



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 3. September 2025

GR Nr. 2025/372

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Gsteigstrasse, Aufwertungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Ausgangslage

Die Gsteigstrasse, Abschnitt Regensdorferstrasse bis Gsteigstrasse Nr. 60, ist eine überkommunal klassierte Strasse und im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) festgesetzt. Im Abschnitt Regensdorferstrasse bis Gsteigstrasse Nr. 32 ist die Gsteigstrasse zudem im kommunalen Richtplan (Kapitel Fussverkehr) festgesetzt. Auf der Gsteigstrasse ist die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert. Auf ihr verkehren die Buslinien 80 und N 8 zwischen dem Bahnhof Oerlikon Nord und dem Triemlisplatz. Diese Buslinien bedienen die Bushaltestelle «Meierhofplatz» auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 8. Die Gsteigstrasse verfügt über ein bis zu 13 Prozent starkes Gefälle. Talwärts wird auf der gesamten Gsteigstrasse der Veloverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. Zwischen dem Brühlweg und dem Gässli besteht bergwärts ein abgesetzter Einrichtungsveloweg, der auf dem südseitigen Trottoir markiert ist. Ab dem Varlinweg bis zur Emil-Klöti-Strasse besteht zudem bergwärts ein 1,50 m breiter Velostreifen. Im Übrigen ist im Projektperimeter keine Veloinfrastruktur auf öffentlichem Grund vorhanden. Im Abschnitt Vogtsrain bis Gsteigstrasse Nr. 19a ist das nordseitige Trottoir und in den beiden Abschnitten Gässli bis Gsteigstrasse Nr. 26 und Gsteigstrasse Nrn. 32 bis 52 das südseitige Trottoir unterbrochen. Zufussgehende sind daher teilweise gezwungen, die Gsteigstrasse mehrmals zu queren. Von diesen Defiziten in der Fusswegführung sind namentlich Schulkinder betroffen, die den Schulweg zum nahegelegenen Schulhaus Vogtsrain nutzen, der im Abschnitt Regensdorferstrasse bis Gässli entlang der Gsteigstrasse verläuft.

Die Haltekanten der Bushaltestelle «Meierhofplatz» in der Gsteigstrasse sind nicht hindernisfrei ausgebaut. Der Strassenoberbau der bergwärts führenden Fahrspur ist in einem schlechten baulichen Zustand und muss erneuert werden. Gleiches trifft auf den Fahrbahn- und Trottoirbelag der Gsteigstrasse im gesamten Projektperimeter zu. Obschon auf der Gsteigstrasse eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert ist, ist sie von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) im Sinne von Anhang 3 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) betroffen. Daher sind Massnahmen zum Lärmschutz erforderlich.

Die Kanalisation im Abschnitt Gsteigstrasse Nr. 31 bis Ferdinand-Hodler-Strasse ist ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand und weist Defizite hinsichtlich der Abflusskapazität auf. Die Ableitungen des Brunnens auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 9 sowie eine Detektorschleife auf der talwärts führenden Fahrspur, auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 23a müssen aufgrund ihres schlechten Zustands erneuert werden.

Mit vorliegendem Strassenbauprojekt sollen ausserdem die bestehenden Lücken in der Führung des Fuss- und Veloverkehrs geschlossen und der Strassenraum für den Fussverkehr zusätzlich aufgewertet werden.



2. Projekt

Die Haltekanten der Bushaltestelle «Meierhofplatz» werden hindernisfrei ausgebaut. Dazu werden sie aufgrund der engen Platzverhältnisse wegen der angrenzenden Grundstückszufahrten und Fussgängerstreifen mit Belagskissen erstellt. Dabei wird die westseitige Haltekante weiter südlich verschoben und beide Haltekanten bis vor den Fussgängerstreifen in der Einmündung der Gsteig- in die Regensdorferstrasse verlängert. Das Belagskissen der westseitigen Haltekante wird mit einer Länge von 7 m und dasjenige der ostseitigen Haltekante mit einer Länge von 14 m ausgeführt. Im Zuge des hindernisfreien Ausbaus wird die bestehende alte Haltestelleninfrastruktur der ostseitigen Haltekante durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ersetzt und in ihrer Lage teilweise an die verschobenen Haltekanten angepasst.

Das Tiefbauamt erneuert den bestehenden Fahrbahn- und Trottoirbelag und bei der bergwärts führenden Fahrspur den Strassenoberbau. Zugunsten des Lärmschutzes wird die Gsteigstrasse im ganzen Projektperimeter mit einem lärmarmen Strassenbelag versehen (vgl. Einsatz von lärmarmen Belägen als Lärmschutzmassnahme gemäss Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 334/2022). Zudem werden die Fussgängerstreifen auf der Höhe der Gsteigstrasse Nrn. 8, 9 und 36a normgemäss von etwa 5 m auf 4 m verschmälert. Der Fussgängerstreifen auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 36a wird ausserdem in seiner Lage normgemäss angepasst, da er sich aktuell zu nahe an der nördlich angrenzenden Einmündung der Ferdinand-Hodler-Strasse befindet. Im Trottoirbereich werden jeweils angrenzend an die Fussgängerstreifen taktil erfassbare Markierungen zur Sicherheit für sehbehinderte Menschen errichtet.

Koordiniert mit dem Strassenbau wird durch Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) der Mischabwasserkanal im Abschnitt Gsteigstrasse Nr. 31 bis Ferdinand-Hodler-Strasse erneuert. Gleichzeitig wird der Mischabwasserkanal gemäss der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) zur hydraulischen Entlastung vergrössert und in seiner Lage angepasst. Aufgrund der vorgesehenen Ausführung des Mischabwasserkanals muss die parallel zum Kanal verlaufende Wasserversorgungsleitung im betreffenden Abschnitt leicht verschoben werden. Die Wasserversorgung (WVZ) erneuert überdies die Ableitungen des Brunnens auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 9 und die Dienstabteilung Verkehr (DAV) die Detektorenschleife auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 23a.

Ausserdem sind folgende Aufwertungsmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie folgende Massnahmen zur Hitzeminderung vorgesehen: Die bestehenden Trottoirlücken werden teilweise geschlossen, indem in den Abschnitten Vogtsrain bis Gsteigstrasse Nr. 19a und Gsteigstrasse Nrn. 32 bis 36 Trottoirs errichtet werden. Die weiterhin bestehenden Trottoirlücken können aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht geschlossen werden. Zudem wird die bergwärts führende Fahrspur der Gsteigstrasse um einen durchgehenden Velostreifen erweitert, der nach der Bushaltestelle «Meierhofplatz» beginnt und an den bestehenden Velostreifen ab dem Varlinweg anschliesst. Der bestehende Einrichtungsveloweg auf dem Trottoir im Abschnitt Brühlweg bis Gässli wird aufgehoben. Das Velo wird somit neu in der gesamten Gsteigstrasse bergwärts durch einen Radstreifen auf der Fahrbahn und abgetrennt vom Fussverkehr geführt. Dadurch kann im Projektperimeter die «Velostrategie 2030» umgesetzt werden (vgl. STRB Nr. 219/2021).



Infolge dieser Massnahmen zur Schliessung der Lücken in der Fuss- und Veloverkehrsführung muss aufgrund des engen Strassenraums im Abschnitt Vogtsrain bis Gsteigstrasse Nr. 24 das südseitige und im Abschnitt Gsteigstrasse Nr. 31 bis Segantinistrasse das westseitige Trottoir verschmälert werden. Überdies muss der Strassenraum im Abschnitt Gsteigstrasse Nrn. 19 bis 23a zulasten der nördlich angrenzenden Privatgrundstücke und im Abschnitt Gsteigstrasse Nrn. 24 bis 52 zulasten der südlich angrenzenden Privatgrundstücke erweitert werden. Durch diese Erweiterung des Strassenraums wird der im Folgenden aufgelistete Landerwerb betreffend die angrenzenden Parzellen erforderlich:

Parzellen mit den Kataster-Nrn.	Landerwerb pro Parzelle im Umfang von etwa
HG8042	36 m ²
HG8030	11 m ²
HG8169	11 m ²
HG366	14 m ²
HG7842	27 m ²
HG7844	85 m ²
HG4412	6 m ²
HG8010	86 m ²
HG5956	4 m ²
HG5957	52 m ²
HG7979	40 m ²

Aufgrund der Verbreiterung der Strasse in die bestehende Böschung der Privatgrundstücke an der Gsteigstrasse Nrn. 46 und 48 muss an der neuen Grenze dieser Privatgrundstücke jeweils eine senkrechte Stützmauer zur Stabilisierung der Böschung errichtet werden. Für den Bau der neuen Stützmauer müssen vier Bäume auf dem Grundstück der Gsteigstrasse Nr. 46 und drei weitere auf dem Grundstück der Gsteigstrasse Nr. 48 gefällt und im Anschluss leicht versetzt, neu gepflanzt werden. Da der Fundamentfuss der Stützmauer im Umfang von etwa 38 m² in das Privatgrundstück mit der Kataster-Nr. HG5957 hineinragt, muss für das Recht der entsprechenden Gestaltung und Beibehaltung der Stützmauer eine Dienstbarkeit errichtet werden. Die Grundstücke an der Gsteigstrasse Nrn. 24, 26 und 26a befinden sich unterhalb des Strassenniveaus und werden durch eine Stützmauer von der Strasse abgegrenzt. Diese Stützmauer muss aufgrund der südlichen Erweiterung des Strassenraums abgebrochen und leicht versetzt neu errichtet werden. Deren neuer Fundamentfuss ragt unterirdisch in die Parzelle mit der Kataster-Nr. HG8169 im Umfang von etwa 12 m² und in die Parzelle mit der Kataster-Nr. HG366 im Umfang von etwa 9 m² hinein. Für das Recht zur Gestaltung und Beibehaltung dieser Stützmauer muss daher ebenfalls je Parzelle eine Dienstbarkeit errichtet werden. Die entsprechenden Dienstbarkeitsvereinbarungen sind noch ausstehend.

Ausserdem müssen aufgrund der südseitigen Erweiterung des Strassenraums die beiden privaten Parkplätze auf dem Grundstück der Gsteigstrasse Nr. 24 neu ausgerichtet und der Velounterstand auf dem Grundstück der Gsteigstrasse Nr. 26a in südliche Richtung verschoben werden. Überdies muss auf den Grundstücken der Gsteigstrasse Nrn. 32 und 36 jeweils ein



bestehender Baum gefällt und leicht versetzt neu gepflanzt werden. Schliesslich soll neben dem Brunnen auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 19 ein neuer Baum auf öffentlichem Grund gepflanzt werden. Daraus resultiert auf öffentlichem Grund eine Baumbilanz von plus 1. Die damit verbundene Vergrösserung des Kronenvolumens wirkt hitzemindernd und beschattet den Strassenraum zusätzlich.

Durch die Schliessung der Trottoirlücke im Abschnitt Vogtsrain bis Gsteigstrasse Nr. 19a ist die bestehende Garagenzufahrt auf der Gsteigstrasse Nr. 19a nicht mehr möglich. Für die Aufhebung der Garagenzufahrt durch einen Ausbau der Gsteigstrasse ist ein entsprechender Revers im Grundbuch vorgesehen. Somit fallen infolge der Aufhebung der Garagenzufahrt für die Stadt keine zusätzlichen Kosten an. Aufgrund der Schliessung der vorgenannten Trottoirlücke können die beiden Fussgängerstreifen auf der Höhe des Vogtsrain Nr. 2 und der Gsteigstrasse Nr. 24 zu einem Fussgängerstreifen auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 18 zusammengefasst werden. Der Fussgängerstreifen auf der Höhe Varlinweg kann aufgrund des fehlenden Bedarfs ersatzlos aufgehoben werden.

In den Einmündungen des Vogtsrain, des Gässli und der Ferdinand-Hodler- in die Gsteigstrasse sowie in der westlichen Abzweigung der Gsteigstrasse auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 60 werden Trottoirüberfahrten mit taktil erfassbarer Markierung errichtet. Damit wird den Zufussgehenden bei der Strassenquerung der Vortritt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden eingeräumt. Ausserdem wird dadurch eine umwegfreie und niveaugleiche Querung der Kreuzung und somit eine Komfortsteigerung zugunsten der Zufussgehenden erreicht. Der bestehende Fussgängerstreifen in der Einmündung der Ferdinand-Hodler- in die Gsteigstrasse wird somit überflüssig, und er kann daher ersatzlos aufgehoben werden.

Aufgrund der neuen Randsteinlage infolge der Erweiterung der Veloinfrastruktur muss durch das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) ein bestehender Schacht auf der Höhe der Gsteigstrasse Nr. 33 in den Einmündungsbereich der Ferdinand-Hodler-Strasse verschoben werden.

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

Koordiniert mit den vorliegenden Massnahmen nehmen die Energie 360° AG, die Swisscom AG und die Sunrise GmbH in der Gsteigstrasse auf eigene Kosten Anpassungen an den bestehenden Werkleitungen vor.

3. Bauausführung

Der Baubeginn ist für Herbst 2026 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2027.

4. Mitwirkung der Bevölkerung, Planaufgabe und Einspracheverfahren

Nach Durchführung der Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) wurde das Projekt Gsteigstrasse vom 15. Oktober 2021 bis 15. November 2021 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG).



Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften Kreis 10 im Städtischen Amtsblatt ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2021/0655 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 13. Oktober 2021). Gegen die ausgeschrieben Verkehrsregeln sind keine Begehren um Neubeurteilung eingegangen, womit sie in Rechtskraft erwachsen sind.

Der Rechts- und Landerwerb wurde den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern persönlich angezeigt.

5. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Gegen das Strassenbauprojekt Gsteigstrasse sind innert Frist fünf Einsprachen eingegangen. Anschliessend wurden die Auflagepläne leicht angepasst und den betroffenen Einsprechenden Gelegenheit gegeben, ihre Anträge anzupassen respektive zu ergänzen. Nachdem zwei der Einsprachen infolge Projektänderung innert Frist angepasst wurden, setzte der Stadtrat das Projekt mit STRB Nr. 597/2024 fest und entschied über die Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt. Die Projektfestsetzung ist rechtskräftig.

6. 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 zugestellt. Das kantonale Amt für Mobilität hat am 3. Februar 2020 Begehren geäussert, die in der Folge vollumfänglich berücksichtigt wurden.

7. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. April 2025 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Gsteigstrasse belaufen sich insgesamt auf Fr. 7 035 000.–. Mit Verfügung vom 20. April 2016 hat die Leitung Geschäftsbereich des Tiefbauamts einen Projektierungskredit von Fr. 65 000.– bewilligt. Mit Verfügung vom 11. Oktober 2018 des damaligen Stadtingenieurs und mit Verfügung vom 26. Juli 2022 der Direktorin des Tiefbauamts wurde der Projektierungskredit um insgesamt Fr. 162 000.– auf Fr. 227 000.– erhöht. Die bewilligten Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

7.1 Neue einmalige Ausgaben

Für Aufwertungsmassnahmen bestehend aus der Errichtung eines lärmarmen Strassenbelags, der Schliessung bestehender Lücken in der Fuss- und der Veloverkehrsführung einschliesslich Land- und Rechtserwerb sowie der Verschiebung von zwei Baumstandorten auf Privatgrund, der Verschiebung eines ewz-Schachts, der Ausführung von vier Trottoirüberfahrten mit taktile erfassbarer Markierung und der Pflanzung eines zusätzlichen Baums auf öffentlichem Grund im Strassenbauprojekt Gsteigstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 2 957 000.– wie folgt bewilligt:



	TAZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	1 143 500			1 143 500
Land- und Rechtserwerb*	1 382 720			1 382 720
Diverse Anlagen: DAV		23 000		23 000
Diverse Anlagen: ewz Tele- com			63 000	63 000
MWST 8,1 %	92 624	1863	4617	99 104
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	117 432			117 432
Zwischensumme	2 736 276	24 863	67 617	2 828 756
Reserven rund 4 %**	123 724	2137	2383	128 244
Total	2 860 000	27 000	70 000***	2 957 000

* Die Kosten für den Land- und Rechtserwerb beruhen auf den Schätzungsprotokollen der städtischen Schätzungskommission vom 27. August 2021 (GV-Nr. 35/2021) und 28. Mai 2025 (GV-Nr. 54/2025). Aufgrund der leichten Projektänderung im Anschluss an die Planaufgabe gemäss § 16 StrG vom 15. Oktober bis 15. November 2021 wurde der Umfang des Landerwerbs und der Dienstbarkeiten und infolgedessen die Kosten für den Land- und Rechtserwerb angepasst und dies den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern entsprechend persönlich angezeigt.

** Für das gesamte Strassenbauprojekt (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt rund 8 Prozent Reserven vorgesehen. Für den Land- und Rechtserwerb sind keine und für die Projektierung keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

*** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 70 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 6 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 64 000.– (einschliesslich MWST).

Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5% von Fr. 2 957 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	45 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5% von Fr. 2 860 000.–, 40 Jahre)	72 000
DAV (5% von Fr. 27 000.–, 20 Jahre)	1 400
ewz Telecom (1,38% von Fr. 70 000.–, 35 Jahre)	1 000
Betriebliche Folgekosten: 1,5%* von Fr. 2 957 000.–	45 000
Total	164 400

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

Da die Kosten für die Neupflanzung der Bäume sowie die entsprechenden Gärtnerarbeiten den Betrag von Fr. 50 000.– nicht übersteigen, werden diese nach gängiger Praxis in die Kosten des Strassenbaus integriert und nicht separat ausgewiesen.



7.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 4 078 000.– an.

Für die Erneuerung und die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle «Meierhofplatz», den Strassen-, Kanal- und Werkleitungsbau sowie die damit zusammenhängenden Markierungs- und Signalisationsarbeiten im Strassenbauprojekt Gsteigstrasse werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 3 991 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	DAV Fr.	WVZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	2 453 000	21 000			2 474 000
Kanalbau		480 200			480 200
Diverse Anlagen: DAV			52 000		52 000
Diverse Anlagen: WVZ				73 000	73 000
MWST 8,1%	198 693	40 597	4212	5913	249 415
Verwaltungskosten überkommunal 9,5%	195 839				195 839
Verwaltungskosten kommunal 10,5%	61 974	52 626			114 600
Zwischensumme	2 909 506	594 423	56 212	78 913	3 639 054
Reserven rund 10%	285 494	53 577	5788	7087	351 946
Total	3 195 000	648 000	62 000	86 000	3 991 000

Für die Erneuerung der alten Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestelle «Meierhofplatz» werden zulasten der VBZ gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 87 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	78 000
Zwischentotal	78 000
Reserven rund 12%* (einschl. MWST von 8,1%)	9 000
Total einschl. MWST von 8,1%	87 000
Abzüglich davon MWST von 8,1%	–6 519
Total ohne MWST von 8,1%	80 481

* Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt rund 8 Prozent Reserven vorgesehen.

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	
1,5% von Fr. 3 991 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	60 000
Abschreibungen	
TAZ (10% von Fr. 3 195 000.–, 10 Jahre)	320 000
ERZ Kanalbauten (2% von Fr. 648 000.–, 50 Jahre)	13 000
DAV (5% von Fr. 62 000.–, 20 Jahre)	3 100
WVZ (2% von Fr. 86 000.–, 50 Jahre)	1 800
Total	397 900

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

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle «Meierhofplatz» 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 (VböV, SR 151.34) umgesetzt.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Der Strassen-, Kanal- und Werkleitungsbau sowie die Erneuerung der alten Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestelle «Meierhofplatz» dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.

Durch die normgemässe Verschmälerung und Anpassung der Lage der Fussgängerstreifen im Projektperimeter im Zuge der ohnehin nötigen Strassensanierung wird eine Anpassung an den heutigen technischen Standard vorgenommen (vgl. Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS], VSS-640850a «Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche», Kapitel 7.2, SSV Nr. 6.17; VSS Nr. 40241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen», Ziffer 25). Ebenso wird durch die taktil erfassbaren Markierungen auf dem Trottoirbereich vor den Fussgängerstreifen im Zuge der ohnehin nötigen Strassensanierung eine Anpassung an den heutigen technischen Standard vorgenommen (VSS-640075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen», Kapitel 24.2).

Bei der Erweiterung der schadhafte und hydraulisch zu klein dimensionierten Kanalisation handelt es sich um Anpassungen gemäss GEP im Zuge der ohnehin nötigen Sanierung. Alternative Massnahmen mit der gleichen Wirkung bestehen nicht. Zudem ist die Kanalisation ortsgebunden. Mit den Sanierungsmassnahmen kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Kanalisation nicht zugewartet werden. Im Sinne des koordinierten Bauens sind die Anpassungsmassnahmen an der Kanalisation zeitgleich mit den Sanierungsmassnahmen umzusetzen.

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 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).



7.3 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 7.2), können auch ohne die neuen Ausgaben für die im Kapitel 7.1 beschriebenen Massnahmen ausgeführt werden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in neue und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

8. Zuständigkeit und Budgetnachweis

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 [AS 101.100]).

Für die Bewilligung von gebundenen einmaligen Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 Gemeindegesetz [GG, LS 131.1] i. V. m. Art. 65 lit. a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]).

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 von ERZ, ewz, VBZ, WVZ und DAV sind im Budget 2025 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2025–2028 vorgemerkt.

Die Ausgaben des TAZ sind im Finanz- und Aufgabenplan 2025–2028 vorgemerkt. Bisher wurden die Ausgaben des TAZ im Budget auf Sammelpositionen (Konto 515000 und 513901) berücksichtigt. Bei veranschlagten Aufwendungen von mehr als zwei Millionen Franken ist das Bauvorhaben gemäss Art. 27 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltsreglement (AS 611.111) budgettechnisch als Einzelposition zu führen. Die Ausgaben werden auf das Konto 515013 bzw. 514712 umgelagert. Die entsprechende Abweichung des Budgetkredits von Fr. 4 439 000.– wird mit der Jahresrechnung 2025 begründet.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Gsteigstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 2 957 000.– bewilligt (Preisstand 1. April 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter