



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 6. Mai 2026

GR Nr. 2026/210

Strassenbauprojekt Kasernenstrasse, Aufwertungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Im vorliegenden Projekt sind verschiedene Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Hitzeminderungsmassnahmen geplant. Zudem werden kleinere Sanierungsarbeiten an bestehenden Schächten vorgenommen. Für die Ausführung des Projekts sollen neue einmalige Ausgaben von Fr. 5 059 000.–, gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 74 000.– sowie Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von Fr. 1 417 000.– bewilligt werden.

2. Ausgangslage

Der Projektperimeter umfasst die Kasernenstrasse, Abschnitt Lagerstrasse bis Europaplatz, sowie die Lagerstrasse, Abschnitt Kasernenstrasse bis Eisgasse. Sowohl die Kasernen- als auch die Lagerstrasse sind überkommunal klassiert. Auf der Kasernenstrasse ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert, während die Lagerstrasse mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar ist. Mit der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung ist auch auf der Lagerstrasse, Abschnitt Kasernenstrasse bis Langstrasse, Tempo 30 vorgesehen (vgl. Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021). Die Höchstgeschwindigkeit wurde von der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements mit Verfügung vom 21. März 2024 herabgesetzt (publiziert als Nr. 13/2024 im Amtsblatt der Stadt Zürich). Die Verfügung ist mittlerweile rechtskräftig, wobei die Genehmigung der Sanierungserleichterungen durch den Regierungsrat noch aussteht. Die Kasernenstrasse verfügt über eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine Fahrspur für den Bus und die Velofahrenden, die von der Postbrücke Richtung Süden bis zur Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke führen.

Sowohl die Kasernen- als auch die Lagerstrasse sind in den genannten Abschnitten im überkommunalen und kommunalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) eingetragen. Auf beiden Strassen ist beidseitig je ein Velostreifen markiert. In der Kasernenstrasse befindet sich ausserdem die Zufahrtsrampe zur Velostation Europaplatz und zum Stadttunnel (nachfolgend «Zufahrtsrampe»). Vor der Zufahrtsrampe befindet sich eine baulich nicht von der Strasse abgesetzte Mittelinsel, auf der provisorisch markierte Motorradparkplätze markiert sind. Östlich von dieser Mittelinsel führt ein separat geführter Veloweg mit einer Breite von 3 m von der Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke zur Zufahrtsrampe. Im Bereich unmittelbar westlich der Zufahrtsrampe befinden sich 200 provisorische Veloabstellplätze. In der Kasernenstrasse stehen acht gebührenpflichtige weisse Parkplätze, drei Plätze für den Güterumschlag sowie ein barrierefreier Parkplatz zur Verfügung.



2/9

Die Beleuchtung der Kasernenstrasse erfolgt über Strahler, die an der Fassade der Sihlpost befestigt sind.

In der Kasernenstrasse neben der Rampe des Stadttunnels befindet sich ein provisorischer Standplatz für Ersatzbusse der Verkehrsbetriebe (VBZ). Vor der Liegenschaft Lagerstrasse Nr. 33 sind zwei Taxi-Standplätze markiert.

Sowohl die Kasernen- als auch die Lagerstrasse sind Bestandteil des Alleenkonzepts. Bei der Kasernenstrasse sind in der Sihlböschung acht Bäume vorhanden, während die Lagerstrasse bereits mehrheitlich eine beidseitige Baumreihe aufweist. Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung.

In der Kasernenstrasse müssen einige Elemente der Kanalisation, beispielsweise Schachtdeckel und Einstiege, altershalber ersetzt bzw. repariert werden.

3. Projekt

3.1 Strassenbau

Im Projektperimeter sind verschiedene Aufwertungsmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Grünraums vorgesehen.

Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Diese wird im vorliegenden Projekt wie folgt weiterentwickelt: In der Kasernenstrasse wird der östliche Velostreifen Richtung Europaplatz von 1,5 m auf 1,8 m verbreitert. Der westliche Velostreifen wird bis zur Höhe der Zufahrtsrampe von 1,2 m auf 1,5 m und anschliessend bis zur Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke auf 2,2 m verbreitert. Die Breite des separat geführten Velowegs von der Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke bis zur Zufahrtsrampe wird von 3,15 m auf 3 m verringert. Auf der Mittelinsel und unmittelbar westlich der Zufahrtsrampe sowie zwischen den neuen Bäumen auf dem Trottoir vor der Sihlpost (siehe folgender Abschnitt) sind insgesamt 162 Veloabstellplätze mit Velopfosten vorgesehen.

Weiter sind die folgenden Massnahmen zur Hitzeminderung und für den Fussverkehr vorgesehen: Entlang des gesamten Trottoirs vor der Sihlpost ist eine neue Baumreihe mit 12 Bäumen vorgesehen. Auf der Mittelinsel vor der Zufahrtsrampe und im Bereich westlich der Zufahrtsrampe bis zum Europaplatz werden insgesamt 15 weitere Bäume gepflanzt. Ein bestehender Baum bei der heutigen Mittelinsel wird aufgrund der Neugestaltungsmassnahmen, und da er sich in einem schlechten Zustand befindet, entfernt. Entlang der Sihlböschung ist eine dritte Baumreihe mit 16 Bäumen geplant. Es werden insgesamt 43 zusätzliche Bäume gepflanzt. Dies führt zu einer deutlichen Vergrösserung der Kronenfläche und einer Steigerung des ökologischen Potenzials. Die Baumbilanz beträgt damit plus 42. Die Baumreihe vor der Sihlpost sowie die mittige Baumreihe werden mit gedeckten Baumscheiben ausgestattet. Die Baumscheiben der Baumreihe bei der Sihlböschung werden begrünt und die Abschnitte zwischen den Baumscheiben mit einem begehbaren Kiesrasen gedeckt. Die Abschnitte zwischen den gedeckten Baumscheiben der mittleren Baumreihe werden zur Hitzeminderung chausiiert. Das Trottoir vor der Sihlpost wird von rund 5 m auf 8 m verbreitert und mit einem hellen Natursteinplattenbelag ausgestattet, was ebenfalls zur Hitzeminderung beiträgt. Südöstlich



der Zufahrtsrampe befindet sich eine historische Litfasssäule, die aufgrund der neuen Baumreihe limmatseitig unmittelbar vor die Kreuzung Lager-/Kasernenstrasse/Gessnerbrücke versetzt wird. Ausserdem werden in der Kasernenstrasse entlang der Sihlböschung zwischen den Bäumen insgesamt zehn neue Sitzbänke platziert.

Um für die vorgenannten Massnahmen ausreichend Platz zu schaffen, müssen in der Kasernenstrasse Parkplätze entfernt werden. Diese können aus Platzgründen – unter anderem wegen der Zufahrtsrampe sowie aufgrund der neu zu erstellenden Veloparkplätze (siehe vorstehend Seite 2) – nicht ersetzt werden. Mit Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 12. November 2024, publiziert als Nr. 47/2024 im Amtsblatt der Stadt Zürich (siehe Kapitel 5), wurde daher der Abbau von 70 weissen Parkplätzen angeordnet. Damit verbleiben 4 weisse Parkplätze. Aufgrund diverser Bautätigkeiten wurden die vorhandenen 74 weissen Parkplätze jedoch zwischen 2012 und 2024 temporär abgebaut respektive ohne Erlass einer Verfügung durch Baustelleninstallationen besetzt, sodass heute ohnehin nur 8 Parkplätze effektiv nutzbar sind.

Ausserdem wird eine der drei für den Güterumschlag vorhandenen Flächen abgebaut. Künftig werden in der Kasernenstrasse somit vier weisse Parkplätze, ein barrierefreier Parkplatz sowie eine Fläche mit einer Länge von 15 m für den Güterumschlag zur Verfügung stehen. Diese werden vor dem Trottoir bei der Sihlpost zwischen den Bäumen als Längsparkplätze angeordnet. Die Parkplatzbilanz beträgt minus 70. Die Bilanz der Flächen für den Güterumschlag beträgt minus 1. Ausserdem wird eine Fahrspur auf der Kasernenstrasse aufgehoben, um Platz für die Aufwertungsmassnahmen zu schaffen. Künftig steht für den MIV und den Bus eine gemeinsame Fahrspur zur Verfügung.

Wie erwähnt, ist in der Lagerstrasse beidseitig ein Velostreifen vorhanden. Der südliche Velostreifen wird künftig durchgehend mit einer Breite von 1,8 m markiert und hierfür im Bereich der Liegenschaft Nr. 5 bis zur Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke von 1,47 m auf 1,8 m verbreitert. Dazu wird die Breite der linken Abbiegespur von rund 3,3 m auf 3 m verkleinert. Die aktuell bestehende Linksabbiegemöglichkeit in die Kasernenstrasse wird für den MIV aufgehoben. Für den Veloverkehr ist das Linksabbiegen weiterhin möglich. Vor den Liegenschaften Lagerstrasse Nrn. 41 und 33 wird ein definitiver Standplatz für einen Ersatzbus der VBZ eingerichtet. Es werden hierfür sechs weisse Parkplätze abgebaut, die aus Platzgründen nicht mehr ersetzt werden können. Zudem werden die beiden Taxi-Standplätze hinter den Standplatz für den Ersatzbus der VBZ vor die Lagerstrasse Nr. 41 verschoben. Durch den Abbau der MIV-Abbiegespur kann die sich vor der Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke befindende Mittelinsel von 2 m auf 3 m verbreitert werden.

In der Kasernenstrasse wird im Zuge der Neugestaltung der Strassenoberbau erneuert.

3.2 Kanal- und Werkleitungsbau

Die Beleuchtung erfolgt neu mittels Hängeleuchten. Hierzu werden Abspannmasten zwischen den Bäumen entlang der Sihlböschung angebracht, die durch eine neue Kabelanlage erschlossen werden.



Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) plant, an den Schächten kleinere Sanierungsarbeiten vorzunehmen und beispielsweise die alten Schachtdeckel sowie die Einstiege zu den Schächten zu ersetzen oder erneuern.

3.3 Markierungen und Signalisationen

Die Markierungen und Signalisationen werden von der Dienstabteilung Verkehr (DAV) aufgrund der veränderten Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Kasernen-/Lagerstrasse/Gessnerbrücke angepasst. Zudem bringt die DAV eine taktil-visuelle Markierung an, die vom Fussgängerstreifen in der Kasernenstrasse zum Fussgängerstreifen in der Lagerstrasse führt.

3.4 Drittprojekte

Im Zuge der geplanten Neugestaltung des Gebiets um den Hauptbahnhof wurde das Projekt «Kasernenstrasse» ausgelöst. Dieses Projekt umfasste die Kasernenstrasse im Abschnitt Lagerstrasse bis Gessnerallee und wurde in die drei Massnahmenbereiche «Postbrücke», «Europaplatz» und «Sihlpost» unterteilt. Mit STRB Nr. 994/2016 bewilligte der Stadtrat für dieses Projekt neue und gebundene Ausgaben. Das Tiefbauamt (TAZ) stellte vor der Projektrealisierung jedoch fest, dass das Projekt im Bereich «Sihlpost» nicht mehr den geltenden Anforderungen und Standards an den Strassenraum entsprach. Namentlich für den Fuss- und Veloverkehr war die Verkehrssituation optimierungsbedürftig. Am 27. November 2019 reichte zudem die Fraktion Grüne das Postulat GR Nr. 2019/528 ein, mit dem der Stadtrat aufgefordert wird, das Strassenbauprojekt im Bereich «Sihlpost» zu überarbeiten und insbesondere zu prüfen, wie dem Fuss- und Veloverkehr besser Rechnung getragen werden kann. Daraufhin wurde mit STRB Nr. 1175/2019 die ursprüngliche Ausgabenbewilligung (STRB Nr. 994/2016) aufgehoben und Ausgaben für die Bereiche «Europaplatz» und «Postbrücke» bewilligt. Für den Bereich «Sihlpost» wurde ein neues Projekt ausgelöst, für das hiermit Ausgaben bewilligt werden sollen. Die Bereiche «Europaplatz» und «Postbrücke» wurden im Sommer 2025 bis auf kleinere Arbeiten abgeschlossen. Darin wurde eine Begegnungszone umgesetzt, die von der Tempo-30-Strecke im Bereich «Sihlpost» mit einem Bundstein baulich abgetrennt ist. Es gelten somit in jenem und im vorliegenden Projekt unterschiedliche Verkehrsregimes, die unabhängig voneinander funktionieren. Auch die Neugestaltungsmassnahmen in beiden Projekten sind oder waren baulich unabhängig voneinander umsetzbar und bedingen sich gegenseitig nicht. Es handelt sich um in sich geschlossene, selbstständig sinnvolle und nutzbare Anlagen. Die Aufteilung in separate Projekte war bzw. ist daher sachlich gerechtfertigt.

Der Projektperimeter ist Teil der Velovorzugsroute (VVR) 25 Brunau–Sihlpromenade–HB (inkl. Stadttunnel). Die Umsetzung dieser kommunalen VVR ist Bestandteil eines separaten VVR-Projekts, mit dem hauptsächlich durch Markierungen und Signalisationen lange, zusammenhängende Projektabschnitte umgesetzt werden sollen. Die im vorliegenden Strassenbauprojekt vorgesehenen baulichen und markierungstechnischen Massnahmen sind unabhängig von diesem VVR-Projekt umsetzbar und deren Ergebnisse stellen in sich geschlossene, selbstständig sinnvolle und nutzbare Anlagen dar. Die markierungstechnischen Velomassnahmen im vorliegenden Projekt dienen nicht der Umsetzung der VVR, sondern der Umsetzung der Haupt- und Basisroute gemäss den Velo-Richtplaneinträgen. Daher ist die vorliegende Aufteilung in separate Projekte sinnvoll und sachlich gerechtfertigt.



5/9

Das angrenzende Nachbarprojekt Kasernenstrasse, Abschnitt Sihlbrücke bis Gessnerbrücke, ist ebenfalls ein Teilelement der VVR 25 und dieser Strassenabschnitt im regionalen und kommunalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) festgesetzt. Durch diese Aufteilung sind die komplexen Bau- und Verkehrsphasen im innerstädtischen Bereich bewältigbar. Die Projekte sind unabhängig voneinander umsetzbar. Eine gesonderte Betrachtung (Splitting) ist somit möglich.

4. Bauausführung

Der Baubeginn ist für Frühjahr 2027 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Frühjahr 2028.

5. Mitwirkung der Bevölkerung, Planaufgabe und Projektfestsetzung

Nach Durchführung der Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) wurde das Strassenbauprojekt Kasernenstrasse vom 22. November bis 23. Dezember 2024 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG).

Gleichzeitig wurden die neuen permanenten Verkehrsvorschriften Kreis 4 ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements vom 12. November 2024, publiziert als Nr. 47/2024 im Amtsblatt der Stadt Zürich). Diese Verkehrsvorschriften sind rechtskräftig.

Innerhalb der Auflagefrist sind keine Einsprachen eingegangen.

Das Strassenbauprojekt Kasernenstrasse ist gemäss den Projektaufgabeplänen Situation Mst. 1:200, Nrn. 20001/041 und 20001/042, datiert 16. August 2024, Nr. 20001/044, datiert 11. Juli 2024, sowie Normalprofil 1:50, Nr. 20001/043, datiert 16. August 2024, festzusetzen (§ 45 Abs. 2 StrG).

6. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde aufgrund der überkommunalen Klassierung der Kasernen- und Lagerstrasse dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Das Amt für Mobilität hat keine Begehren geäussert.

7. Klimaschutzbeurteilung

Das Projekt umfasst mehrere bauliche Massnahmen und verursacht deshalb wesentliche Treibhausgasemissionen. Deshalb ist eine Klimaschutzbeurteilung gemäss Art. 3 Abs. 2 Reglement über die Klimaschutzbeurteilung (AS 710.110) erforderlich.

Der grösste Anteil an Treibhausgasemissionen entsteht durch die in der Bauausführung verwendeten Baumaterialien, insbesondere durch die Erneuerungsmassnahmen an der Oberfläche (Plattenbeläge, Strassenabläufe und Einbau von Baums substrat). Deren Treibhausgasemissionen werden jedoch bestmöglich vermindert, indem die Verkehrsfläche zugunsten der Fussgänger- und Velofläche verringert wird, was zu einer flächeneffizienteren Nutzung der Verkehrsflächen und zu einer Verlagerung des MIV zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln



führt. Dank der Zunahme an teilsiegelten Flächen auf Kosten von asphaltierten Flächen können die Treibhausgasemissionen weiter reduziert werden.

8. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. Oktober 2025 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Kasernenstrasse, Abschnitt Lagerstrasse bis Europaplatz, belaufen sich insgesamt auf Fr. 6 550 000.–. Mit Verfügung Nr. 15788 vom 25. Mai 2022 wurde von der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements ein Projektierungskredit von Fr. 445 000.– bewilligt. Die bewilligten Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

8.1 Neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo

Für die Aufwertungsmassnahmen, bestehend aus den Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Grünraums, die damit zusammenhängenden Markierungen und Signalisationen, die Erneuerung des Strassenoberbaus und die neue Beleuchtung werden neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von Fr. 6 476 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	ewz Fr.	DAV Fr.	GSZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	3 824 420	13 000	19 000		3 856 420
öffentliche Beleuchtung		326 000			326 000
Markierungen und Signalisationen			325 000		325 000
Diverse Anlagen: GSZ				383 000	383 000
Netz		142 000			142 000
MWST 8,1 %	309 778	20 169	27 864	31 044	388 855
Verwaltungskosten überkommunal 12 %	496 103				496 103
Zwischensumme	4 630 301	501 169	371 864	414 044	5 917 378
Reserven rund 10 %	423 699	51 831	40 136	42 956	558 622
Total	5 054 000	553 000*	412 000	457 000	6 476 000
Davon zulasten Rahmenkredit Velo	1 417 000	0	0	0	1 417 000
Davon neue einmalige Ausgaben	3 637 000	553 000	412 000	457 000	5 059 000

* Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 553 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (FHVO, AS 611.101) von Fr. 182 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 371 000.– (einschliesslich MWST).



Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,25 % von Fr. 6 476 000.– (gemäss STRB Nr. 868/2025)	81 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5 % von Fr. 5 054 000.–, 40 Jahre)	127 000
ewz öffentliche Beleuchtung. (4 % von Fr. 373 000.–, 25 Jahre)	15 000
DAV (5 % von Fr. 412 000.–, 20 Jahre)	20 600
GSZ (2,5 % von Fr. 457 000.–, 40 Jahre)	11 500
ewz Netz (2,5 % von Fr. 180 000.–, 40 Jahre)	4500
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 6 476 000.–*	98 000
Total	357 600

* Betriebliche Folgekosten gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden

8.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Für die Sanierungsarbeiten an den Schächten werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 74 000.– wie folgt bewilligt:

	Gesamtkosten ERZ Fr.
Kanalbau	56 000
MWST 8,1 %	4536
Verwaltungskosten kommunal 12 %	6720
Zwischensumme	67 256
Reserven rund 10 %	6744
Total	74 000

Folgekosten

Da es sich um bauliche Unterhaltsarbeiten zur Gewährleistung der Gebrauchstauglichkeit und Betriebssicherheit ohne Wertvermehrung handelt, entstehen keine Folgekosten.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]).

Die Sanierungsarbeiten an den Schächten dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Mit der Sanierung kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands nicht zugewartet werden. Die zu sanierenden Anlagen sind überdies ortsgebunden und die Massnahmen deshalb im Projektperimeter umzusetzen. Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten gemäss dem Kapitel 3.2. sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (LS 131.1).



8.3 Rahmenkredit Velo

Am 30. November 2025 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich den neuen Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich von 350 Millionen Franken angenommen (vgl. GR Nr. 2025/43).

Die neuen einmaligen Ausgaben gemäss Kapitel 8.1 enthalten Mittel für die Veloinfrastruktur, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden können. Der Anteil für die Verbesserung der Veloinfrastruktur durch die Velostreifen und die Anpassung des Velowegs sowie die neuen Veloabstellplätze wird daher mit Fr. 1 417 000.– dem Rahmenkredit Velo belastet und ist durch diesen gedeckt.

Der Rahmenkredit Velo wurde per 31. Dezember 2025 mit Fr. 36 297 155.– belastet und enthält unter Berücksichtigung sämtlicher, bisheriger Belastungen ausreichend finanzielle Mittel für das vorliegende Projekt.

8.4 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 8.2), können auch ohne die neuen Ausgaben, für die im Kapitel 8.1 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.

9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Beim vorliegenden Vorhaben betragen die gebundenen einmaligen Ausgaben Fr. 74 000.–, die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo Fr. 1 417 000.– und die neuen einmaligen Ausgaben Fr. 5 059 000.–.

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]).

Da die Summe aus neuen und gebundenen einmaligen Ausgaben die Befugnisse des Stadtrats für neue einmalige Ausgaben übersteigt, ist dieser in Anwendung von Art. 60 Abs. 1 lit. c Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) i. V. m. Art. 65 lit. a ROAB für die Bewilligung der gebundenen einmaligen Ausgaben zuständig.

Die Aufwendungen von Fr. 1 417 000.– für die Velomassnahmen, die dem Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich belastet werden, dürfen im Sinne von Art. 13 Abs. 2 lit. a FHVO von der Kreditsumme abgezogen werden (vgl. GR Nr. 2025/43). Gemäss § 106 Abs. 3 GG bestimmt der Beschluss über den Rahmenkredit die Zuständigkeit für dessen Aufteilung. Der Beschluss der Stimmberechtigten über den Rahmenkredit Velo sieht vor, dass der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr



9/9

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. Aus Effizienzgründen wird der Entscheid mit dem vorliegenden Antrag ebenfalls dem Stadtrat unterbreitet (Art. 46 ROAB).

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.

Für die Festsetzung des vorliegenden Strassenbauprojekts ist der Stadtrat zuständig, weil es sich dabei um Strassen mit überkommunaler Bedeutung handelt (§ 45 Abs. 2 StrG).

Die Ausgaben sowie Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo sind im Budget 2026 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt. Bislang wurden die Ausgaben des TAZ im Budget auf einer Sammelposition 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 entsprechende Abweichung des Budgetkredits von Fr. 2 989 000.– wird mit der Jahresrechnung 2026 begründet.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für das Strassenbauprojekt Kasernenstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 5 059 000.– bewilligt (Preisstand 1. Oktober 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