



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 19. August 2026

GR Nr. 2026/413

Tiefbauamt, Schweighofstrasse, Aufwertungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts sind Massnahmen vorgesehen, um die Schweighofstrasse für Zufussgehende und Velofahrende aufzuwerten. Zusätzlich sind in der Schweighofstrasse verschiedene Sanierungsmassnahmen, der hindernisfreie Ausbau von Bushaltestellen und der Einbau von Lärmschutzfenstern nötig. Für die Ausführung dieses Projekts sollen neue einmalige Ausgaben von rund 3,6 Millionen Franken, Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo zum Betrag von Fr. 210 000.– und gebundene einmalige Ausgaben von rund 24,8 Millionen Franken bewilligt werden.

2. Ausgangslage

Der Projektperimeter des vorliegenden Strassenbauprojekts umfasst die Schweighofstrasse, Abschnitt Bachtobel- bis Friesenbergstrasse. Die Schweighofstrasse ist überkommunal klassiert und im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) eingetragen. Auf der Schweighofstrasse ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Die Schweighofstrasse verfügt über zwei Spuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einer Breite von jeweils etwa 3,25 m. Zudem sind beidseitig der Schweighofstrasse Velostreifen markiert. Diese sind im Abschnitt Friesenbergstrasse bis Borrweg etwa 1,1 m und im übrigen Projektperimeter 1,25 m breit. Auf der Höhe der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» sowie im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 204 bis Im Hagacker sind die Velostreifen beidseitig unterbrochen. Zusätzlich ist der ostseitige Velostreifen auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 238 unterbrochen – dort, wo in einer ostseitigen Fahrbahneinbuchtung vier gebührenpflichtige, weisse Parkfelder längs zur Fahrbahn markiert sind. Im Abschnitt Bachtobelstrasse bis Im Hagacker verfügt die Schweighofstrasse ostseitig über ein Trottoir, das angrenzend zum Fahrbahnrand mit einer Baumreihe bestückt ist. Westseitig wird die Schweighofstrasse im genannten Abschnitt von einer Hecke gesäumt. Im Abschnitt Im Hagacker bis Friesenbergstrasse verfügt die Schweighofstrasse beidseitig über ein Trottoir. Zwischen Im Hagacker und Borrweg ist das Trottoir auf der Ostseite und im Abschnitt Borrweg bis Friesenbergstrasse beidseitig mit jeweils einer Baumreihe ausgestattet.

Gemäss städtischem Schulwegplan verlaufen im Abschnitt Borrweg bis Friesenbergstrasse beidseitig Schulwege und auf der Höhe Im Hagacker und der Schweighofstrasse Nr. 202 sowie in den Knoten Borrweg/Schweighofstrasse und Friesenberg-/Schweighofstrasse Schulwegquerungen über die Schweighofstrasse zur Erschliessung des westlich gelegenen Schulhauses Friesenberg. Auf der Schweighofstrasse verkehren die Trolleybuslinien 32, 89 und N2 und im Abschnitt Borrweg bis Friesenbergstrasse überdies die Buslinie 73. Im Projektperimeter befinden sich die Bushaltestellen «Im Hagacker» und «Friesenbergstrasse», die von den



2/17

Trolleybuslinien 32, 89 und N2 bedient werden. Die Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» wird zudem durch die Buslinie 73 bedient.

Die bestehenden, alten Verteil- und Quellwasserleitungen sowie die Transportleitung der Wasserversorgung (WVZ) in der Schweighofstrasse befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Daher kam es in der Vergangenheit bereits zu Wasserrohrbrüchen und folglich zu Versorgungsunterbrüchen und Behinderungen des Verkehrs auf der Schweighofstrasse. Die Kanalisation befindet sich ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand und weist eine ungenügende hydraulische Kapazität auf, wodurch bereits vermehrt Rückstauprobleme auftraten.

Die Kombimasten in der Schweighofstrasse, die Kandelaber mit Leitungsmasten für Trolleybusse der Verkehrsbetriebe (VBZ) kombinieren, sowie die Aufhängungen der Trolleybus-Fahrleitungen befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.

Der Strassenoberbau weist im gesamten Projektperimeter strukturelle Schäden auf, die zu starken Belagsverformungen führen. Zudem ist die aktuelle Breite der Velostreifen im Projektperimeter nicht normgemäss.

Die Bushaltestellen «Friesenbergstrasse» und «Im Hagacker» sind nicht hindernisfrei zugänglich und deren alte Haltestelleninfrastruktur muss erneuert werden.

Schliesslich soll der Strassenraum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Hitzeminderung aufgewertet werden. Namentlich liegt der Strassenabschnitt Borrweg bis im Hagacker im Bereich des Quartierzentrums Friesenberg und wird im kommunalen Richtplan als Quartierzentrum ausgewiesen, weshalb der Strassenabschnitt mit einer sicheren und komfortablen Möglichkeit zur Querung der Schweighofstrasse aufgewertet werden soll. Zudem ist das Trottoir der Schweighofstrasse im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 261 bis Borrweg beidseitig jeweils auf der Höhe der Baumscheiben untermässig und soll daher zugunsten der Zufussgehenden aufgewertet werden. Überdies sollen die bestehenden Lücken in der Veloführung geschlossen werden.

3. Lärmschutz

Im Auftrag von Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich wurden der Bericht «Akustisches Projekt Schweighofstrasse» vom November 2020 und der Bericht «Akustisches Projekt Schweighofstrasse, Uetlibergstrasse bis Im Hagacker und Borrweg bis Birmensdorferstrasse» vom April 2024 erstellt. Demnach werden an diversen Gebäuden im Perimeter entlang der Schweighofstrasse die zulässigen Immissionsgrenzwerte (IGW) i. S. v. Anhang 3 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) überschritten.

