



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 19. August 2026

GR Nr. 2026/411

Tiefbauamt, Bleicherweg und Stockerstrasse, Strassen-, Tram- und Werkleitungsbau, Velomassnahmen und Baumpflanzungen, Projektierung, Zusatzkredit; Vorinvestition, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Für die Ausarbeitung einer Vorstudie für Strassen-, Tram- und Werkleitungsbau, Velomassnahmen und Baumpflanzungen im Projekt Bleicherweg und Stockerstrasse sowie für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts für eine temporäre Haltestelle in der Stockerstrasse wurden mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 3120/2025 vom 1. Oktober 2025 neue einmalige Ausgaben von Fr. 1 335 000.– bewilligt. Dem Gemeinderat wird für die weitere Projektierung des Strassen-, Tram- und Werkleitungsbaus, der Velomassnahmen und Baumpflanzungen im Bleicherweg und der Stockerstrasse ein Zusatzkredit von Fr. 1 762 000.– beantragt. Zudem sollen die neuen einmaligen Ausgaben für die Realisierung der temporären Haltestelle (Ingenieur- und Baumeisterleistungen) von Fr. 360 000.– mit der vorliegenden Vorlage als Vorinvestition vor dem Baukredit bewilligt werden. Der zu beantragende Zusatzkredit beträgt damit gesamthaft Fr. 2 122 000.–.

2. Ausgangslage und Projekt

Der Projektperimeter umfasst den kommunal klassierten Bleicherweg, Abschnitt Alfred-Escher-Strasse bis Talstrasse, sowie die kommunal klassierte Stockerstrasse im Abschnitt Bleicherweg bis Gartenstrasse. Der Bleicherweg ist im regionalen und kommunalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) eingetragen und im vorliegenden Abschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahrbar. In der Stockerstrasse ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Mit der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung ist auch auf der Stockerstrasse Tempo 30 vorgesehen (STRB Nr. 1217/2021).

Aufgrund der Neuordnung des Linienangebots (Tramnetz Süd) der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wird die Tramlinie Nr. 8 seit dem 14. Dezember 2025 von der Stockerstrasse über den westlichen Bleicherweg Richtung Bahnhof Enge geführt. Durch die veränderte Linienführung sind neue Haltekanten erforderlich. Deren Standorte sollen mit der laufenden Vorstudie bestimmt werden. Zu untersuchen sind auch Anpassungen der bestehenden Haltestellen im Perimeter («Tunnelstrasse» und «Stockerstrasse», die sich beide am Bleicherweg befinden). Auch diese Haltestellen sollen, wenn möglich neu durchgehend hindernisfrei ausgebaut werden. Je nach Standort der neuen Haltekanten ist zudem zu prüfen, ob die bestehenden Haltestellen, insbesondere die Haltestelle «Tunnelstrasse», verschoben oder aufgehoben werden sollen. Zudem müssen die Gleise im Knoten Stockerstrasse/Bleicherweg und die Gleise vom Schanzengraben bis zum Bleicherweg Nr. 3 altershalber ersetzt werden.

Vorab soll in der Stockerstrasse für die Tramlinie 8 eine temporäre Haltestelle erstellt werden.



Koordiniert sollen Hitzeminderungsmaßnahmen umgesetzt und die Infrastruktur für die Zufussgehenden und Velofahrenden verbessert werden:

Auf dem Bleicherweg ist nordseitig vom Schanzengraben bis zur Stockerstrasse und südseitig von der Alfred-Escher-Strasse bis zur Stockerstrasse ein Velostreifen vorhanden. Die Velostreifen auf dem Bleicherweg sind beidseits zu schmal und auch die Trottoirbreiten im Projektperimeter entsprechen nicht den heutigen Standards. Auf der Stockerstrasse ist kein Velostreifen vorhanden. Der Knoten Bleicherweg/Stockerstrasse ist ein Velounfallherd und sowohl die spitzwinklige Gleisquerung als auch die Längsparkierung in der Stockerstrasse bergen Gefahren für Velofahrende (u. a. durch das Öffnen von Autotüren [«Dooring-Unfälle»]).

Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Vorliegend sollen Aufwertungsmassnahmen für den Veloverkehr sowie die Verbesserung des Veloangebots im Allgemeinen, insbesondere in Kreuzungsbereichen, geprüft werden. Die Anzahl der Veloparkplätze im Projektperimeter soll erhöht werden. Weiter wird geprüft, ob in der Stockerstrasse ein Velostreifen erstellt und wie die spitzwinklige Gleisquerung entschärft werden könnte. Wegen der Längsparkierung und daraus resultierenden Gefahr von Dooring-Unfällen soll auch die Veloinfrastruktur in der Stockerstrasse überprüft werden.

Ausserdem soll die Infrastruktur für Zufussgehende verbessert werden. Insbesondere sollen Schutzinseln bei Fussgängerstreifen erstellt, die Anordnung der Fussgängerstreifen überprüft und die Trottoirs an die heutigen Standards angepasst werden.

Im gesamten Projektperimeter ist geplant, weitere Bäume zu pflanzen und die bestehenden Baumscheiben sofern möglich zu vergrössern. Weitere Massnahmen zur Hitzeminderung werden geprüft, insbesondere zusätzliche Baumpflanzungen und ob im Zusammenhang mit den neuen Haltekanten der Boden entsiegelt werden könnte.

Im gesamten Perimeter muss der Strassenbelag ersetzt werden. Zudem müssen der Belag und die Fahrbahnübergänge bei der Brücke Schanzengraben altershalber ersetzt und schadhafte Wasserleitungen von der Tödistrasse bis zum Schanzengraben saniert werden. Die Zugänglichkeit für den Betrieb und Unterhalt der bestehenden Kanalisation soll verbessert werden. Dabei soll als zusätzliche Hitzeminderungsmaßnahme und zur Schliessung der Wasserkreisläufe das Regenwasser vor Ort soweit möglich zur Verdunstung und Versickerung gebracht werden. Die Werkleitungen der Dienstabteilung Verkehr (DAV) sind infolge der Arbeiten im Bereich der Lichtsignalanlagen anzupassen. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) plant, mit einer Netzerweiterung die neuen Haltekanten mit «Speed-Pipes» zu erschliessen. Zudem ist das Verteilnetz zu ersetzen und zu optimieren.

Koordiniert mit dem vorliegenden Projekt plant die Energie 360°AG, auf eigene Kosten Sanierungsarbeiten an den Gasleitungen vorzunehmen.

Das vorliegende Projekt wird mit der Methode der integrierten Projektabwicklung (IPA) erarbeitet. Dabei werden sämtliche Projektbeteiligten, im Unterschied zum fragmentierten SIA-Phasen-Modell, bereits in der Vorstudie in das Projekt eingebunden. Das führt im Vergleich zur herkömmlichen Planung nach SIA zu geringfügigen Mehrkosten in der frühen Phase der Projektentwicklung.



3. Mehrkosten in der Projektierung

Für das Strassenbauprojekt Bleicherweg und Stockerstrasse sind bislang die Projektierungskosten für die Ausarbeitung der Vorstudie (SIA-Phase 21) bewilligt worden.

Da im vorliegenden Projekt die Methode der integrierten Projektabwicklung angewendet wird, erfolgen die Abstimmungen und Sitzungen in deutlich kürzeren Intervallen (zweiwöchentlich) als bei der herkömmlichen Arbeitsweise nach SIA. Dies führt zu einer beschleunigten Projektentwicklung: Die Vorstudienphase wird wesentlich verkürzt und die Arbeitsergebnisse stehen zu einem früheren Zeitpunkt in gleichbleibender Qualität zur Verfügung.

Das umfangreiche Variantenstudium inklusive Verkehrsflusssimulation der geprüften Varianten konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Die dabei definierte Bestvariante soll ab Herbst 2026 der Bevölkerung im Rahmen der Planauflage gemäss §13 StrG unterbreitet werden und bildet die Basis für die nächsten Projektphasen.

Weiter können mit den mittlerweile vorliegenden Ergebnissen die Kosten für die weitere Projektierung hinreichend eingeschätzt werden. Die Ausgaben sollen daher nun um die Kosten für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts sowie die Ausführungsplanung (SIA-Phasen 31 bis und mit 51) erhöht werden.

4. Vorinvestition

Seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 ist an der Stockerstrasse eine Haltestelle vorgesehen, die mangels Infrastruktur noch nicht in Betrieb ist. Da der Strassenraum im Rahmen des Strassenbauprojekts Bleicherweg und Stockerstrasse noch in der Entwicklung ist und die endgültige Haltestelle «Stockerstrasse» frühestens ab 2031 realisierbar sein wird, soll vorab – voraussichtlich im Jahr 2029 – eine temporäre Haltestelle umgesetzt werden, um die vorgesehene Haltestelle früher bedienen zu können. Aus diesen Gründen soll nicht auf den Baukredit für das gesamte Strassenbauprojekt Bleicherweg und Stockerstrasse zugewartet werden. Die neuen einmaligen Ausgaben für die Realisierung der temporären Haltestelle sollen daher mit der vorliegenden Vorlage als Vorinvestition bewilligt werden, zusammenge-rechnet mit den Projektierungskosten. Aufgrund des Planungsstandes können die Kosten für die Realisierung der temporären Haltestelle derzeit nur geschätzt werden. Der im Vergleich zu einem detaillierten Kostenvoranschlag (± 10 Prozent) verminderten Genauigkeit soll mit einer grosszügigen Schätzung der Kosten sowie einer Reserve von 20 Prozent begegnet werden.

Sollte das Strassenbauprojekt Bleicherweg und Stockerstrasse nicht umgesetzt werden können, würde die temporäre Haltestelle bestehen bleiben.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. Eisenbahngesetz (SR 742.101) für die temporäre Haltestelle wird in Kürze beim Bundesamt für Verkehr eingeleitet.



5. Zusatzkredit zum Projektierungskredit und Vorinvestition für die Realisierung der temporären Haltestelle

Für die weitere Projektierung des Strassen-, Tram- und Werkleitungsbaus, der Velomassnahmen und Baumpflanzungen sowie die Realisierung der temporären Haltestelle wird zum bisherigen Projektierungskredit von Fr. 1 335 000.– ein Zusatzkredit von Fr. 2 122 000.– (Preisstand 1. April 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) bewilligt. Die Ausgaben betragen neu insgesamt Fr. 3 457 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer [MWST] von 8,1 Prozent; Preisstand 1. April 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich). Der Projektierungskredit setzt sich neu wie folgt zusammen:

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	VBZ Fr.	DAV Fr.	EWZ Fr.	WVZ Fr.	Total Fr.
Vorstudie (Ingenieurhonorar, Koordinationshonorar, Honorar IPA-Coach, Verkehrsgutachten, Gerätemiete Verkehrserhebungen, Baumgutachten, Plan Lumière, Materialtechnische Zustandsuntersuchungen, Vermessungen, Strassenabläufe inkl. Ableitungen, Akustisches Projekt, Untersuchung Zustand Bauwerke, Visualisierungen, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation; inkl. Nebenkosten 5%, Verwaltungskosten 10.5% und Reserven rund 10%)	1 245 000						1 245 000
Aktuelle Mehrkosten Vor- und Bauprojekt							
Ingenieurhonorar	450 000	30 000	420 000	5 500	80 000	120 000	1 105 500
Vermessung	50 000						50 000
Visualisierungen §§ 16/17 StrG	25 000						25 000
UVP resp. UVB §§ 16/17 StrG	50 000						50 000
Honorar IPA-Coach	75 000						75 000
Öffentlichkeitsarbeit	10 000						10 000
Zwischentotal I	660 000	30 000	420 000	5 500	80 000	120 000	1 315 500
Nebenkosten 5 % (gerundet)*	33 000	1 500	21 000	300	4 000	6 000	65 800
Verwaltungskosten 12% (gerundet)*	83 160	3 780					86 940
Zwischentotal II	776 160	35 280	441 000	5 800	84 000	126 000	1 468 240
Reserven rund 20 %*/**	155 840	6 720	89 000	1 150	16 000	25 000	293 710
Total Gesamtkredit (ohne Vorinvestition / Bau-Nr. 24188)	2 177 000	42 000	530 000	7 000	100 000	151 000	3 007 000
Davon bereits bewilligt (STRB 3120/2025)	1 245 000						1 245 000
Zusatzkredit	932 000	42 000	530 000	7 000	100 000	151 000	1 762 000

* auf Mehrkosten

**Aufgrund von höheren Unsicherheiten, insbesondere da der neue Standort der definitiven Haltestelle unklar ist, betragen die Reserven im vorliegenden Fall mehr als 10% (Art. 42 Abs. 2 lit. b FHR).



Die Ausgaben der VBZ für die Vorinvestition für die Realisierung der temporären Haltestelle (Bau-Nr. 24188) setzen sich wie folgt zusammen (einschliesslich MWST; Preisstand 1. April 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich):

	Bereits bewilligt (STRB Nr. 3120/2025)	Zusatzkredit Fr.	Gesamtkredit
Vor- und Bauprojekt (inkl. MWST, Nebenkosten, Verwaltungskosten)	81 218	0	81 218
Ausführungsprojekt	0	300 000	300 000
Reserven rund 10 bzw. 20 %*	8 782	60 000	68 782
Total	90 000	360 000	450 000

* Aufgrund der grösseren Unsicherheiten wegen des Planungsstandes der temporären Haltestelle betragen die Reserven für das Ausführungsprojekt mehr als 10 % (Art. 42 Abs. 2 lit. b FHR).

Gestützt auf Art. 44 Abs. 4 Finanzhaushaltreglement (AS 611.111) wird im vorliegenden Projektierungskredit auf die Ausweisung der Folgekosten verzichtet.

6. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Bei den Ausgaben für das Vor- und Bauprojekt, das Ausführungsprojekt im Strassenbauprojekt Bleicherweg und Stockerstrasse sowie den Ausgaben für die Vorinvestition handelt es sich voraussichtlich um neue und gebundene einmalige Ausgaben sowie um Ausgaben, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden können (vgl. GR Nr. 2025/43). Ein Kreditsplitting ist in diesem frühen Projektstadium noch nicht verlässlich möglich, weshalb sich die Zuständigkeit nach den Bestimmungen für neue Ausgaben richtet.

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]). Vorliegend werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 335 000.– um Fr. 2 122 000.– auf Fr. 3 457 000.– erhöht. Für die Bewilligung des Zusatzkredits ist somit der Gemeinderat zuständig (§ 109 Abs. 2 GG). Da die Zuständigkeitsgrenze zur nächsten Bewilligungsinstanz (Stimmberechtigte) nicht annähernd erreicht wird, wird auf ein Hochrechnen der Ausgaben auf den heutigen Preisstand verzichtet.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend ist das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement mit der Umsetzung zu beauftragen.

Die Ausgaben sind – mit Ausnahme der Ausgaben der VBZ von Fr. 300 000.– für die temporäre Haltestelle – nicht im Budget 2026 eingestellt und nicht im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt, jedoch durch Umlagerungen gedeckt.



6/6

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für die Projektierung des Strassenbauprojekts Bleicherweg und Stockerstrasse wird zum Projektierungskredit von Fr. 1 335 000.– gemäss STRB Nr. 3120/2025 ein Zusatzkredit von Fr. 2 122 000.– wie folgt bewilligt:

- a. Für die Projektierung von Fr. 1 245 000.– um Fr. 1 762 000.– auf Fr. 3 007 000.–**
- b. Für die Vorinvestition für die Realisierung der temporären Haltestelle von Fr. 90 000.– um Fr. 360 000.– auf Fr. 450 000.–**

Der Projektierungskredit beträgt somit insgesamt Fr. 3 457 000.– (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

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter