



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

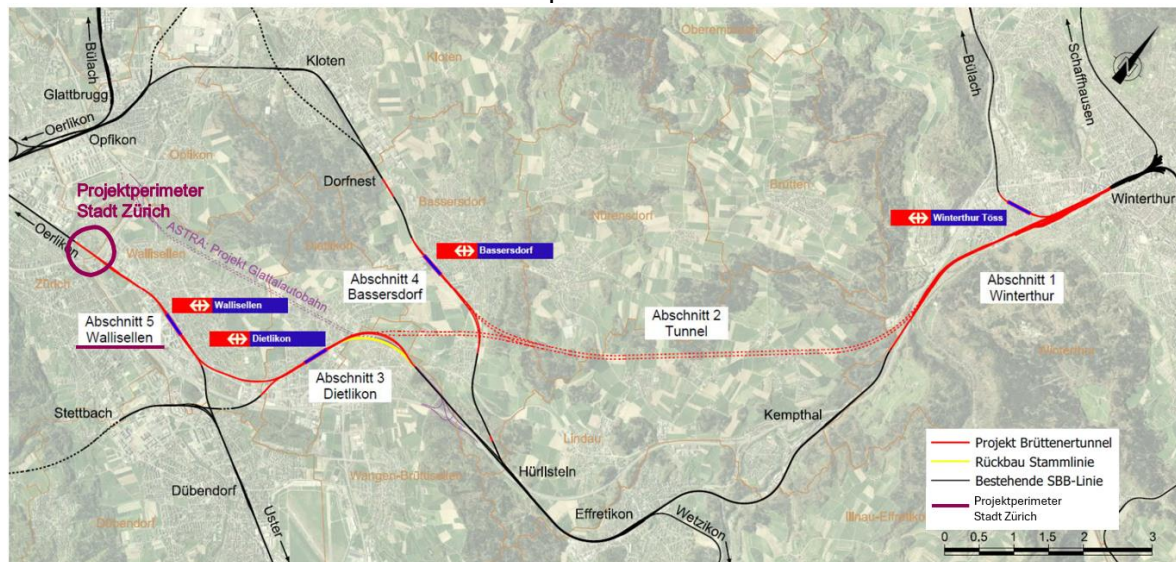
vom 10. Dezember 2025

GR Nr. 2025/588

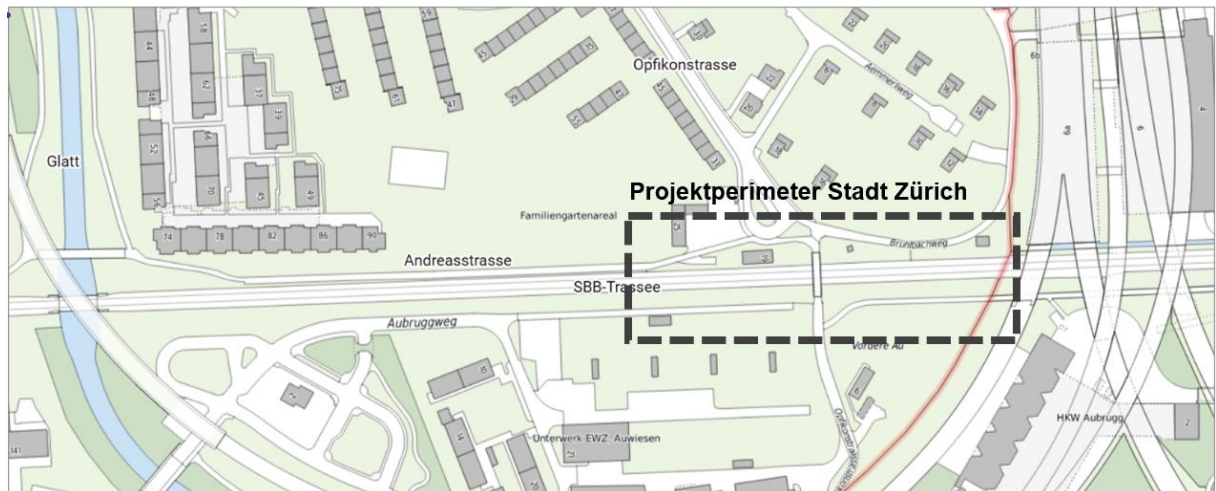
Tiefbauamt, Teilumsetzung Velovorzugsroute Andreasstrasse, Aufteilung Rahmenkredit Velo

1. Ausgangslage und Zweck der Vorlage

Der vorliegende Projektperimeter umfasst die nicht klassierte Andreasstrasse im Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse. Die Andreasstrasse ist im kommunalen sowie regionalen Richtplan (Kapitel Fuss- und Veloverkehr) festgesetzt und führt parallel entlang der Bahngleise der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB). Kurz vor der Stadtgrenze führt die Strasse auf der Brücke Opfikonstrasse rechtwinklig über das zweigleisige Bahntrasse der SBB. Im genannten Abschnitt der Andreasstrasse sind ausschliesslich der Fuss- und Veloverkehr zugelassen; sie werden aktuell im Mischverkehr bzw. nicht getrennt voneinander geführt. Für den motorisierten Individualverkehr gilt im Perimeter ein Fahrverbot. Über den Projektperimeter verläuft zudem die künftige Velovorzugsroute «Andreasstrasse» (VVR Andreasstrasse) als Teil der Umsetzungsstrecke Nr. 4 Opfikonstrasse–Bahnhof Oerlikon–Birchstrasse. In Richtung stadtauswärts schliesst die Brücke Opfikonstrasse an die vom Kanton Zürich geplante kantonale Veloschnellroute Wallisellen–Opfikon an.



2/15



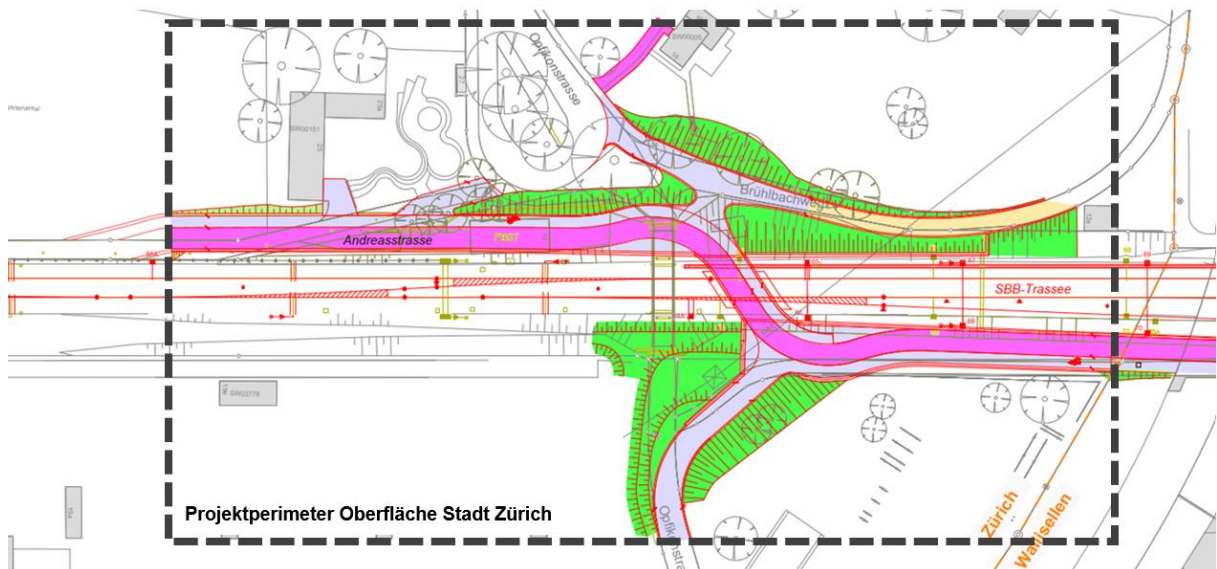
Mit dem Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» (MSZW) planen die SBB zwischen Zürich und Winterthur einen Spurenausbau zur Erhöhung der Bahnkapazität sowie einen hindernisfreien Um- und Ausbau der Bahnhöfe Dietlikon, Bassersdorf, Wallisellen und Winterthur Töss. Im Rahmen dieses Projekts erstellen die SBB im Auftrag des Kantons Zürich entlang der Bahnstrecke auch die kantonale Veloschnellroute Wallisellen–Opfikon. Da für den geplanten SBB-Spurenausbau ohnehin der Anprallschutz der im Stadtgebiet liegenden Brücke Opfikonstrasse angepasst werden muss, möchte sich die Stadt am Projekt MSZW beteiligen, um im eingangs erwähnten Perimeter als Fortsetzung der künftigen kantonalen Veloschnellroute Wallisellen–Opfikon einen Teil der städtischen VVR Andreasstrasse umzusetzen und damit die Verkehrssicherheit, die Kapazitäten sowie den Komfort für die Nutzung durch den Fuss- und Veloverkehr massgeblich zu verbessern. Dafür sind umfassendere Anpassungsmassnahmen an der Brücke Opfikonstrasse notwendig, als es allein für den Spurenausbau der SBB an sich bräuchte. Es ist deshalb vorgesehen, unter der Bauherrschaft der SBB diese Anpassungsmassnahmen in Form einer neuen Brücke als Ersatz der bestehenden Brücke Opfikonstrasse zu realisieren (Projektteil A).

In der Nähe der bestehenden Brücke Opfikonstrasse queren unterirdisch Wasserleitungen der Wasserversorgung (WVZ) das SBB-Bahntrasse. Aufgrund des geplanten Spurenausbaus und der dafür erforderlichen Bauarbeiten im Untergrund müssen diese Wasserleitungen weichen und an versetzter Lage neu erstellt werden. Im Zuge dessen sollen die Wasserleitungen an die Anforderungen des Generellen Wasserversorgungsprojekts (GWP) angepasst werden. Auch unterirdisch verlegte Stromnetzkabel des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) müssen dem SBB-Spurenausbau weichen und an versetzter Lage neu verlegt werden (Projektteil B). Die dafür anfallenden Ausgaben werden ebenfalls mit dieser Vorlage bewilligt.

Das vorliegende Bauvorhaben wurde von den SBB projektiert und auch die Ausführung erfolgt vollumfänglich durch die SBB als Bauherrin, während die Stadt den SBB die durch die städtischen Bedürfnisse bedingten Kosten erstattet. Sowohl die Finanzierung als auch die Landgeschäfte (siehe dazu Kapitel 3, 7.1–7.3) wurden zwischen der Stadt und den SBB vertraglich geregelt.

3/15

2. Projekt



2.1 Projektteil A

Koordiniert mit dem Projekt MSZW soll die Andreasstrasse im Abschnitt Opfikonstrasse bis Stadtgrenze wie folgt neu gestaltet werden: Die Strasse wird von 2,5 m bis 4,4 m auf 6,8 m verbreitert und der Velo- und der Fussverkehr werden neu separat geführt. Die Bereiche für den Velo- und den Fussverkehr werden durch einen 4 cm breiten, taktil erfassbaren Bundstein voneinander getrennt. Die Velospur wird dabei als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von insgesamt 4,4 m ausgeführt, während der Fussweg eine Breite von 2,4 m erhält. Neu wird die Strasse nicht mehr rechtwinklig, sondern mit einem Winkel von rund 60 Grad über das SBB-Bahntrasse führen. Dies ermöglicht eine weniger abrupte Änderung der Fahrt- bzw. Laufrichtung und damit eine höhere Übersichtlichkeit sowie gleichmässige Fortbewegung. Dafür muss die Brücke Opfikonstrasse entsprechend verlängert und baulich sowie statisch auf die wesentlich verbreiterte, darüber führende Strasse ausgerichtet werden. Dies erfolgt mittels eines Ersatzneubaus der Brücke. Die bestehende Brücke wird komplett rückgebaut. Der Zugang von der Andreasstrasse zur neuen Brücke wird verlängert und parallel zum Bahntrasse geführt. Dadurch wird die Steigung des Brückenzugangs reduziert, was für zusätzlichen Komfort bei der Brückennutzung sorgt. Der Zugang des westlich angrenzenden Brühlbachwegs auf die neue Brücke Opfikonstrasse erfolgt wie bis anhin kurz davor über die Andreasstrasse und wird aufgrund der veränderten Strassenführung leicht angepasst. Ausserdem wird der Brühlbachweg im Einmündungsbereich zur Andreasstrasse mit einer sickerfähigen Pflasterung versehen. Das Gefälle der Brückenzugänge wird so gestaltet, dass das Oberflächenwasser der angrenzenden Böschung zugeführt wird. Die Böschung selbst wird als Magerwiese rekultiviert. Die öffentliche Beleuchtung sowie oberirdische Netzanlagen des ewz müssen der neuen Strassenführung angepasst werden.