Das Lärmschutzrecht sieht vor, dass bestehende Anlagen, die umgebaut oder erweitert werden, gleichzeitig saniert werden müssen (Art. 18 Abs. 1 Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]). Die wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen müssen dabei soweit saniert werden, dass die IGW eingehalten sind. Ist das nicht möglich und bleiben die IGW überschritten, können gemäss Art. 14 LSV Sanierungserleichterungen gewährt werden. Die Stadt hat als Anlageeigentümerin in solchen Fällen Ersatzmassnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) zu finanzieren, wenn an der Anlage eine wesentliche Änderung vorgenommen wird



3/17

(Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Art. 10 und 11 LSV; Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 1 USG; § 43 Strassengesetz [StrG, LS 722.1], § 27 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]). Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen aufgrund der umfangreichen Erneuerung des gesamten Strassenoberbaus eine wesentliche Änderung i. S. v. Art. 8 Abs. 2 LSV dar, da die Bausubstanz stark verändert wird; die Fundaments-, Trag-, Binder- und Deckschicht der Schweighofstrasse werden im Projektperimeter vollständig ersetzt. Die Kosten für diese Massnahmen sind zudem erheblich, da sie jenen für einen Neubau nahekommen.

Zur Lärmsanierung sind Massnahmen an der Quelle (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit oder Einbau eines lärmarmen Belags) gemäss bundesrechtlichen Vorgaben Priorität einzuräumen. Mit Verfügung vom 6. November 2020, publiziert als Nr. 2020/0680 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 18. November 2020, ordnete die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements auf der Schweighofstrasse im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker eine Tempo-30-Zone an. Diese Verkehrsvorschriften sind rechtskräftig. Mit Datum vom 23. Mai 2024 wurde zudem die Erweiterung der Tempo-30-Zone in der Schweighofstrasse auf die Abschnitte Uetlibergstrasse bis Im Hagacker und Borrweg bis Birmensdorferstrasse verfügt. Die betreffenden Verkehrsvorschriften sind noch nicht rechtskräftig. Neben der Verringerung der Lärmbelastung trägt die Temporeduktion auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.

Gemäss Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 334/2022 wird bei Strassenabschnitten, bei denen nach Umsetzung des Geschwindigkeitsplans aus dem «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» (STRB Nr. 1217/2021) die IGW i. S. v. Anhang 3 LSV weiterhin überschritten sind, im Rahmen von ordentlichen Strassenbauprojekten ein lärmarmes Belag eingebaut. Auf der Schweighofstrasse werden die zulässigen IGW nach der Einführung von Tempo 30 weiterhin überschritten, weshalb gestützt auf STRB Nr. 334/2022 als zusätzliche Massnahme an der Quelle der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen ist. Die Ausgaben für den Einbau des lärmarmen Belags von Fr. 230 000.– sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

Auch nach der Realisierung der vorgenannten Massnahmen werden die zulässigen IGW bei 14 Liegenschaften im Projektperimeter noch immer überschritten. Für die verbleibenden Lärmgrenzwertüberschreitungen im betroffenen Strassenabschnitt der Schweighofstrasse werden daher Sanierungserleichterungen gemäss Art. 14 LSV beantragt. Der Stadtrat wird dazu das Tiefbauamt im Rahmen der Projektfestsetzung mit einem separaten Beschluss beauftragen, für die von Sanierungserleichterungen betroffenen Gebäude die notwendigen Verfahren zum Einbau von Schallschutzfenstern auszulösen. Davon ausgehend wird die Stadt den Einbau von Lärmschutzfenstern in den betroffenen Gebäuden an der Schweighofstrasse finanzieren. Die auf Schätzungen und Berechnungen beruhenden Ausgaben für Lärmschutzfenster an den betreffenden Gebäuden von Fr. 877 000.– sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten. In einem nachfolgenden Verfahren nach dem Schallschutzfenster-Reglement (AS 713.200) wird konkret geprüft, bei welchen Gebäuden wie viele Lärmschutzfenster eingebaut werden müssen.



4. Projekt

Die WVZ ersetzt die alten Verteil- und Quellwasserleitungen sowie die Transportleitung im Projektperimeter. Da die Quellwasserleitungen und die Transportleitung ausserdem nicht den aktuellen Vorgaben des Generellen Wasserversorgungsprojekts (GWP) entsprechen, werden deren Kapazitäten im Zuge des Ersatzes an die aktuellen Bedürfnisse angepasst. Zudem werden, wo notwendig, die Hausanschlussleitungen erneuert und die bestehenden Unterflurhydranten zwecks Verbesserung des Brandschutzes durch vier Oberflurhydranten ersetzt.

Koordiniert mit dem Werkleitungsbau der WVZ erneuert Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) die alte Kanalisation im Projektperimeter. Im Zuge dessen wird die Kanalisation gemäss der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) wie folgt hydraulisch erweitert: Zur Erhöhung der Abflusskapazität wird der Mischabwasserkanal im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 180 bis Friesenbergstrasse vergrössert. Im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 202 bis Friesenbergstrasse wird der bestehende Kanal durch einen Speicherkanal ersetzt, der während Starkregenereignissen Abwasser temporär speichert, um damit die Abflussspitzen zu dämpfen. Der neue Speicherkanal wird im Rechteckprofil mit Trockenwetterrinne ausgeführt, wodurch dessen Fassungsvermögen bei gleichbleibender Grabenbreite maximiert wird. Dies vereinfacht ausserdem den künftigen Kanalunterhalt. Während der rund zweijährigen Bauphase sollen der MIV und v. a. die für die Erschliessung wichtigen Buslinien aufrechterhalten werden. Damit der grossdimensionierte Speicherkanal unter Aufrechterhaltung des Verkehrs gebaut werden kann, müssen 46 der bestehenden Bäume zwischen Friesenbergstrasse und Im Hagacker gefällt werden. Insgesamt werden im Anschluss an die Kanalbauarbeiten 60 Bäume als Ersatz neu gepflanzt. Ausserdem müssen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während des Kanalbaus die bestehenden Kombimasten entfernt und durch Provisorien ersetzt werden. Im Anschluss werden die Kombimasten und die Fahrleitungsaufhängungen in den Abschnitten Friesenbergstrasse bis Borrweg und Im Hagacker bis Bachtobelstrasse dauerhaft ersetzt und deren Standorte im Zuge dessen zur besseren Ausleuchtung des Strassenraums leicht angepasst. Im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker werden anstatt der bisherigen Kombimasten westseitig der Schweighofstrasse neue Kombimasten erstellt, die als Aufhängung neuer Seilleuchten sowie der Leitungen für Trolleybusse der VBZ dienen.

Im gesamten Projektperimeter werden der sanierungsbedürftige Strassenoberbau, der Fahrbahn- und Trottoirbelag sowie die Randabschlüsse erneuert. Für die Sicherheit der Velofahrenden werden überdies die bestehenden Velostreifen im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker normgemäss auf 1,5 m und in den Abschnitten Friesenbergstrasse bis Borrweg und Im Hagacker bis Bachtobelstrasse auf 1,8 m verbreitert. Mit der Verbreiterung der bestehenden Velostreifen wird gleichzeitig die Fahrbahnbreite für den MIV beidseitig auf jeweils 2,75 m reduziert und dadurch zur Unterstützung der neu geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (siehe Kapitel 2) eine kontinuierliche Verlangsamung des MIV bewirkt.

Die Haltestelle «Friesenbergstrasse» wird hindernisfrei ausgebaut, indem sie beidseitig mit 22 cm hohen Haltekanten ausgestattet wird. Die westseitige Haltekante wird dabei durchgehend (d. h. auf der gesamten Länge der Haltestelle) hindernisfrei erstellt. Die ostseitige Haltekante kann nur auf einer Länge von 10 m hindernisfrei ausgebaut werden, da bei einer durchgehenden Erhöhung der Haltekante noch mehr Land erworben werden müsste und zwei



5/17

grosse, raumprägende Kiefern mit Stammumfängen von über 1,50 m auf Privatgrund gefällt werden müssten. Im Zuge der Erhöhung der westseitigen Haltekante muss das Trottoir südlich der Haltekante leicht peripher verschoben und der Fahrbahnbereich so vergrössert werden, dass eine gerade Anfahrt beider Haltekanten durch den Bus möglich ist. Infolgedessen ist ein Landerwerb vom anstossenden Privatgrundstück mit der Kataster-Nr. WD7980 im Umfang von etwa 28 m² erforderlich. Im Zuge des hindernisfreien Ausbaus der Haltestelle «Friesenbergstrasse» wird deren alte Haltestelleninfrastruktur durch die VBZ ersetzt und in ihrer Lage an die leicht verschobenen Haltekanten angepasst.

Die Haltestelle «Im Hagacker» befindet sich aktuell auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 193 und somit in der Peripherie des Quartierzentrums Friesenberg. Mit vorliegendem Projekt soll sie etwa 40 m näher an das hochfrequentierte Zentrum verschoben und dadurch der Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel verbessert werden. Dazu werden deren bestehende Haltekanten und deren Haltestelleninfrastruktur abgebrochen und auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 206 wieder errichtet. Im Zuge dessen wird die Haltestelle «Im Hagacker» hindernisfrei ausgebaut, indem sie mit durchgehend 22 cm hohen Haltekanten ausgeführt wird. Überdies wird die westseitige Haltekante der Bushaltestelle «Im Hagacker» von den VBZ neu mit einer Wartehalle ausgestattet.

Im Projektperimeter sind überdies folgende Aufwertungsmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Hitzeminderung geplant:

Im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker wird mittig der Schweighofstrasse ein 2 m breiter Mehrzweckstreifen errichtet. Die Enden des Mehrzweckstreifens ragen jeweils über die Einmündungen der Strassen Borrweg und Im Hagacker hinaus und werden mit Inselschutzpfosten gesichert. Der Mehrzweckstreifen soll das komfortable und sichere Queren über die Fahrbahnen der Schweighofstrasse für den Fussverkehr verbessern. Zudem erleichtert der geplante Mehrzweckstreifen das Linksabbiegen und mindert die Trennwirkung der Strasse. Zur visuellen Abgrenzung des Mehrzweckstreifens von der umliegenden, asphaltierten Strassenfläche wird dessen Belag mit Granitstein und zur Hitzeminderung mit sickerfähigen Rasenfugen ausgeführt. Aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs durch den neuen Mehrzweckstreifen wird das ostseitige Trottoir der Schweighofstrasse im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker leicht verschmälert. Zudem ist eine Vergrösserung des Strassenraums zulasten der westlich an die Schweighofstrasse angrenzenden Grundstücke erforderlich. Davon betroffen ist zunächst eine Parzelle der Evangelisch-Reformierten Kirche mit der Kataster-Nr. WD6678 im Umfang von etwa 89 m². Überdies ist eine Übertragung der zum Verwaltungsvermögen der Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) gehörenden Parzelle mit der Kataster-Nr. WD8352 im Umfang von etwa 93 m² und zum Buchwert von Fr. 5500.– sowie der zum Verwaltungsvermögen der Immobilien Stadt Zürich (IMMO) gehörenden Parzelle mit der Kataster-Nr. WD8509 im Umfang von etwa 28 m² und zum Buchwert von Fr. 0.– ins Verwaltungsvermögen des Tiefbauamts (TAZ) sowie eine entsprechende Umwidmung erforderlich. Die Übertragung innerhalb des Verwaltungsvermögens muss gemäss Praxis der Stadt Zürich nicht in die zu bewilligenden Ausgaben eingerechnet werden; sie ist nicht ausgabenrelevant und erfolgt budgetneutral. Schliesslich können aufgrund der Verschmälerung des ostseitigen Trottoirs infolge des neuen Mehrzweckstreifens im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker die Leuchtelemente der öffentlichen Beleuchtung an



den darauf befindlichen Kombimasten den vergrösserten Strassenraum nicht mehr hinreichend ausleuchten. Daher werden die bestehenden Leuchtelemente im Abschnitt Borrweg bis Im Hagacker durch sechs Seilleuchten ersetzt, die den Strassenraum von der Mitte her hinreichend ausleuchten. Für die neuen Seilleuchten werden westseitig der Schweighofstrasse neue Kombimasten errichtet, an denen die Seilleuchten aufgehängt werden. Ostseitig werden die Seilleuchten an bestehenden Mauerhaken, die am angrenzenden Gebäude befestigt sind, aufgehängt. Aufgrund der neuen Kombimasten westseitig der Schweighofstrasse müssen seitens VBZ die Fahrleitungsaufhängungen angepasst werden.

Im Bereich der Haltestelle «Friesenberg» werden die vier bestehenden Kandelaber ebenfalls durch zwei neue Seilleuchten ersetzt, die den Strassenraum von der Mitte her ausleuchten.

Damit das teilweise untermassige Trottoir der Schweighofstrasse im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 261 bis Borrweg normbreit angeboten werden kann, soll von der östlich angrenzenden Parzelle mit der Kataster-Nr. WD9135 eine Fläche von etwa 24 m² und von der westlich angrenzenden Parzelle mit der Kataster-Nr. WD7980 eine Fläche von etwa 15 m² erworben und das Trottoir entsprechend verbreitert werden.

Im Abschnitt Friesenbergplatz bis Im Hagacker befindet sich ein etwa 2 m breiter, an die anstossenden Liegenschaften angrenzender Streifen des ostseitigen Trottoirs im Privateigentum, der heute faktisch bereits als öffentliches Trottoir genutzt wird. Im Einvernehmen mit der privaten Grundeigentümerschaft soll zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse die zur privaten Parzelle mit der Kataster-Nr. WD7606 gehörende Fläche des ostseitigen Trottoirs mit einem Umfang von etwa 424 m² anlässlich des vorliegenden Projekts in städtisches Eigentum übertragen werden.

Mit Ausnahme der Fussgängerstreifen nördlich des Knotens Borrweg/Schweighofstrasse, südlich des Knotens Friesenberg-/Schweighofstrasse und auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 202 werden alle Fussgängerstreifen im Projektperimeter nach Instandstellung des Strassenbelags nicht wieder markiert. In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgängerstreifen (wieder) angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für die Zufussgehenden dies erfordern, namentlich bei Schulen (Art. 4 Abs. 2 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [SR 741.213.3]). Die Schulwege zum nahegelegenen Schulhaus Friesenberg führen über die vorgenannten Fussgängerstreifen, deren Markierung nach Instandstellung des Strassenbelags wieder angebracht wird. Überdies dienen die genannten Fussgängerstreifen dem Publikumsverkehr von und zu den nahegelegenen Alters- und Pflegeheimen «Almacasa Friesenberg» und «Krankenstation Friesenberg». Aus diesen Gründen besteht ein besonderes Vortrittsbedürfnis der querenden Fussgängerinnen und Fussgänger, die den Fortbestand der drei genannten Fussgängerstreifen rechtfertigen. Die Fussgängerstreifen werden im Zuge des Belagersatzes um wenige Zentimeter normgemäss verschmälert und durch taktil erfassbare Markierungen für sehbehinderte Menschen erkennbar gemacht. Anstelle der aufzuhebenden Fussgängerstreifen sowie auf der Höhe des Friesenbergplatzes und südlich von Im Hagacker werden Strassenquerungen mit taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern und Inselschutzpfosten geschaffen.



7/17

In den Einmündungen der Strassen Borrweg und Im Hagacker in die Schweighofstrasse werden zugunsten der Verkehrssicherheit von Zufussgehenden Trottoirüberfahrten mit taktil erfassbarer Markierung errichtet. Durch die neuen Trottoirüberfahrten können Zufussgehende die einmündenden Strassen umwegfrei und niveaugleich queren, was mit einer Komfortsteigerung verbunden ist.

Die bestehende Fahrbahneinbuchtung auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 238 wird durch eine Erweiterung des Trottoirs aufgehoben und drei der vier darin vorgesehenen, gebührenpflichtigen Parkfelder auf dem Trottoir zwischen neuen Bäumen markiert. Anstelle des vierten gebührenpflichtigen, weissen Parkfelds werden fünf Motorradabstellplätze auf dem Trottoir errichtet. Damit beträgt die Parkplatzbilanz minus einen gebührenpflichtigen, weissen Parkplatz und plus fünf Motorrad-Abstellplätze. Aus Platzgründen kann der gebührenpflichtige, weisse Parkplatz nicht andernorts markiert werden. Die neuen Parkplätze auf dem Trottoir werden zwecks Hitzeminderung mit einem Pflastersteinbelag mit sickerfähigen Rasenfugen ausgeführt.

Die bestehenden Lücken in der Veloführung werden geschlossen, indem die neu 1,8 m breiten Velostreifen auf der Höhe der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» und die neu 1,5 m breiten Velostreifen im Abschnitt Schweighofstrasse Nr. 204 bis Im Hagacker, beidseitig sowie auf der Höhe der Schweighofstrasse Nr. 238 ostseitig verlängert werden. Infolge der Verlängerung der Velostreifen muss der Strassenraum auf der Höhe der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» aus Platzgründen leicht in östliche Richtung erweitert werden. Dadurch ist ein Landerwerb zulasten der östlich angrenzenden Parzelle mit der Kataster-Nr. WD9135 im Umfang von etwa 26 m² erforderlich. Der Velostreifen südlich des Knotens Friesenberg-/Schweighofstrasse wird in einen Velosack aufgeweitet. Dies erleichtert das Linksabbiegen für Velofahrende in die Friesenbergstrasse. Überdies werden auf der Höhe der Schweighofstrasse Nrn. 190 und 200, auf dem ostseitigen Trottoir 20 neue Veloabstellplätze errichtet. Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit der Verbreiterung der bestehenden Velostreifen, der Schliessung der bestehenden Lücken in der Veloführung, der Markierung eines Velosacks und der Errichtung von Veloabstellplätzen in der Schweighofstrasse kann die Velostrategie 2030 (vgl. STRB Nr. 219/2021) im Projektperimeter umgesetzt werden.

Zwecks Hitzeminderung sollen die bestehenden Baumreihen der Schweighofstrasse im Abschnitt Friesenbergstrasse bis Im Hagacker mit 14 zusätzlichen Bäumen angereichert und im Bereich der geplanten Neupflanzungen einschliesslich Baumerersatz die Baumscheiben weitestgehend begrünt werden. Daraus resultiert eine Baumbilanz von plus 14 auf öffentlichem Grund. Die damit verbundene Vergrösserung des Kronenvolumens wirkt hitzemindernd und beschattet den Strassenraum zusätzlich. Im Abschnitt Bachtobelstrasse bis Im Hagacker sollen die Bäume der bestehenden, ostseitigen Baumreihe durch einen Grünstreifen miteinander verbunden werden.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) bringt schliesslich nebst den neuen Markierungen für die Aufwertungsmassnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten auch die übrigen Markierungen und Signalisationen wieder an.



8/17

5. Bauausführung

Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2027 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2029.

6. Klimaschutzbeurteilung

Das Projekt Schweighofstrasse verursacht wesentliche, im vorliegenden Fall nicht quantifizierte, Treibhausgasemissionen i. S. v. Art. 3 Abs. 1 des Reglements über die Klimaschutzbeurteilung (AS 710.110). Der grösste Anteil an Treibhausgasemissionen entsteht durch die in der Bauausführung verwendeten Baumaterialien, insbesondere durch die Erneuerung der Werkleitungen. Es handelt sich hierbei um ein ressourcenintensives Unterhaltsprojekt, in welchem die Koordination der einzelnen Vorhaben die Treibhausgasemissionen positiv beeinflusst. Durch Einführung einer Kernfahrbahn wird die MIV-Verkehrsfläche zugunsten der Fussgänger- und Velofläche verringert, was zu einer flächeneffizienteren Nutzung der Verkehrsflächen und zu einer Verlagerung des MIV in Richtung Umweltverbund führt.

7. Mitwirkung der Bevölkerung, Planauflage und Einspracheverfahren

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG wurden die Projektpläne zusammen mit dem Bericht «Akustisches Projekt Schweighofstrasse» vom 20. November bis 21. Dezember 2020 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet (§ 16 StrG). Die vom Landerwerb betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden mit persönlicher Anzeige auf die Planauflage aufmerksam gemacht. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG). Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften bezüglich Einführung von Tempo 30 im Projektabschnitt Borrweg bis Im Hagacker verfügt und zusammen mit den Projektplänen des Strassenbauprojekts ebenfalls öffentlich aufgelegt (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2020/0680 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 18. November 2020). Die neuen Verkehrsvorschriften sind rechtskräftig und werden mit dem Aufstellen der Signale bzw. mit dem Anbringen der Markierungen rechtsverbindlich.

Mit Datum vom 23. Mai 2024 wurden die neuen Verkehrsvorschriften bezüglich der Projektabschnitte Uetlibergstrasse bis Im Hagacker und Borrweg bis Birmensdorferstrasse verfügt und die entsprechenden Unterlagen zusammen mit dem Bericht «Akustisches Projekt Schweighofstrasse, Uetlibergstrasse bis Im Hagacker und Borrweg bis Birmensdorferstrasse» vom April 2024 öffentlich aufgelegt (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2024/0371 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 29. Mai 2024).

Mit Datum vom 17. September 2024 wurden schliesslich die neuen Verkehrsvorschriften bezüglich Parkflächen im Projektabschnitt Borrweg bis Im Hagacker und die entsprechenden Unterlagen öffentlich aufgelegt (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2024/0667 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 25. September 2024).



9/17

8. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Gegen das Strassenbauprojekt Schweighofstrasse, den Erlass funktioneller Verkehrsvorschriften sowie die beantragten Sanierungserleichterungen sind innert Frist mehrere Einsprachen und Begehren um Neubeurteilung eingegangen. Die Projektfestsetzung und der Entscheid über die Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt und die Sanierungserleichterungen sowie die Begehren um Neubeurteilung erfolgen vereinigt und mit separatem Beschluss.

9. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG gestellt. Das kantonale Amt für Mobilität hat mit Schreiben vom 4. April 2019 und vom 4. September 2020 zur Schweighofstrasse Begehren geäussert, die in der Folge vollumfänglich berücksichtigt werden konnten.

10. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. April 2026 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Schweighofstrasse belaufen sich insgesamt auf Fr. 28 570 000.–. Mit Verfügung Nr. 290 vom 11. November 2016 bewilligte der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements für das Strassenbauprojekt Schweighofstrasse einen Projektierungskredit von Fr. 800 000.–. Die bewilligten Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

10.1 Neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo

Gemäss dem Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 zum Rahmenkredit Velo können bei koordinierten Strassenbauprojekten mit einem Anteil Mittel für kommunale oder regionale Veloinfrastruktur die Aufwendungen, die dem bewilligten Rahmenkredit Velo belastet werden, von der für das Strassenbauprojekt ermittelten Gesamtkreditsumme in Abzug gebracht werden (vgl. Art. 13 Abs. 2 lit. a Finanzhaushaltsverordnung [FHVO, AS 611.101] und GR Nr. 2025/43).

Der Rahmenkredit Velo beträgt 350 Millionen Franken und ist für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt vorgesehen. Für Veloinfrastrukturmassnahmen im Strassenbauprojekt Schweighofstrasse bestehend aus der Schliessung der Lücken in der Veloführung und dem damit zusammenhängenden Landerwerb, der Errichtung eines Velosacks und von Veloabstellplätzen sowie den damit zusammenhängenden Markierungen und Signalisationen werden daher Fr. 210 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo bewilligt. Der Rahmenkredit Velo wurde per 31. Dezember 2025 mit Fr. 36 297 155.– belastet.



10/17

und enthält somit ausreichend finanzielle Mittel für die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Veloinfrastrukturmassnahmen.

Insgesamt werden für das Strassenbauprojekt Schweighofstrasse neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 587 000.– bewilligt.

Für die Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Schweighofstrasse, bestehend aus der Errichtung eines lärmarmen Belags, der Verschiebung und des hindernisfreien Ausbaus der Haltestelle «Im Hagacker», der Errichtung eines Mehrzweckstreifens und der Verbreiterung des Trottoirs sowie dem damit zusammenhängenden Landerwerb, dem Ersatz bestehender Leuchtelemente durch Seilleuchten, dem Landerwerb zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse, der Schaffung neuer Strassenquerungen und Trottoirüberfahrten mit taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern und Inselschutzpfosten sowie der Erweiterung des Trottoirs, der Errichtung von fünf Motorradabstellplätzen und der Ausführung neuer Parkplätze mit sickerungsfähigem Pflastersteinbelag, der Pflanzung zusätzlicher Bäume und Grünstreifen sowie der Erstellung weiterer durch die Aufwertungen bedingte Markierungen und Signalisationen, werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 2 981 000.– bewilligt.

Die neuen einmaligen Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo setzen sich (einschliesslich Mehrwertsteuer [MWST] von 8,1 Prozent) wie folgt zusammen:

	TAZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	GSZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	1 256 817				1 256 817
Landerwerb*	855 500				855 500
Diverse Anlagen: DAV		20 000			20 000
Öffentliche Beleuchtung			379 000		379 000
Pflanzung von Bäumen und Grünstreifen				170 000	170 000
MWST 8,1 %	101 802	1 620	23 130	13 770	140 322
Verwaltungskosten 12 %	163 034				163 034
Zwischensumme	2 377 153	21 620	402 130	183 770	2 984 673
Reserven rund 7 %**	144 847	2 380	40 870	18 230	206 327
Total	2 522 000	24 000	443 000***	202 000	3 191 000
Davon Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo	206 000	4 000			210 000
Davon neue einmalige Ausgaben	2 316 000	20 000	443 000***	202 000	2 981 000

* Die Kosten für den Landerwerb beruhen auf dem Schätzungsprotokoll der städtischen Schätzungskommission vom 27. Februar 2025 (GV-Nr. 7/2025).

** Für den Landerwerb und für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

*** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 443 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (FHVO, AS 611.101) von Fr. 93 250.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 349 750.– (einschliesslich MWST).

Für den Ersatz der Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestelle «Im Hagacker» und der Ausstattung ihrer westseitigen Haltekante mit einer Wartehalle im Zuge der Verschiebung sowie



11/17

für die Anpassungen von Fahrleitungsaufhängungen werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 606 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	510 000
MWST	41 310
Zwischentotal	551 310
Reserven rund 10 % (einschliesslich MWST)	54 690
Total einschliesslich MWST	606 000
Abzüglich davon MWST	–45 408
Total ohne MWST	560 592

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt.

Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten*	
1,25 % von Fr. 3 191 000.– (gemäss STRB Nr. 868/2025)	40 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5 % von Fr. 2 522 000.–, 40 Jahre)	64 000
DAV (5 % von Fr. 24 000.–, 20 Jahre)	1200
ewz Öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 443 000.–, 25 Jahre)	17 800
GSZ (2,5 % von Fr. 202 000.–, 40 Jahre)	5100
Betriebliche Folgekosten: 1,5 %* von Fr. 3 191 000.–	48 000
Total	176 100

* Betriebliche Folgekosten gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden.

10.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt Schweighofstrasse gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 24 773 000.– an.

Für den Werkleitungs- und Kanalbau sowie den dadurch bedingten Ersatz von Bäumen und der öffentlichen Beleuchtung, für den Strassenbau, bestehend aus der Erneuerung des Strassenoberbaus, des Fahrbahn- und Trottoirbelags und der Randabschlüsse sowie für die dadurch bedingten Markierungen und Signalisationen, für die Verbreiterung der bestehenden Velostreifen, die Verschmälerung von Fussgängerstreifen und die Errichtung taktil erfassbarer Markierungen, für die Verschiebung und die gleichzeitige hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse», dem dadurch bedingten Landerwerb sowie für den Einbau von Lärmschutzfenstern werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 23 020 000.– (einschliesslich MWST) wie folgt bewilligt:



12/17

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	WVZ Fr.	GSZ Fr.	Gesamtkos- ten Fr.
Strassenbau	4 102 314	155 000	20 000	12 000	221 000		4 510 314
Landerwerb*	28 000						28 000
Lärmschutzmassnah- men	877 000						877 000
Kanalbau		8 647 254			229 000		8 876 254
Baumersatz						407 000	407 000
Diverse Anlagen: DAV			284 000				284 000
Öffentliche Beleuchtung				169 000			169 000
Diverse Anlagen: WVZ					2 717 000		2 717 000
MWST 8,1 %	403 325	712 983	24 624	10 222	256 487	32 319	1 439 960
Verwaltungskosten 12 %	645 917	1 056 270					1 702 187
Zwischensumme	6 056 556	10 571 507	328 624	191 222	3 423 487	439 319	21 010 715
Reserven rund 10 %**	611 444	1 010 493	35 376	19 778	286 513	45 681	2 009 285
Total	6 668 000	11 582 000	364 000	211 000***	3 710 000	485 000	23 020 000

* Die Kosten für den Landerwerb beruhen auf dem Schätzungsprotokoll der städtischen Schätzungskommission vom 27. Februar 2025 (GV-Nr. 7/2025).

** Für den Landerwerb und für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

*** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 211 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO von Fr. 55 100.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 155 900.– (einschliesslich MWST).

Für die Erstellung von provisorischen Maststandorten während der Bauphase, die Erneuerung der alten Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» sowie den Ersatz der Masten und Fahrleitungsaufhängungen in den Abschnitten Friesenbergstrasse bis Borweg und Im Hagacker bis Bachtobelstrasse werden zulasten der VBZ Fr. 1 753 000.– gebundene einmalige Ausgaben wie folgt bewilligt:

	Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	1 476 000
MWST	119 556
Zwischentotal	1 595 556
Reserven rund 10 % (einschliesslich MWST)	157 444
Total einschliesslich MWST	1 753 000
Abzüglich davon MWST	–131 353
Total ohne MWST	1 621 647



Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt.

Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,25 % von Fr. 23 020 000.– (gemäss STRB Nr. 868/2025)	288 000
Abschreibungen	
TAZ (10 % von Fr. 6 668 000.–, 10 Jahre)	667 000
ERZ Kanalbauten (2 % von Fr. 11 582 000.–, 50 Jahre)	232 000
DAV (5 % von Fr. 364 000.–, 20 Jahre)	18 200
ewz Öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 211 000.–, 25 Jahre)	8 500
WVZ (2 % von Fr. 3 710 000.–, 50 Jahre)	75 000
GSZ (2,5 % von Fr. 485 000.–, 40 Jahre)	12 200
Total	1 300 900

Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle «Friesenbergstrasse» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34) umgesetzt. Der für Menschen mit Behinderungen zu erwartende Nutzen, der sich aus der Beseitigung ihrer Benachteiligung ergibt, darf insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand nicht in einem Missverhältnis stehen (vgl. Art. 11 Abs. 1 lit. a BehiG). Für die durchgehende Erhöhung der westseitigen Haltekante ist Landerwerb vom anstossenden Privatgrundstück im Umfang von etwa 28 m² zu einem Betrag von Fr. 28 000.– erforderlich. Bei einer stark verkürzten Erhöhung der Haltekante (sogenannte Kissenlösung) wäre zwar kein Landerwerb erforderlich. Angesichts der geringen Zusatzkosten und dem vergleichsweise hohen Nutzen ist die durchgehende Erhöhung der westseitigen Haltekante verhältnismässig i. S. v. Art. 11 Abs. 1 lit. a BehiG. Verhältnismässige Alternativen mit gleicher Wirkung sind nicht vorhanden. Im Unterschied dazu geht der hindernisfreie Ausbau der Bushaltestelle «Im Hagacker» mit einer Verschiebung der Bushaltestelle um etwa 40 m einher, die jedoch aus Gründen der Optimierung der Lage vorgenommen wird.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und die Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Die Erneuerung des Strassenoberbaus, des Fahrbahn- und Trottoirbelags, der Randabschlüsse, der Kombimasten und Fahrleitungsaufhängungen sowie der Kanal- und Werkleitungsbau dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.



14/17

Die Wasserversorgungsanlagen sind von der WVZ aufgrund des GWP und unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik zu erstellen (Art. 6 i. V. m. Art. 3 Abs. 2 Wasserabgabeverordnung [AS 724.100]). Die Anpassung der Kapazitäten der Quellwasserleitungen und der Transportleitung erfolgt daher im Zuge ihrer ohnehin nötigen Sanierung gemäss GWP.

Die hydraulische Erweiterung der Kanalisation im Zuge der Kanalsanierung dient der Anpassung an die hydraulischen Anforderungen gemäss STRB Nr. 1088/2014. Mit diesem Beschluss genehmigte der Stadtrat u. a. Teilprojekte des GEP für das vorliegend relevante «Gebiet WEST». Ein Belassen der hydraulischen Defizite würde dem GEP und den geltenden gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen zuwiderlaufen. Das Gewässerschutzrecht gibt vor, dass Abwasser entsprechend den kantonalen Vorgaben versickern zu lassen, in die Kanalisation einzuleiten oder dem Stand der Technik entsprechend zu beseitigen ist (Art. 7 i. V. m. Art. 11 Abs. 1 Gewässerschutzgesetz [GSchG, SR 814.20]). Die Kantone sorgen für eine kommunale Entwässerungsplanung und die Erstellung von generellen Entwässerungsplänen, die in den Gemeinden einen sachgemässen Gewässerschutz und eine zweckmässige Siedlungsentwässerung gewährleisten (Art. 7 Abs. 3 GSchG i. V. m. Art. 5 Gewässerschutzverordnung [SR 814.201]). Die Kanalisationsverordnung (AS 711.200) bestimmt, dass der Ausbau des öffentlichen Kanalisationsnetzes und der öffentlichen Abwasserreinigungsanlagen im Rahmen des GEP zu erfolgen hat. Daher besteht für die Kanalsanierung in der Schweighofstrasse und die Anpassung der Kanalisation an die hydraulischen Anforderungen weder sachlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Zeitlich kann mit den Massnahmen aufgrund des schlechten baulichen Zustands und des Rückstaus von Mischabwasser nicht zugewartet werden. Es besteht somit auch zeitlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die durch die vorliegenden Massnahmen verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).

Der Baumersatz sowie die Errichtung von Provisorien für Kombimasten ist aufgrund des Kanalbaus erforderlich, damit der Verkehr und insbesondere der Busverkehr auf der Schweighofstrasse während der knapp zweijährigen Bauzeit aufrechterhalten werden kann. Eine ausreichend leistungsfähige Strasse, über die der Verkehr während der Bauzeit umgeleitet werden könnte, ist nicht vorhanden. Schliesslich wären bei einer Totalsperrung während der Bauzeit insbesondere nicht nur mehrere öffentliche Buslinien betroffen, sondern auch Einsatzfahrzeuge von Schutz & Rettung, für welche die Schweighofstrasse eine Hauptverbindungsachse ist. Aus diesem Grund fehlt es auch hinsichtlich der Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs infolge des Kanalbaus an einem erheblichen Entscheidungsspielraum.

Gemäss Ziffer 6.1 Elektroanlagenreglement (EAR) baut, betreibt und unterhält das ewz Beleuchtungsanlagen für öffentliche Strassen, Wege und Plätze in der Stadt. In den Abschnitten Friesenbergstrasse bis Borweg und Im Hagacker bis Bachtobelstrasse werden die Kombimasten ersetzt. Unabhängig von den Neugestaltungsmassnahmen (s. Kapitel 10.1) müssen die Standorte der bestehenden Kombimasten aufgrund lichttechnischer Anforderungen und Gütekmale einer Strassenbeleuchtung gemäss Schweizer Licht Gesellschaft für die notwendige sicherheitsrelevante Grundbeleuchtung zur Verkehrssicherheit auf der Strasse teilweise versetzt werden. Diese Arbeiten und Aufwendungen des ewz sind zur Erfüllung des Leistungsauftrags des ewz zum Betrieb des Verteilnetzes zwingend notwendig. Alternative



15/17

Massnahmen mit der gleichen Wirkung bestehen nicht. Zudem sind die Kombimasten ortsgebunden. Mit dem Ersatz der Kombimasten kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands nicht zugewartet werden. Schliesslich sind diese Anpassungen der Standorte der Kombimasten im Sinne des koordinierten Bauens zeitgleich mit ihrem Ersatz umzusetzen.

Durch die Verbreiterung der bestehenden Velostreifen im Zuge der ohnehin nötigen Strassensanierung wird eine Anpassung des Strassenquerschnitts an den heutigen technischen Standard für leichte Zweiräder vorgenommen (vgl. Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS], VSS-40201 «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer», einschliesslich Anhang 1). Durch die normgemässe Verschmälerung der Fussgängerstreifen und die Errichtung taktil erfassbarer Markierungen auf dem Trottoirbereich vor den bestehenden Fussgängerstreifen im Zuge der ohnehin nötigen Strassensanierung wird ebenfalls eine Anpassung an den heutigen technischen Standard vorgenommen (vgl. VSS-640850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche», Kapitel 7.2, SSV Nr. 6.17; VSS-640075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen», Kapitel 24.2). Es besteht somit für die Verbreiterung der bestehenden Velostreifen, die Verschmälerung der Fussgängerstreifen und die Errichtung taktil erfassbarer Markierungen in sachlicher wie in örtlicher Hinsicht kein erheblicher Entscheidungsspielraum. Zeitlich kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands des Strassenoberbaus mit dessen Sanierung nicht zugewartet werden. Es besteht somit auch in zeitlicher Hinsicht kein erheblicher Entscheidungsspielraum.

Wie schliesslich in Kapitel 3 ausgeführt, lassen die Bestimmungen des Bundesrechts den Vollzugsbehörden weder in Bezug auf den Zeitpunkt (Lärmsanierung anlässlich eines Strassenbauprojekts bei wesentlichen Änderungen), den Gegenstand der zu treffenden Massnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) noch in Bezug auf den Ort (Gebäude im Projektperimeter mit Lärmimmissionen über dem IGW) einen erheblichen Entscheidungsspielraum für den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Zusammenfassend besteht für die vorgenannten Massnahmen weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 GG.

10.3 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 10.2), können auch ohne die neuen Ausgaben und die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo für die im Kapitel 10.1 beschriebenen Massnahmen ausgeführt werden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben sowie die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo bedingen sich also nicht gegenseitig. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben und



16/17

den Mitteln zulasten des Rahmenkredits Velo nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in neue und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

11. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für das Strassenbauprojekt Schweighofstrasse werden neue einmalige Ausgaben von insgesamt Fr. 3 587 000.–, Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von Fr. 210 000.– sowie gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 24 773 000.– bewilligt.

Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung der Stadt Zürich [GO, AS 101.100]).

Für die Bewilligung von gebundenen einmaligen Ausgaben von mehr als Fr. 2 000 000.– ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 65 lit. a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]).

Die Mittel von Fr. 210 000.– für die Veloinfrastrukturmassnahmen, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden, dürfen i. S. v. Art. 13 Abs. 2 lit. a FHVO von der Kreditsumme abgezogen werden (siehe Kapitel 10.1). Gemäss § 106 Abs. 3 GG bestimmt der Beschluss über den Rahmenkredit die Zuständigkeit für dessen Aufteilung. Der Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 über den Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur sieht vor, dass der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken und der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet (vgl. GR Nr. 2025/43). Überdies richtet sich gemäss Art. 80 GO i. V. m. Art. 60a ROAB die Zuständigkeit für die Aufteilung eines Rahmenkredits nach den Befugnissen für die Bewilligung von gebundenen Ausgaben. Da die Summe aus Mitteln zulasten des Rahmenkredits Velo, neuen sowie gebundenen Ausgaben die Befugnisse des Stadtrats für neue einmalige Ausgaben übersteigt, ist dieser (analog der Zuständigkeit für gebundene Ausgaben) in Anwendung von Art. 60a und Art. 60 Abs. 1 lit. c ROAB i. V. m. Art. 59 lit. a GO und Art. 63 lit. a ROAB auch für die Bewilligung der Aufteilung des Rahmenkredits Velo im Umfang von Fr. 210 000.– zuständig.

Für eine Umwidmung des städtischen Verwaltungsvermögens ist gemäss Art. 79 Abs. 3 GO i. V. m. Art. 84 ROAB der Stadtrat zuständig, sofern diese von erheblicher politischer Bedeutung ist und mindestens zwei Departemente davon betroffen sind. Die vorliegenden Umwidmungen betreffen mehr als ein Departement. Sie sind jedoch nicht von erheblicher politischer Bedeutung. Aus Effizienzgründen werden die Umwidmungen gleichwohl dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 ROAB das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend ist das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement mit der Umsetzung zu beauftragen.

Die Ausgaben sowie Mittel sind im Budget 2026 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt.



17/17

Bislang wurden die Ausgaben sowie Mittel zulasten des Rahmenkredits des TAZ im Budget 2026 auf Sammelpositionen berücksichtigt. Bei veranschlagten Aufwendungen von mehr als 2 Millionen Franken ist das Bauvorhaben gemäss Art. 27 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltsreglement (AS 611.111) budgettechnisch als Einzelposition zu führen. Die entsprechende Abweichung des Budgetkredits von Fr. 5 800 000.– wird mit der Jahresrechnung 2026 begründet.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Schweighofstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 587 000.– bewilligt, davon Fr. 606 000.– nach PVG (Preisstand 1. April 2026, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter