<b>Vorlage A – vier Lifte</b>	<b>Vorlage B – drei Lifte</b>
<b>Jährlich wiederkehrende Kosten (Jahr 1 – 5)</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Abschreibung Investitionskredit	341'400.00	270'333.00
Betriebliche Folgekosten	70'600.00	51'200.00
Abgeltung Dienstbarkeit Liegenschaft MITTIM (Entschädigung für 3 Einstellplätze)	6'810.30	6'810.30
<b>Nettoaufwand pro Jahr</b>	<b>418'810.30</b>	<b>328'343.30</b>

	<b>Vorlage A – vier Lifte</b>	<b>Vorlage B – drei Lifte</b>
<b>Jährlich wiederkehrende Kosten (Jahr 6 – 30)</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Abschreibung Investitionskredit	341'400.00	270'333.00
Betriebliche Folgekosten	77'800.00	58'400.00
Abgeltung Dienstbarkeit Liegenschaft MITTIM (Entschädigung für 3 Einstellplätze)	6'810.30	6'810.30
<b>Nettoaufwand pro Jahr</b>	<b>426'010.30</b>	<b>335'543.30</b>

### Verfahren und Umsetzung

Für die beiden Perronlifte wird der Stadtrat bei Annahme der Vorlage eine Finanzierungsvereinbarung mit den SBB unterzeichnen, worauf diese Anfang 2026 eine Projektänderung zum Projekt MehrSpur beim Bundesamt für Verkehr einreichen werden. Die dafür notwendige Projektierung wurde vom Stadtrat in der Folge des Beschlusses der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 bereits beauftragt und ist nicht Teil dieser Vorlage.

In der Folge werden die beiden Perronlifte durch die SBB weiterprojektiert und gebaut. Die SBB sind Bauherrin und nehmen alle entsprechenden Aufgaben wie Ausschreibung, Vergabe und Bauleitung wahr. Die Stadt wird im Rahmen der seit Projektstart MehrSpur regelmässig stattfindenden Koordinationssitzungen informiert und in Entscheidungen miteinbezogen. Nach Abschluss der Bauarbeiten übergeben die SBB der Stadt die fertigen Liftbauwerke; diese gehen in das Eigentum der Stadt über. Die künftigen Eigentumsverhältnisse, die Investitionsfolgekosten (insbesondere Unterhaltskosten) sowie die Nutzungsdauer der Perronlifte werden in einem

Objektvertrag vor Baubeginn geregelt. Wartung und Instandhaltung der Perronlifte erfolgen voraussichtlich durch die SBB zu Lasten der Stadt.

Der Lift Bahnhofplatz wird durch die Stadt geplant und gebaut. Sie ist Bauherrin und nimmt die entsprechenden Aufgaben selbst wahr respektive beauftragt eine Bauherrenvertretung.

Der Lift Signumplatz tangiert Bauwerke, welche auch im Rahmen des Projekts MehrSpur angepasst werden (Park+Rail-Anlage, Brücke Velobahn über Unterführung «Mitte»). Es ist offen, ob der Lift als Projektanpassung in das Projekt MehrSpur integriert werden kann (Ausführung durch SBB) oder durch die Stadt selbst erstellt wird. Das Verfahren wird in Zusammenarbeit mit den SBB nach einer allfälligen Annahme der Vorlage ausgearbeitet.

Es besteht die Absicht, Lifthersteller, Liftmodell und Serviceverträge der Lifte Bahnhofplatz und Signumplatz auf die bei den Perronliften zur Anwendung kommenden SBB-Standards abzustimmen, um beim Betrieb und Unterhalt Synergien zu nutzen. Gleichzeitig müssen die vergaberechtlichen Vorgaben eingehalten werden, was die Möglichkeiten bei der Wahl des Herstellers einschränken kann.

### **Schlussbemerkungen / Empfehlung des Stadtrates**

Die Zustimmung der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2024 zur «Initiative SBB MehrSpur / Einbau Lifte zu allen Perrons» zeigt, dass der Bau von Liftanlagen am Bahnhof für die Bevölkerung ein wichtiges Anliegen ist. Das im Anschluss an die Gemeindeversammlung ausgearbeitete Projekt setzt dieses Anliegen zweckmässig um.

Da für die Umsetzung der Lifterschliessung stark in den baulichen Bestand eingegriffen werden muss, sind die Investitionskosten hoch. Auf diese Tatsache wurde jedoch bereits im Vorfeld der Abstimmung über die Initiative hingewiesen; die Initiative wurde trotzdem deutlich angenommen. Zudem besteht jetzt die Chance, Perronlifte im Rahmen des ohnehin stattfindenden Umbaus des Bahnhofs (Projekt MehrSpur) zu realisieren. Zu einem späteren Zeitpunkt wäre deren Einbau noch ungleich aufwändiger und teurer oder allenfalls gar nicht umsetzbar.

Im Sinne einer durchgehenden «Transportkette» ist es sinnvoll, gleichzeitig zu Perronliften auch die Stadtebene im Norden mit einem Lift zu erschliessen. Der Lift Signumplatz im Süden hingegen bietet einen sehr beschränkten Nutzen: Die bestehende Rampe weist eine geringere Steigung als die übrigen Rampen am Bahnhof Wallisellen auf (9 % anstatt 12 %) und ist damit leichter zu überwinden. Der Lift wäre aufgrund des Bestandes zudem aus der Unterführung «Mitte» nur über eine Rampe erreichbar (Steigung 6 %) und überwindet eine geringe Höhe. Die hohen Kosten für den Lift Signumplatz scheinen daher nicht verhältnismässig.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat, Vorlage A (vier Lifte) abzulehnen und Vorlage B (drei Lifte) anzunehmen. Beim Stichentscheid empfiehlt der Stadtrat Vorlage B (drei Lifte).

### **Antrag der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission**

Das Geschäft wird der Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission zur Prüfung weitergeleitet. Ihr Antrag wird in die finale Fassung des Beleuchtenden Berichts / der Weisung zuhanden der Urnenabstimmung vom 30. November 2025 integriert.

Wallisellen, 8. Juli 2025

### **Der Stadtrat beschliesst:**

- 1 Der vorstehende Antrag und die Weisung / der Beleuchtende Bericht werden zuhanden der Urnenabstimmung vom 30. November 2025 verabschiedet.
- 2 Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission wird eingeladen, zur Urnenvorlage Antrag zu stellen.
- 3 Der Beschluss ist öffentlich (Ziffer 14.3 8. Spiegelstrich Leitfaden Kommunikation).
- 4 Mitteilungen
  - 4.1 Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission zur Antragstellung
  - 4.2 Ressortvorsteher Tiefbau + Landschaft
  - 4.3 Ressortvorsteher Finanzen + Liegenschaften
  - 4.4 Abteilungsleiter Tiefbau + Landschaft

- 4.5    Abteilungsleiter Finanzen + Liegenschaften
- 4.6    Präsidialabteilung
- 4.6.1    Stadtschreiberin / Geschäftsführerin
- 4.6.2    Stellvertretender Stadtschreiber / Bereichsleiter Kommunikation
- 4.7    Christian Marti, Projektmitarbeiter MSZW, Abteilung Tiefbau + Landschaft
- 4.8    Akten

Für den richtigen Auszug

Stadtrat Wallisellen



**Daniel Keibach**

Stellvertretender Stadtschreiber

Zugestellt am:       - 9. JULI 2025