Aufgrund der Neugestaltung müssen insgesamt acht Bäume gefällt werden, die sich im Bereich der geplanten Strassenführung befinden. Abgesehen von der sickerfähigen Pflasterung im Einmündungsbereich des Brühlbachwegs, der Rekultivierung der Böschung und deren Versorgung mit Oberflächenwasser sind als Ersatz für die zu fällenden Bäume aufgrund der Nähe zum Bahntrasse keine weiteren Massnahmen zur Hitzeminderung möglich. Weil sich der Projektperimeter in einem Gebiet mit mässiger Hitzebelastung befindet und in der direkten Nachbarschaft bereits zahlreiche Grünflächen und Bäume vorhanden sind, kann auf weitere Massnahmen zur Hitzeminderung verzichtet werden.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit der geplanten Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse wird die Velostrategie umgesetzt.

2.2 Projektteil B

Der geplante Spurenausbau kommt in den Bereich von bestehenden Wasserleitungen der WVZ zu liegen, die unterirdisch das SBB-Bahntrasse querend. Demnach müssen diese Wasserleitungen für den Spurenausbau abgebrochen und an leicht versetzter Lage neu verlegt werden. Da die abzubrechenden Wasserleitungen ohnehin nicht mehr den aktuellen Vorgaben des GWP entsprechen, werden zur Gewährleistung der Wasserversorgung ihre Durchmesser im Zuge der Neuerstellung verkleinert und so den erforderlichen Kapazitäten angepasst. Der Spurenausbau wirkt sich auch auf Stromnetzkabel des ewz aus, die ebenso unterirdisch das Bahntrasse der SBB querend. Diese Stromnetzkabel müssen wegen der unterirdischen Bauarbeiten an ihrer aktuellen Lage weichen und an versetzter Lage neu erstellt werden.

3. Landgeschäfte

Für die Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse (Projektteil A) sind verschiedene Landgeschäfte zwischen der Stadt und den SBB erforderlich, deren Modalitäten in Vereinbarungen zwischen den SBB und den davon betroffenen Dienstabteilungen – einerseits Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) und andererseits Tiefbauamt (TAZ) – vom Januar 2025 bzw. März 2025 geregelt werden.

Auf den Zeitpunkt des Baubeginns hin erfolgen Veräusserungen von Grundstücken von insgesamt etwa 130 m² aus dem Verwaltungsvermögen der Stadt an die SBB. Nach Bauabschluss geht das durch die SBB erstellte Bauwerk ins Eigentum der Stadt über und damit einhergehend ist der Erwerb von Grundstücken von den SBB von insgesamt 1869 m² notwendig.

Die für die Veräusserung von den SBB zu leistende Entschädigung zugunsten der Stadt beträgt insgesamt Fr. 74 825.– und basiert auf der nach wie vor aktuellen Landwertschätzung der städtischen Schätzungskommission vom 24. Mai 2023 (GV-Nr. 39/2023).

Die für den Erwerb an die SBB zu leistende Entschädigung zulasten der Stadt beträgt insgesamt Fr. 277 990.– und basiert ebenfalls auf der Landwertschätzung der städtischen Schätzungskommission vom 24. Mai 2023 (GV-Nr. 39/2023).



5/15

	Bei Baubeginn	Ertrag Fr.	Nach Bauabschluss	Aufwand Fr.
Teilfläche von 30 m ² von der Parzelle Kat.-Nr. SW5662	Verkauf Stadt (TAZ) an SBB	450	–	
Teilfläche von 54 m ² von der Parzelle Kat.-Nr. SW6252 (Gesamteigentum Stadt [TAZ] und Kanton Zürich)	Verkauf Gesamteigentumsanteil Stadt ¹ an SBB	16 875	Rückkauf Stadt von SBB (ins Alleineigentum der Stadt [LSZ])	33 750
Teilfläche von 46 m ² von der Parzelle Kat.-Nr. SW6251 (Alleineigentum Stadt [LSZ])	Verkauf Stadt an SBB ²	57 500	Rückkauf Stadt von SBB (ins Gesamteigentum Stadt [TAZ] und Kanton Zürich)	28 750
Teilfläche von 153 m ² von der Parzelle Kat.-Nr. SW5661	–		Kauf Stadt (TAZ) von SBB	191 250
Teilfläche von 1616 m ² von der Parzelle Kat.-Nr. SW6254	–		Kauf Stadt (TAZ) von SBB	24 240
Total		74 825		277 990
Netto				203 165

Hinsichtlich der Parzellen Kat.-Nrn. SW6252 und SW6251, die jeweils für den Bau an die SBB übertragen und nach Bauabschluss beide wieder von der Stadt zurückerworben werden, ist Folgendes anzumerken: Die temporäre Eigentumsübertragung an die SBB für die Dauer der Bauarbeiten erfolgt aus Praktikabilitätsgründen, weil es dieser Vorgang den SBB ermöglicht, die Bautätigkeiten auf eigenem Grund durchführen zu lassen, was im vorliegenden Fall im Zusammenhang mit dem Plangenehmigungsverfahren von Vorteil ist.

Bezüglich aller zu erwerbenden Teilflächen (Kat.-Nrn. SW5661, SW6254, SW6252 und SW6251) steht bereits jetzt fest, dass sie einem öffentlichen Zweck gewidmet werden; sie werden für die Erstellung der VVR Andreasstrasse sowie des öffentlichen Fusswegs genutzt.

¹ Die andere Hälfte des Gesamteigentums wird vom Kanton Zürich an die SBB zu Fr. 16 870.– veräussert. Beim Rückkauf übernimmt die Stadt die gesamte Parzelle ins alleinige Eigentum.

² Die Stadt verkauft die Teilfläche aus dem Alleineigentum. Beim Rückkauf übernehmen Stadt und Kanton Zürich die Teilfläche ins je hälftige Gesamteigentum.



Diese Teilflächen werden daher zweckmässigerweise direkt ins Verwaltungsvermögen der Stadt erworben, weshalb die dafür anfallenden Kosten (Kaufpreis) in die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo eingerechnet werden (SAILE/BURGHERR/LORETAN, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, Ein Handbuch für die Praxis, Zürich 2009, Rz. 785).

Für die vorliegend zu bewilligenden Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo wird bezüglich der Landgeschäfte eine Nettobetrachtung vorgenommen: Die Entschädigung, die die SBB an die Stadt für den Erwerb von etwa 130 m² leisten müssen, beträgt Fr. 74 825.–; umgekehrt schuldet die Stadt den SBB für den Erwerb von 1869 m² einen Betrag von Fr. 277 990.–. Aufgrund des positiven Saldos zugunsten der SBB wurden Fr. 203 165.– für den Landerwerb eingerechnet.

Nebst den Landabtretungen räumen verschiedene Dienstabteilungen der Stadt (LSZ, TAZ und ewz) den SBB gestützt auf Vereinbarungen vom Januar und Februar 2025 jeweils das Recht ein, während der Bauarbeiten vereinzelte städtische Grundstücke vorübergehend als Zugang, Zufahrt und Werkplatz zu nutzen. Soweit die vorübergehende Landbeanspruchung lediglich der Öffentlichkeit dienende Flächen betrifft, ist sie entschädigungslos, da die SBB diese Flächen lediglich für den Ausbau der VVR Andreasstrasse benötigen, mithin zugunsten der Stadt. Für die vorübergehende Inanspruchnahme weiterer städtischer Flächen, die insgesamt rund 6900 m² umfassen, werden die SBB der Stadt eine Entschädigung von zwischen 14 und 41 Fr./m² leisten. Die Entschädigungshöhe hängt von der – heute noch nicht bekannten – tatsächlichen Dauer der Landbeanspruchung pro Parzelle ab. Nach Inanspruchnahme werden die SBB die beanspruchten Flächen auf eigene Kosten wieder instand stellen und allfällige Schäden ebenfalls auf eigene Kosten beheben bzw. der Stadt allfällige Nachteile vergüten.

Schliesslich sind auf den Zeitpunkt des Baubeginns hin stadtinterne Übertragungen vom Verwaltungsvermögen des TAZ ins Verwaltungsvermögen des ewz und umgekehrt notwendig; je zum Buchwert. Das TAZ überträgt dem ewz eine Teilfläche von 118 m² von Kat.-Nr. SW5844; das ewz überträgt dem TAZ Teilflächen von 4 m² von Kat.-Nr. SW5848 und von 104 m² von Kat.-Nr. SW5846. Bei der Übertragung von Objekten innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens zu einem jeweils neuen öffentlichen Zweck handelt es sich um eine Umwidmung von Verwaltungsvermögen. Eine solche Umwidmung muss gemäss Praxis der Stadt Zürich nicht in die zu bewilligenden Ausgaben eingerechnet werden; sie ist nicht ausgabenrelevant und erfolgt budgetneutral, zumal vorliegend der Buchwert aller drei Teilflächen ohnehin Fr. 0.– beträgt.

4. Plangenehmigung und Bauausführung

Das Gesamtprojekt MSZW einschliesslich der geplanten Umsetzung der kantonalen Veloschnellroute Wallisellen–Opfikon und der Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse im Abschnitt Opfikonstrasse bis Stadtgrenze wurde dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Plangenehmigung i. S. v. Art. 18 ff. Eisenbahngesetz (EBG, AS 742.101) eingereicht und anschliessend im Mai/Juni 2023 öffentlich aufgelegt. Mit Plangenehmigung vom 6. Oktober 2025 wurde das Projekt vom BAV genehmigt. Die Plangenehmigung ist noch nicht rechtskräftig. Der Baubeginn des Projekts MSZW ist für Frühling 2026 geplant. Die Umsetzung erfolgt etappenweise nach Abschnitten.



5. Finanzrechtliches Vorgehen Projektteil A

5.1 Aufteilung VVR Andreasstrasse

Der vorliegende Projektperimeter ist Teil der künftigen VVR Andreasstrasse, die sich von der Stadtgrenze bis zum Saatlenfussweg erstreckt. Im Abschnitt des vorliegenden Bauvorhabens – Stadtgrenze bis Opfikonstrasse einschliesslich der Brücke Opfikonstrasse – muss die Umsetzung der Velovorzugsroute in zeitlicher und bautechnischer Hinsicht mit dem Projekt MSZW koordiniert werden. Grund dafür ist, dass die Brücke Opfikonstrasse im Rahmen des Projekts MSZW ohnehin angepasst werden müsste. Gleichzeitig soll die Brücke namentlich für die Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse verbreitert und neu angeordnet werden. Im Gegensatz dazu ist die Umsetzung der restlichen VVR Andreasstrasse (Abschnitt Opfikonstrasse bis Saatlenfussweg) weder zeitlich noch örtlich vom Projekt MSZW abhängig, weshalb dafür ein separates städtisches Strassenbauprojekt ausgearbeitet wird. Da bereits heute im gesamten Perimeter der künftigen VVR Andreasstrasse eine Veloführung vorhanden ist, können die Abschnitte Opfikonstrasse bis Stadtgrenze und Opfikonstrasse bis Saatlenfussweg baulich und markierungstechnisch unabhängig voneinander umgesetzt werden. Die Ergebnisse der Umsetzung der VVR Andreasstrasse stellen überdies im vorliegenden Projektperimeter wie auch im Abschnitt Opfikonstrasse bis Saatlenfussweg jeweils in sich geschlossene, selbstständig sinnvolle und nutzbare Anlagen dar. Daher ist die Aufteilung der VVR Andreasstrasse in zwei separate Projekte sinnvoll und sachlich gerechtfertigt.

5.2 Rahmenkredit Velo

Zweck des Projektteils A ist die Teilumsetzung einer Velovorzugsroute und die Verbesserung der regionalen Veloinfrastruktur. Gleichzeitig ist die VVR Andreasstrasse Teil eines stadtweiten Programms zur Planung und Umsetzung eines Netzes aus sternförmigen sowie tangentialen Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich. Dieses basiert auf der Annahme der Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» durch die Stimmberechtigten der Stadt Zürich im September 2020. Der Verpflichtungskredit für ein solches Programm erfolgt in Form eines Rahmenkredits. Die Finanzierung der einzelnen Bestandteile des Programms setzt daher eine Aufteilung dieses Rahmenkredits voraus (vgl. RÜSSLI in: JAAG/RÜSSLI/JENNI (Hrsg.), Kommentar zum Zürcher Gemeindegesetz und zu den politischen Rechten in den Gemeinden, Zürich 2017, § 106 N 4 ff.). Wie sich gezeigt hat, ist der mit Entscheid der Stimmberechtigten vom 14. Juni 2015 (GR Nr. 2014/87) bewilligte Rahmenkredit Velo – da er auf kommunale Veloinfrastruktur beschränkt ist – namentlich für die Umsetzung des Velovorzugsroutennetzes nicht zweckmässig und verunmöglicht eine beschleunigte Umsetzung von regionalen Velovorzugsrouten, wie der vorliegenden, oder kommunalen Velovorzugsrouten auf überkommunal klassierten Strassen. Damit durchgängige Velomassnahmen bzw. ein möglichst flächendeckendes Veloroutennetz in der Stadt möglichst beschleunigt und unabhängig von Strassen- oder Routenklassierungen realisiert werden können, wurde den Stimmberechtigten am 30. November 2025 ein neuer Rahmenkredit zur Abstimmung vorgelegt, der sowohl auf kommunale als auch regionale Veloinfrastruktur Anwendung findet. Der (neue) Rahmenkredit Velo für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich von 350 Millionen Franken wurde von den Stimmberechtigten am 30. November 2025 angenommen und umfasst jegliche



Veloinfrastruktur (GR Nr. 2025/43). Die für den Projektteil A anfallenden Mittel gemäss Kapitel 7.4 werden daher dem (neuen) Rahmenkredit Velo belastet und sind durch diesen gedeckt.

5.3 Synergien SBB-Projekt und Teilumsetzung VVR Andreasstrasse

Aus dieser Stelle bleibt lediglich noch anzumerken, dass für die Stadt eine Beteiligung am Projekt der SBB von grosser praktischer sowie finanzieller Bedeutung ist, weshalb die Stadt gehalten ist, den von den SBB vorgegebenen Terminplan mit Baubeginn im Frühling 2026 einzuhalten. Das Bauprogramm für den Brückenersatzneubau ist vollumfänglich dem Grossprojekt MSZW unterstellt. Kann seitens der Stadt dieser Terminplan nicht eingehalten werden, würden die SBB lediglich die für ihren Spurenausbau notwendige Anpassung am Anprallschutz der bestehenden Brücke Opfikonstrasse umsetzen; die koordinierte Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse würde dahinfallen (und damit einhergehend auch die in Aussicht gestellte finanzielle Beteiligung der SBB in Höhe von rund 4 Millionen Franken exklusive Mehrwertsteuer [MWST], siehe dazu Kapitel 7.1). Eine nachträgliche, vom restlichen Projekt losgelöste Realisierung des Brückenersatzneubaus zu einem späteren Zeitpunkt ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich. Die im vorliegenden Perimeter vorgesehene Spurzusammenführung der SBB-Gleise muss zwingend am Anfang der Bauarbeiten, d. h. bereits im Frühling 2026, eingebaut werden und gleichzeitig muss auch der Anprallschutz an der bestehenden Brücke Opfikonstrasse angepasst bzw. müsste die Ersatzbrücke Opfikonstrasse gebaut werden. Mit anderen Worten handelt es sich um eine «Entweder-Oder-Konstellation»: Entweder passen die SBB lediglich den Anprallschutz an der bestehenden Brücke an oder die bestehende Brücke wird durch den Brückenneubau mit erforderlichem Anprallschutz ersetzt.

Kann die Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse im vorliegenden Perimeter nicht koordiniert mit dem SBB-Grossprojekt erfolgen, wäre dies für die Stadt nicht nur in finanzieller Hinsicht mit Nachteilen verbunden, es würden auch weitere wertvolle Synergievorteile entfallen: Die Teilumsetzung der Velovorzugsroute würde sich in zeitlicher Hinsicht erheblich verzögern und könnte erst nach Abschluss des Projekts MSZW, also frühestens ab 2032 realisiert werden. Zudem würde die Umsetzung länger dauern, da der Bahnbetrieb nicht – wie während der Umsetzung des Projekts MSZW – über weite Strecken stillgelegt wäre; folglich müssten die Bauintervalle kürzer und die Baustellenorganisation umfassender ausfallen. Diese erschwerenden Umstände und die ausbleibende finanzielle Beteiligung der SBB wären mit massiv höheren Kosten für die Umsetzung der VVR Andreasstrasse verbunden. Um diese Synergievorteile nicht dahinfallen zu lassen, sollen mit dieser Vorlage Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo für die Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse im Abschnitt Opfikonstrasse bis Stadtgrenze bewilligt werden.

6. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Aufgrund der regionalen Velovorzugsroute wurde das vorliegende Bauvorhaben dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 Strassengesetz (LS 722.1) zugestellt. Das kantonale Amt für Mobilität hat am 3. Februar 2020 dazu Begehren geäussert, die in der Folge soweit als möglich berücksichtigt werden konnten.



7. Kosten

7.1 Höhe und Zusammensetzung des städtischen Kostenanteils

Mit der Finanzierungsvereinbarung vom Februar 2025 wurden zwischen der Stadt, vertreten durch das TAZ, und den SBB der von der Stadt zu tragende Kostenanteil auf 14 Millionen Franken (exklusive MWST) definiert. Dabei handelt es sich nicht um einen Pauschalbetrag; d. h., dass die definitiven Kosten anhand des effektiven Aufwands kalkuliert werden und die Stadt ihre Zahlungen auf Basis der effektiven Kosten der SBB nach dem in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Zahlungsplan und anhand des darin definierten Kostenteilers leistet. Dabei beträgt das vereinbarte Kostendach 15,5 Millionen Franken (exklusive MWST). Der städtische Kostenanteil beinhaltet die Mittel bzw. Ausgaben für die Projektteile A und B, steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Ausgabenbewilligung durch die zuständige Instanz und berechnet sich wie folgt:

Die Ausführungskosten (SIA-Phasen 51–53) betragen für das gesamte SBB-Bauvorhaben im Gebiet der Stadt Zürich 18 Millionen Franken (Projektteil A und B, exklusive MWST und mit einer Genauigkeit der Kostenschätzung von ± 10 Prozent). Da für den SBB-Spuren Ausbau ohnehin, d. h. unabhängig von der Oberflächenneugestaltung zwecks Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse, eine bauliche Anpassung am Anprallschutz der bestehenden Brücke Opfikonstrasse erforderlich gewesen wäre, werden die SBB die Ausführungskosten von 18 Millionen Franken im Umfang von 3,8 Millionen Franken (exklusive MWST) mitfinanzieren. Darüber hinaus leisten die SBB an die Stadt eine einmalige Pauschalabgeltung für den Unterhalt der neuen Brücke Opfikonstrasse von Fr. 234 000.–. Daraus ergibt sich eine Beteiligung der SBB an den Gesamtkosten in Höhe von 4 Millionen Franken (exklusive MWST). Die übrigen Ausführungskosten (14 Millionen Franken exklusive MWST) gehen zulasten der Stadt und sind Gegenstand der vorliegenden Vorlage.

7.2 Kosten für Werkleitungsarbeiten (Projektteil B) im Besonderen

Im städtischen Kostenanteil von 14 Millionen Franken mitenthalten sind auch die von der Stadt zu tragenden Kosten für den vorgängigen Abbruch der bestehenden und die Neuerstellung von neuen Wasserleitungen und Stromnetzkabeln an versetzter Lage.

Muss eine Kreuzung der Bahn mit einer städtischen Anlage geändert werden, sind die Kosten zwischen den SBB und der Stadt grundsätzlich in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihre Anlagen sie bedingt (vgl. Art. 26 EBG). Jedenfalls hat jede Partei in dem Umfang an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen (Art. 27 Abs. 1 EBG). Soweit abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden, greift das Prinzip der Vorteilsanrechnung jedoch nicht (Art. 32 EBG).

Mit Vereinbarung vom 10. Januar 1980 gestatteten die SBB der WVZ, im vorliegenden Projektperimeter Wasserleitungen unter den Bahngleisen durchzulegen. Würden aus irgendeinem Grund die Bahnanlagen geändert oder erweitert, habe die WVZ ihre Anlagen auf eigene Kosten anzupassen oder zu verlegen. Gestützt auf diese Vereinbarung sind die Kosten für die



10/15

durch das SBB-Projekt verursachte Leitungsumlegung der WVZ durch die Stadt zu tragen und somit in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

Mit Vereinbarung vom 10. September 1962 gestatteten die SBB sodann dem ewz, ebenfalls im vorliegenden Perimeter Stromnetzkabel unter den Bahnanlagen zu verlegen. Gemäss dieser Vereinbarung steht den SBB u. a. dann das Recht zu, auf Kosten des ewz eine Verlegung, Änderung oder Beseitigung der Stromnetzkabel zu verlangen, wenn bauliche Änderungen an der Bahnanlage es erfordern. Mit Vereinbarung vom 24. Oktober 1974 erlaubten die SBB dem ewz ferner die Durchführung einer Kanalisationsleitung unter ihren Gleisen. Änderungen an der Kanalisationsleitung, die aus irgendeinem Grund nach dem Ermessen der SBB notwendig werden sollen, hat gemäss dieser Vereinbarung das ewz auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung auszuführen. Gestützt auf diese Vereinbarungen sind die Kosten für die durch das SBB-Projekt verursachte Verlegungen von Stromnetzkabeln durch die Stadt zu tragen und somit in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

Zusammenfassend erfolgen der Abbruch und die Neuverlegung an versetzter Lage von Wasserleitungen und Stromnetzkabeln (Werkleitungsbau) auf Kosten der Stadt; die dafür anfallenden Ausgaben sind im städtischen Kostenanteil und somit in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten (siehe Kapitel 7.5).

7.3 Zusammenfassung Gesamtkosten

Zusammengefasst beläuft sich der auf dem Preisstand vom 1. April 2025 (Bahnbau-Teuerungsindex [BTI]) errechnete städtische Kostenanteil an das SBB-Projekt MSZW, Gebiet Stadt Zürich, zwecks Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse (Projektteil A), Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse, einschliesslich der Ausgaben für den Werkleitungsbau (Projektteil B) auf insgesamt Fr. 20 365 000.–, davon Fr. 19 160 000.– als Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo (Projektteil A) und Fr. 1 205 000.– als gebundene einmalige Ausgaben (Projektteil B).

Im Detail setzen sich die Kosten von total Fr. 20 365 000.– zusammen aus dem Kostenanteil der Stadt von 14 Millionen Franken (einschliesslich Kosten für Landerwerb sowie den Werkleitungsbau) zuzüglich 8,1 Prozent Mehrwertsteuer, rund 9 Prozent Reserven und 9,5 bzw. 10,5 Prozent Verwaltungskosten. Im Gesamtbetrag von Fr. 20 365 000.– enthalten ist sodann der mit Verfügung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE) Nr. 17879 vom 19. Juli 2023 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 993 000.–.

7.4 Mittel zulasten des Rahmenkredits

Für den städtischen Kostenanteil an den Ausführungskosten für das SBB-Projekt MSZW, Gebiet Stadt Zürich, zwecks Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse, Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse, einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen bestehend aus Landerwerb, Markierungen und Signalisationen, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und von oberirdischen Stromnetzanlagen sowie der Fällung von Bäumen und Rekultivierung der Böschung, belaufen sich die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo auf Fr. 19 160 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:



11/15

	TAZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	LSZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	14 151 382				14 151 382
Landerwerb*	227 165			–24 000	203 165
Markierungen und Signalisationen		10 000			10 000
Diverse Anlagen ewz Netz			90 000		90 000
Diverse Anlagen ewz öffentliche Beleuchtung			380 000		380 000
MWST 8,1 %	1 146 263	810	28 512		1 175 585
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	897 713				897 713
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	614 045				614 045
Zwischensumme	17 036 568	10 810	498 512	–24 000	17 521 890
Reserven rund 9 %**	1 586 432	1 190	50 488		1 638 110
Total	18 623 000	12 000	549 000***	–24 000	19 160 000

* Die Kosten für den Landerwerb beruhen auf dem Schätzungsprotokoll der städtischen Schätzungskommission vom 24. Mai 2023 (GV-Nr. 39/2023). Für die Berechnung der Beträge siehe Tabelle in Kapitel 3.

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

*** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 549 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 168 488.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 380 512.– (einschliesslich MWST).

Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5 % von Fr. 19 160 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	288 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5 % von Fr. 18 623 000.–, 40 Jahre)	466 000
DAV (5 % von Fr. 12 000.–, 20 Jahre)	600
ewz Netz (2,5 % von Fr. 107 000.–, 40 Jahre)	2700
ewz öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 442 000.–, 25 Jahre)	17 700
Betriebliche Folgekosten*: 1,5 % von Fr. 19 160 000.–	288 000
Total	1 063 000

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

7.5 Gebundene einmalige Ausgaben

Für den durch das SBB-Projekt MSZW, Gebiet Stadt Zürich, bedingten vorgängigen Abbruch und die Neuerstellung von Stromnetzkabeln und Wasserleitungen an versetzter Lage, einschliesslich der Verkleinerung der Wasserleitungsquerschnitte, werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 1 205 000.– wie folgt bewilligt:

12/15

	ewz Fr.	WVZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Diverse Anlagen ewz Netz	479 000		479 000
Diverse Anlagen WVZ		550 000	550 000
MWST 8,1 %	25 434	44 550	69 984
Zwischensumme	504 434	594 550	1 098 984
Reserven rund 10 %*	50 566	55 450	106 016
Total	555 000**	650 000	1 205 000

* Für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 555 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 215 566.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 339 434.– (einschliesslich MWST).

Folgekosten*

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5 % von Fr. 1 205 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	19 000
Abschreibungen	
ewz Netz (2,5 % von Fr. 555 000.–, 40 Jahre)	13 900
WVZ (2 % von Fr. 650 000.–, 50 Jahre)	13 000
Total	45 900

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

Wenn die Gemeinde durch einen Rechtssatz zur Vornahme von Ausgaben verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Entscheidungsspielraum bleibt, liegen gebundene Ausgaben vor (§ 103 Abs. 1 Gemeindegesetz [GG, LS 131.1]).

Wie in Kapitel 7.2 dargelegt, gehen vertragliche Vereinbarungen gestützt auf Art. 32 EBG den Regeln gemäss Art. 26 und Art. 27 Abs. 1 EBG bezüglich der Kostentragung von durch das Bahnunternehmen bedingten Leitungsumlegungen vor. Gestützt auf die Vereinbarungen zwischen den SBB und dem ewz bzw. der WVZ aus den Jahren 1962, 1974 und 1980 sind die Kosten für die Umlegungen von Wasserleitungen und Stromnetzkabeln von der Stadt zu tragen. Die Leitungen und Stromkabel queren heute unterirdisch die bestehende Gleisanlage in jenem Bereich, wo die für den Spurenausbau notwendige Spurzusammenführung eingebaut wird. Sie müssen für die Versorgungssicherheit durchgehend in Betrieb bleiben, würden aber durch die Bauarbeiten an der Bahnanlage zerstört, und zwar unabhängig davon, was auf der Oberfläche umgesetzt wird. Die Umlegung der Wasserleitungen und Stromnetzkabel wäre namentlich auch dann notwendig, würden die SBB lediglich den Anprallschutz an der bestehenden Brücke anpassen und keinen Ersatzneubau der Brücke realisieren. Somit müssen die Stromnetzkabel und die Wasserleitungen ohnehin – da direkt durch den im SBB-Projekt vorgesehenen Spurenausbau bedingt – vorgängig abgebrochen und an versetzter Lage neu erstellt werden. Die Kosten dafür sind den genannten Vereinbarungen zufolge durch die Stadt



13/15

zu tragen, womit die Stadt keinen erheblichen Entscheidungsspielraum hat betreffend die Fragen, ob, wann und wie sie die Umlegungen zu eigenen Lasten vornehmen muss. Die Wasserleitungen und Stromnetzkabel sind zudem ortsgebunden und ihre Verlegung ist in zeitlicher Hinsicht mit dem SBB-Projekt zu koordinieren. Somit besteht für die vorgängige Umlegung der Wasserleitungen und Stromnetzkabel im Sinne eines Abbruchs mit Neuerstellung an versetzter Lage weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum.

Im Zuge der ohnehin notwendigen Neuerstellung der Wasserleitungen werden deren Durchmesser aus folgenden Gründen verkleinert: Das Wasserwirtschaftsgesetz (LS 724.11) und die Verordnung über die Wasserversorgung (WsVV, LS 724.41) geben vor, dass die Gemeinden die Wasserversorgung (Bereitstellung und Lieferung zu Trink-, Brauch- und Löschzwecken) innerhalb ihres Gemeindegebiets sicherstellen, die Wasserversorgung nach Massgabe des GWP und der Erschliessungsplanung ausbauen sowie die notwendigen Massnahmen für die Trinkwasserversorgung in Notlagen treffen (§ 25 i. V. m. § 27 Abs. 1, 2 und 4 WWG i. V. m. § 1 Abs. 1 und 2 WsVV). Das AWEL erstellt die regionalen und überregionalen Versorgungskonzepte (§ 3 WsVV) und genehmigt das von den Gemeinden zu erstellende GWP (§ 4 WsVV). 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]). Der Ersatz der bestehenden Wasserleitungen der WVZ durch kleiner dimensionierte Wasserleitungen zugunsten der Versorgungssicherheit erfolgt aus technischen Gründen im Zuge ihrer ohnehin notwendigen Neuerstellung an versetzter Lage gestützt auf die vorstehenden rechtlichen Grundlagen, das GWP und den technisch üblichen Standard («Regelwerk des Schweizerischen Vereins des Gas- und Wasserfaches SVGW, Richtlinie für Wasserverteilung»). Ein erheblicher Spielraum bezüglich der Querschnittanpassung besteht daher nicht.

Zusammenfassend besteht für die durch das SBB-Projekt bedingten Werkleitungsarbeiten sowie für die zeitgleiche Anpassung der Wasserleitungsquerschnitte weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Bei den dafür anfallenden Kosten handelt es sich um gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 GG.

7.6 Kreditsplitting

Die Werkleitungsarbeiten, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 7.5), stehen in keinem Zusammenhang mit der Neugestaltung der Andreasstrasse und dem Ersatzneubau der Brücke Opfikonstrasse, sondern sind zufolge der Arbeiten im Untergrund bzw. am Bahntrasse bedingt. Die Werkleitungsarbeiten wären namentlich auch dann notwendig, würden die SBB lediglich den Anprallschutz an der bestehenden Brücke anpassen. Die Werkleitungsarbeiten gemäss Kapitel 7.5 können (und müssen) somit auch ohne die in Kapitel 7.4 beschriebenen Massnahmen, für die Kosten zulasten des Rahmenkredits Velo anfallen, ausgeführt werden. Die gebundenen Ausgaben und die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den Mitteln zulasten des Rahmenkredits Velo nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.



8. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Die zu bewilligenden Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo betragen Fr. 19 160 000.–. Die gebundenen einmaligen Ausgaben für den Werkleitungsbau betragen Fr. 1 205 000.–.

Gemäss § 106 Abs. 3 GG bestimmt der Beschluss über den Rahmenkredit die Zuständigkeit für dessen Aufteilung; gleichzeitig regelt Art. 60a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) jene Fälle, in denen der Stadtrat gestützt auf § 106 Abs. 3 GG für die Aufteilung eines Rahmenkredits zuständig ist. Gemäss Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 betreffend den Rahmenkredit Velo entscheidet der Gemeinderat über die Aufteilung des Rahmenkredits bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken, weshalb Art. 60a ROAB vorliegend nicht einschlägig und der Gemeinderat für die Aufteilung des Rahmenkredits über einen Betrag von Fr. 19 160 000.– zuständig ist. Gemäss Art. 37 lit. d GO ist der Beschluss vom Referendum ausgenommen.

Da beim vorliegenden Vorhaben die Summe aus neuen und gebundenen Ausgaben die Befugnisse des Stadtrats für neue Ausgaben übersteigt, ist der Stadtrat für die Bewilligung der gebundenen einmaligen Ausgaben zuständig (Art. 60 Abs. 1 lit. c ROAB).

Wie in Kapitel 3 ausgeführt, sind für die Teilumsetzung der VVR Andreasstrasse verschiedene Landgeschäfte notwendig. Da diese zwar sehr komplex, betragsmässig aber von untergeordneter Bedeutung sind, wird aus folgenden Gründen eine vereinfachte Nettobetrachtung gewählt:

- Zwei Parzellen (Kat.-Nrn. SW6252 und SW6251) werden zu Baubeginn an die SBB verkauft und nach Bauabschluss wieder zurückgekauft. Bei dieser temporären Veräusserung aus Gründen des Plangenehmigungsverfahrens handelt es sich von der politischen Absicht her nicht um eine dauerhafte Veräusserung i. S. v. Art. 60 lit. a Gemeindeordnung der Stadt Zürich (GO, AS 101.100). Bei der Veräusserung im Sinne einer vorübergehenden Gebrauchsüberlassung ist der Rückkauf bereits geregelt (Betrag und Zeitpunkt).
- Für die Veräusserung von Liegenschaften ist gemäss Art. 60 lit. a GO ab Fr. 1 000 000.– der Gemeinderat zuständig. Dieser Betrag wird bei Weitem auch dann nicht erreicht, wenn die Beträge der beiden temporär verkauften Parzellen zum Betrag der (definitiv) verkauften Parzelle (Kat.-Nr. SW5662) gezählt werden.
- Die Zuständigkeit für den Erwerb von Liegenschaften liegt grundsätzlich immer beim Stadtrat bzw. einer tieferen Instanz (§ 117 Abs. 2 GG i. V. m. Art. 68 lit. a ROAB), das Referendum ist somit ausgeschlossen.
- Die von der Stadt abzutretenden Parzellen befinden sich aktuell im städtischen Verwaltungsvermögen. Eine Landabtretung findet immer im Finanzvermögen statt, weil das Verwaltungsvermögen unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dient und nicht frei veräusserbar ist (vgl. § 121 Abs. 2–4 GG). Die den SBB abzutretenden Parzellen sind daher vorgängig – auf den Zeitpunkt der Eigentumsübertragung – vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen zu übertragen (Entwidmung). Die Zuständigkeit für die Entwidmung liegt grundsätzlich immer beim Stadtrat bzw. einer tieferen Instanz (Art. 79 Abs. 3 GO i. V. m. Art. 84 Abs. 1 und Abs. 2 ROAB), das Referendum ist somit auch hier ausgeschlossen.



15/15

- Sämtliche erworbene bzw. veräusserte und wieder zurückgekaufte Parzellen werden in das Verwaltungsvermögen überführt, deshalb wird der Nettobetrag in die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo eingerechnet.
- Für die stadtinterne Vermögensübertragung vom Verwaltungsvermögen des TAZ zu ewz und umgekehrt (Umwidmung) ist gemäss Art. 79 Abs. 3 GO i. V. m. Art. 83 Abs. 2 ROAB ebenfalls der Stadtrat zuständig, da die Umwidmung mehr als ein Departement betrifft.

Die Ausgaben bzw. Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von ewz, DAV, WVZ und LSZ sind im Budget 2025 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt.

Die Ausgaben bzw. Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo des TAZ sind im Budget 2025 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt. Bislang wurden die Ausgaben bzw. Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo im Budget auf zwei Sammelpositionen (Konten 510101 und 515000) 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 bzw. Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo werden auf die Einzelpositionen 510798 (Fr. 6 828 000.–) und 516134 (Fr. 11 795 000.–) umgelagert. Die entsprechenden Abweichungen von insgesamt Fr. 18 623 000.– werden mit der Jahresrechnung 2025 begründet.

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.

Dem Gemeinderat wird unter dem Vorbehalt der Rechtskraft der Plangenehmigung vom 6. Oktober 2025 und unter Ausschluss des Referendums beantragt:

Für den Kostenanteil der Stadt an den Ausführungskosten für das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur, Gebiet Stadt Zürich, zur Teilumsetzung der Velovorzugsroute Andreasstrasse, Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse, einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen bestehend aus Landerwerb, Markierungen und Signalisationen, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und von oberirdischen Stromnetzanlagen sowie der Fällung von Bäumen und Rekultivierung der Böschung, werden Fr. 19 160 000.– (Preisstand 1. April 2025, Bahnbau-Teuerungsindex) zulasten des Rahmenkredits Velo für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich gemäss Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 bewilligt.

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter