



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 10. Juli 2025

GR Nr. 2025/303

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Basler- und Saumackerstrasse, Aufwertungsmassnahmen, Landerwerb, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts sind Sanierungsmassnahmen am Kanal, den Werkleitungen und der Strasse sowie Lärmschutzmassnahmen nötig. Zusätzlich sind verschiedene Massnahmen vorgesehen, um die Strassen für Zufussgehende und Velofahrende aufzuwerten und hitzemindernd auszugestalten. Für die Ausführung dieses Projekts werden neue einmalige Ausgaben von rund sieben Millionen Franken und gebundene einmalige Ausgaben von rund 16 Millionen Franken bewilligt.

2. Ausgangslage

Das Strassenbauprojekt Basler- und Saumackerstrasse umfasst die Baslerstrasse, Abschnitt Altstetter- bis Luggwegstrasse, die Saumackerstrasse, Abschnitt Hohl- bis Badenerstrasse, die Bristenstrasse, Abschnitt Hohl- bis Baslerstrasse, sowie die Calandastrasse. Die Strassen sind nicht klassiert, jedoch ist die Baslerstrasse im kommunalen und die Saumackerstrasse im kommunalen sowie im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) festgesetzt. Der vorliegende Projektperimeter in der Baslerstrasse liegt teilweise auf einem Abschnitt der Velovorzugsroute Altstetten–HB. Die Velovorzugsroute wurde im Abschnitt Seebahn- bis Saumackerstrasse im Jahr 2022 umgesetzt. Weiter liegt der Projektperimeter in der Saumackerstrasse auf einem Abschnitt der Velovorzugsroute Triemli–Bahnhof Altstetten. Diese Velovorzugsroute wurde noch nicht umgesetzt. Auf der Baslerstrasse sind, ausser im kurzen Abschnitt zwischen der Eisenbahner- und der Luggwegstrasse stadteinwärts, wo Mischverkehr mit dem Bus besteht, beidseitig Velostreifen markiert. Im übrigen Projektperimeter ist keine getrennte Veloinfrastruktur vorhanden. Abgesehen von der Baslerstrasse, wo im Projektperimeter eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert ist, gilt aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Entlang der Hauptachsen Basler- und Saumackerstrasse sind beidseitige Trottoirs vorhanden. Die Bristenstrasse ist eine Sackgasse mit einem einseitigen Trottoir. In der Calandastrasse besteht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein Einbahnregime in Richtung stadteinwärts; teilweise ist kein Trottoir vorhanden.

Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmengebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung, wonach eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht erforderlich ist. Die Basler- und Saumackerstrasse sind Teil des Alleenkonzepts, im Projektperimeter sind bislang keine Bäume gepflanzt. Das Projektareal liegt zudem im Gewässerschutzbereich A_u und im Limmatgrundwasserstrom.

Das Projekt wurde von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) ausgelöst, weil sich der Mischabwasserkanal in einem schlechten baulichen Zustand befindet und gemäss Genereller Entwäs-



serungsplanung (GEP) eine ungenügende hydraulische Kapazität aufweist. Die alten und korrosionsgefährdeten Wasserverteilungen der Wasserversorgung (WVZ) müssen ersetzt werden. Der Strassenbelag ist in einem schlechten baulichen Zustand. Abgesehen von der westlichen Hälfte der Saumacker- sowie von der Bristenstrasse ist zudem auch die Fundation sanierungsbedürftig. Die öffentliche Beleuchtung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht oder entspricht nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen. Das Netz des ewz in der Bristenstrasse hat ebenfalls das Ende seiner Lebensdauer erreicht. Die Bushaltestellen «Bahnhof Altstetten», «Solidapark» und «Baslerstrasse» sind nicht hindernisfrei ausgestaltet. Koordiniert mit den Sanierungsmassnahmen sollen Neugestaltungen an der Oberfläche zugunsten der Hitzeminderung und des Fuss- und Veloverkehrs realisiert werden. In der Bristenstrasse soll eine Begegnungszone umgesetzt werden.

3. Lärmschutz

Der Projektperimeter ist von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) i. S. v. Anhang 3 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) betroffen. Im Auftrag von Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich wurde im September 2023 der Bericht «Akustisches Projekt Basler- /Saumackerstrasse, Wesentliche Änderung der Strassenanlage, Bericht mit Erleichterungsantrag», erstellt, der mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt öffentlich aufgelegt wurde. An diversen Gebäuden im Projektperimeter werden die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten. Das Lärmschutzrecht sieht vor, dass bestehende Anlagen, die umgebaut oder erweitert werden, gleichzeitig saniert werden müssen (Art. 18 Abs. 1 Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]). Die wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen müssen dabei so weit saniert werden, dass die IGW eingehalten sind. Ist das nicht möglich und bleiben die IGW überschritten, können gemäss Art. 14 LSV Sanierungserleichterungen gewährt werden. Die Stadt hat als Anlageeigentümerin in solchen Fällen Ersatzmassnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) zu finanzieren, wenn an der Anlage eine wesentliche Änderung vorgenommen wird (Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Art. 10 und 11 LSV; Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 1 USG; § 43 Strassengesetz [StrG, LS 722.1], § 27 Kantonale Signalisationsverordnung [LS 741.2]). Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen aufgrund des umfangreichen Umbaus des Strassenoberbaus eine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 LSV dar, da die Bausubstanz stark verändert wird: Die Fundations-, Trag-, Binder- und Deckschicht werden ersetzt. Die Kosten für diese Massnahmen sind zudem erheblich, da sie jenen für einen Neubau nahekommen.

Zur Lärmsanierung sind Massnahmen an der Quelle (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit und/oder Einbau eines lärmarmen Belags) gemäss bundesrechtlichen Vorgaben Priorität einzuräumen. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021 wurde das «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» durch den Stadtrat verabschiedet. Der darin enthaltene Geschwindigkeitsplan sieht in der Saumackerstrasse die Prüfung der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Als Massnahme an der Quelle soll in der Saumackerstrasse Tempo 30 eingeführt werden. Die IGW-Überschreitungen, die trotz der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 in der Saumackerstrasse noch auftreten werden, werden



durch die ausserhalb des Projektperimeters liegende Hohlstrasse verursacht. Der Einbau eines lärmarmen Belags in der Saumackerstrasse als zusätzliche Massnahme an der Quelle ist daher nicht zweckmässig. In der Baslerstrasse, Abschnitt Luggweg- bis Altstetterstrasse, ist Tempo 30 bereits umgesetzt. Als zusätzliche Massnahme an der Quelle ist in der Baslerstrasse der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen. Auch nach der Realisierung der geplanten Massnahmen an der Quelle werden die zulässigen IGW an diversen Gebäuden in der Basler- und Saumackerstrasse nach wie vor nicht eingehalten. Lärmschutzwände als Massnahme auf dem Ausbreitungsweg sind im Projektperimeter nicht verhältnismässig. Für den fraglichen Abschnitt werden daher mit separatem Beschluss Sanierungserleichterungen beantragt. Die auf Schätzungen und Berechnungen beruhenden Ausgaben für Lärmschutzfenster an den Gebäuden von rund Fr. 2 345 000.– sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

4. Projekt

4.1 Strassenbau und Verkehr

Im Projektperimeter werden der gesamte sanierungsbedürftige Strassenbelag und, wo nötig, die Foundation einschliesslich der Strassenentwässerung und der Randsteine erneuert. Die bestehenden Trottoirüberfahrten in den Einmündungsbereichen der Eisenbahner- in die Baslerstrasse und der Calanda- in die Saumackerstrasse werden erneuert.

Gleichzeitig sind folgende Neugestaltungsmassnahmen geplant:

In der Baslerstrasse sollen die Fahrbahn verschmälert und die Bereiche seitlich der Fahrbahn auf insgesamt 4,4 m verbreitert werden. Diese Bereiche teilen sich in 2 m breite Grünflächen sowie durchgehend mindestens 2,4 m breite Trottoirs auf. Im Abschnitt Altstetter- bis Eisenbahnerstrasse ist ein Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2,2 m zwischen den Fahrspuren geplant, der den Zufussgehenden das flächige Queren der Strasse erlaubt. Heute bestehen im gesamten Abschnitt der Baslerstrasse, ausser im Abschnitt Eisenbahner- bis Luggwegstrasse, stadteinwärts beidseitig 1,8 m breite Velostreifen. Im Abschnitt Eisenbahner- bis Luggwegstrasse stadteinwärts besteht eine rund 3 m breite Bus-/Velospur; diese bleibt erhalten. Stadtauswärts soll der Velostreifen im kurzen Abschnitt zwischen der Luggweg- und Eisenbahnerstrasse von 1,8 m auf 2,2 m verbreitert werden. Nach Ende der Bauarbeiten wird die Velovorzugsroute im Abschnitt Luggweg- bis Saumackerstrasse wieder mit einem grünen Band und Velopiktogrammen markiert. Im Bereich der Bushaltestelle «Baslerstrasse» wird das grüne Band wie bisher standardmässig nicht markiert. Im Abschnitt Eisenbahner- bis Altstetterstrasse wird das Velo beidseitig zukünftig im Mischverkehr geführt; der dort bestehende Velostreifen entfällt. Die Neugestaltungsmassnahmen in der Baslerstrasse erfordern Landerwerb zulasten von insgesamt 203 m² (Kat.-Nr. AL4802, AL5911 und AL6800) von rund 1,8 Millionen Franken. Innerhalb der zu erwerbenden Flächen befinden sich Bauteile an den bestehenden Gebäuden (Treppen, Vordächer, Fundamente und Lichtschächte), die nach dem Landerwerb in den öffentlichen Grund übergehen. Dazu sind Konzessionen erforderlich.

Die Einmündungen der Bristen- in die Baslerstrasse sowie der Calanda- in die Luggwegstrasse werden neu als Trottoirüberfahrten ausgestaltet.



4/13

In der neu als Tempo-30-Zone vorgesehenen Saumackerstrasse sollen die Bereiche seitlich der Fahrbahn auf rund 4 m verbreitert werden. Somit können rund 2 m breite Grünflächen und mindestens 2 m breite Trottoirs umgesetzt werden. Die Verbreiterung bedingt den Abbau von Parkplätzen (vgl. unten). Die Fahrbahn wird entsprechend normgemäss verschmälert. Im Abschnitt Hohl- bis Saumackerstrasse 33 (Ein- /Ausfahrt zum Solidaparkhaus) wird für den MIV ein Einbahnregime mit Fahrtrichtung Badenerstrasse eingerichtet. Einzig im Bereich zwischen der Badener- und der Saumackerstrasse 33 kann die Fahrbahn vom MIV zur Ein-/Ausfahrt in das Solidaparkhaus in beide Richtungen befahren werden. Velofahrende sowie der öffentliche Verkehr können die Saumackerstrasse weiterhin in beide Richtungen nutzen.

In der Calandastrasse wird Tempo 30 eingeführt und nordseitig ein baulich von der Fahrbahn abgetrenntes Trottoir mit einer Breite von mindestens 2 m geschaffen. Der MIV-Einbahnverkehr in Richtung stadteinwärts bleibt bestehen, neu ist zudem Gegenverkehr für Velofahrende vorgesehen.

Für den Umbau der Bristenstrasse zu einer neuen Begegnungszone wird der Fahrbahnbereich auf Trottoirniveau angehoben, sodass eine durchgängige Fläche entsteht. Das einseitige Trottoir wird aufgehoben.

Mit dem Projekt werden insgesamt 116 neue Bäume gepflanzt. Für die Erweiterung des Wurzelraums ist standardmässig die Verwendung von Baumsubstrat 2.0 vorgesehen. In der Basler- und Saumackerstrasse ist eine durchgehende Allee geplant und in der Begegnungszone der Bristenstrasse sind versetzte Baumgruppen mit Bäumen unterschiedlicher Grösse vorgesehen. In der Calandastrasse können aufgrund der Erschliessung des Privatgrunds nur an vereinzelten Stellen Bäume gepflanzt werden. Die Baumbilanz beträgt plus 116. Die Baumstandorte werden, wo möglich, mit durchgehenden Grünflächen ergänzt. Der neue Mehrzweckstreifen in der Baslerstrasse wird soweit möglich begrünt. In der Bristenstrasse werden, nebst den neuen Bäumen, die verbleibenden sieben Parkplätze der Blauen-Zone, der Parkplatz für gehbehinderte Fahrzeugführende sowie die Aufstellflächen für die Feuerwehr ausserhalb der Fahrbahn mit sickerfähigen Belägen ausgestaltet. Diese Massnahmen tragen wesentlich zur Hitzeminderung bei und die Kronenfläche kann dadurch vergrössert werden. Auf den Grünflächen zwischen den Bäumen sind in regelmässigen Abständen Sitzgelegenheiten vorgesehen.

Heute bestehen im Projektperimeter 67 Parkplätze der Blauen Zone, zwei weisse Parkfelder und vier Motorradparkplätze. Öffentliche Veloabstellmöglichkeiten sind keine vorhanden. Die Neuaufteilung des Strassenraums zugunsten des Fussverkehrs sowie hitzemindernder Massnahmen macht den Abbau von 54 Parkplätzen der Blauen Zone, der beiden weissen Parkfelder und den vier Motorradparkplätzen notwendig. Mit den Parkieranlagen des Neumarkts und des Solidaparks besteht ein Angebot an Kundenparkplätzen. Für den Güterumschlag werden vier Felder neu markiert. Zudem werden 108 neue Veloabstellplätze geschaffen.

Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit der geplanten Tempo-30-Zone in der Saumacker- und Calandastrasse, der neu möglichen Veloführung in Richtung stadtauswärts



in der Calandastrasse, der Begegnungszone in der Bristenstrasse, der Verbreiterung des Velostreifens in der Baslerstrasse, Abschnitt Luggweg- bis Eisenbahnerstrasse, sowie den 108 neuen Veloabstellplätzen wird die Velostrategie umgesetzt. Die im Projektperimeter bereits realisierte Velovorzugsroute in der Baslerstrasse, Abschnitt Luggweg- bis Saumackerstrasse, wird nach Ende der Bauarbeiten wieder instandgesetzt. Über den Projektperimeter in der Saumackerstrasse verläuft wie erwähnt die noch nicht umgesetzte Velovorzugsroute Triemli-Bahnhof Altstetten. Für die Finanzierung der Umsetzung dieser weitaus längeren Velovorzugsroute Triemli-Bahnhof Altstetten, die hauptsächlich durch Markierungen und Signalisationen erfolgt, ist aufgrund des Programmcharakters aller Velovorzugsrouten eine Zweckerweiterung des Rahmenkredits Velo (Beschluss der Stimmberechtigten vom 14. Juni 2015) vorgesehen, welche voraussichtlich 2025 – nach Zustimmung durch den Gemeinderat – den Stimmberechtigten vorgelegt wird. Die im vorliegenden Strassenbauprojekt in der Saumackerstrasse vorgesehenen baulichen und markierungstechnischen Massnahmen sind unabhängig von der Velovorzugsroute umsetzbar und deren Ergebnisse stellen in sich geschlossene, selbständig sinnvolle und nutzbare Anlagen dar. Daher ist die Aufteilung der Ausgaben für die vorliegenden Massnahmen und für jene, die der Velovorzugsroute dienen, sinnvoll und sachlich gerechtfertigt. Zeitlich müssen die vorliegenden Massnahmen ohnehin vor den Velovorzugsrouten-Markierungen und -Signalisationen erfolgen, d. h. die Umsetzung ist etappiert vorgesehen, sodass die vorliegenden Tiefbauarbeiten möglichst koordiniert mit der Fernwärme (siehe Kapitel 4.3) ausgeführt werden können. Nach Rechtskraft der erforderlichen planungs- und finanzrechtlichen Bewilligungen durch die zuständigen Instanzen kann die Velovorzugsroute im vorliegenden Abschnitt der Saumackerstrasse markiert und signalisiert werden.

Die sich im Projektperimeter befindenden Bushaltestellen «Bahnhof Altstetten», «Solidapark» und «Baslerstrasse» werden jeweils auf der gesamten Länge mit je einer 22 cm hohen Haltekannte hindernisfrei ausgestaltet und die bestehende Infrastruktur einschliesslich der Wartehallen wird ersetzt. Koordiniert mit diesen Massnahmen soll die Haltestelle «Solidapark» mit neuen Wartehallen ergänzt werden. Die Haltestelle «Baslerstrasse» stadtauswärts soll zudem um 70 Meter nach Westen verschoben werden, so dass sie nicht mehr im Kreuzungsbereich zur Luggwegstrasse, sondern direkt gegenüber der Haltestelle stadteinwärts vor der Liegenschaft Baslerstrasse 130 zu liegen kommt. Die Bushaltestelle «Baslerstrasse» wird beidseitig als nicht überholbar gestaltet.

4.2 Kanal- und Werkleitungen, öffentliche Beleuchtung, Markierungen und Signalisationen

ERZ ersetzt die alten und schadhafte Mischabwasserkanäle durch einen neuen Kanal. Im Zuge dessen wird deren Abflusskapazität gemäss GEP vergrössert. Die WVZ ersetzt die alten und bruchgefährdeten Wasserleitungen. Für eine Verbesserung des Brandschutzes werden sechs neue Überflurhydranten erstellt und die vorhandenen Unterflurhydranten zurückgebaut. Die bestehenden Kandelaber in der Bristenstrasse müssen wegen der Erreichung des Endes ihres Lebensalters erneuert werden. Im restlichen Perimeter wird die öffentliche Beleuchtung dem aktuellen Stand der Technik angepasst, indem die bestehenden Leuchtmittel auf LED-Technologie umgestellt werden. Die bestehenden Seilleuchten werden an vier Gebäuden leicht versetzt angeordnet, um auf die neuen Baumstandorte zu reagieren. Im Zusammenhang



6/13

mit der Neupflanzung von Bäumen muss ein ewz-Rohrblock für das Netz in der Baslerstrasse, Abschnitt Saumacker- bis Luggwegstrasse, verlegt werden. Koordiniert mit den vorliegenden Massnahmen nimmt die Energie 360° AG auf eigene Kosten Anpassungen an den bestehenden Gasleitungen vor.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sieht in der Saumackerstrasse zur Priorisierung des Busverkehrs eine neue Lichtsignalanlage und ein neues Koordinationskabel vor. Zudem sollen nebst den neuen Markierungen für die Aufwertungsmassnahmen einschliesslich der Begegnungszone nach Abschluss der Bauarbeiten auch die übrigen Markierungen und Signalisationen unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse wieder angebracht werden.

4.3 Fernwärme

Das ewz plant im Gebiet Altstetten-Ost einen Energieverbund. Die baulichen Arbeiten des vorliegenden Strassenbauprojekts sind unabhängig von den neuen Fernwärme- und Kälteleitungen nötig und umsetzbar. Sie sind jedoch, wenn möglich, mit dem Projekt des Energieverbunds zu koordinieren und zeitgleich auszuführen. Die Ausgaben für die Projektierung und Realisierung des Fernwärmeprojekts sind kein Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags. Für die Realisierung des Energieverbunds Altstetten-Ost wurden mit STRB Nr. 3853/2023 unter anderem 90,4 Millionen Franken zulasten des Rahmenkredits für den Ausbau der Thermischen Netze (Beschluss der Stimmberechtigten vom 27. November 2022) bewilligt. Die Fernwärmemassnahmen führen nicht zu Mehrkosten für das vorliegende Projekt und können unabhängig ausgeführt werden. Eine gesonderte Betrachtung (Splitting) ist daher möglich.

5. Bauausführung

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

6. Mitwirkung der Bevölkerung, Planauflage und Einspracheverfahren

Nach Durchführung der Mitwirkung gemäss § 13 StrG wurde das Projekt vom 10. November bis 11. Dezember 2023 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG). Ebenso wurde der Bericht zum akustischen Projekt vom September 2023 während derselben Frist öffentlich i. S. v. §§ 16 und 17 StrG aufgelegt. Der Landerwerb wurde den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern persönlich angezeigt. Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften Kreis 9 ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2023/0721 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 8. November 2023).



7. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

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

8. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Aufgrund der regionalen Veloroute in der Saumackerstrasse und der angrenzenden regional klassierten Luggweg- und Hohlstrasse wurde das vorliegende Strassenbauprojekt 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 Begehren geäussert, die in der Folge berücksichtigt werden konnten.

9. Kantonale Bewilligungen

Das Projektareal liegt im Gewässerschutzbereich A_{II} und im Limmatgrundwasserstrom. Bauteile des Kanals liegen im Grundwasser. Daher sind kantonale Bewilligungen der Baudirektion des Kantons Zürich, Generalsekretariat, Leitstelle für Baubewilligungen, erforderlich. Mit Gesamtverfügung Referenz-Nr. BVV 24-1320 vom 9. August 2024 hat die Baudirektion die erforderlichen Bewilligungen unter Nebenbestimmungen erteilt.

10. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. Oktober 2024 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Basler-/Saumackerstrasse belaufen sich insgesamt auf Fr. 23 455 000.–. Mit Verfügung des damaligen Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE) Nr. 136 vom 11. Mai 2016 wurde ein Projektierungskredit von Fr. 600 000.– bewilligt. Diese Ausgaben wurden mit Verfügung VTE Nr. 14296 vom 12. Mai 2021 auf Fr. 823 000.– und danach mit STRB Nr. 2209/2024 auf insgesamt Fr. 1 517 000.– erhöht. Die bewilligten Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

10.1 Neue einmalige Ausgaben

Insgesamt werden für das Strassenbauprojekt neue einmalige Ausgaben von Fr. 7 090 000.– bewilligt.

Für die Aufwertungsmassnahmen bestehend aus den neuen Grünflächen und Bäumen, den teils breiteren Trottoirs sowie dem neuen Trottoir in der Calandastrasse, dem Mehrzweckstreifen, dem Landerwerb, der Begegnungszone in der Bristenstrasse, dem lärmarmen Belag, der Verschiebung und hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle «Baslerstrasse» stadtauswärts, den beiden neuen Trottoirüberfahrten bei den Einmündungen der Bristen- in die Baslerstrasse und der Calanda- in die Luggwegstrasse, den neuen Veloabstellplätzen, der Versetzung der Seilleuchten, der neuen Lichtsignalanlage und des Koordinationskabels sowie den neuen Markierungen und Signalisationen werden Fr. 6 916 000.– wie folgt bewilligt:



	TAZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	GSZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	2 348 039				2 348 039
Landerwerb*	2 015 750				2 015 750
Diverse Anlagen: DAV		545 000			545 000
Diverse Anlagen: ewz Netz			253 000		253 000
Diverse Anlagen: ewz Öffentliche Beleuchtung			6 000		6 000
Diverse Anlagen: GSZ			0	800 000	800 000
MWST 8,1 %	190 191	44 105	14 872	61 965	311 133
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	266 514				266 514
Zwischensumme	4 820 494	589 105	273 872	861 965	6 545 436
Reserven rund 6 %	240 506	58 895	28 128	43 035	370 564
Total	5 061 000	648 000	302 000**	905 000	6 916 000

* Die Kosten für den Landerwerb betragen Fr. 1 832 550.– und beruhen auf dem Schätzungsprotokoll der städtischen Schätzungskommission vom 23. August 2023 (GV-Nr. 66/2023). Der Wert der Konzessionen wurde von der Entschädigung für den Landerwerb abgezogen. Im Rahmen des Einspracheverfahrens wurden Anträge betreffend die Entschädigung des Landerwerbs gestellt. Aufgrund der noch ausstehenden Einigung über die Höhe des Landerwerbs wurden die Kosten um 10 % erhöht – unter Berücksichtigung des Stichtags, der gemäss Rechtsprechung und Literatur enteignungsrechtlich relevant ist (vgl. VGr, 28. Januar 2015, VR.2013.00001, E. 6.1; Tobias Jaag/Markus Rüssli, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 5. Auflage 2019, Rz. 3620).

** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 302 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 103 523.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 198 477.– (einschliesslich MWST).

Für die neuen Wartehallen bei der Haltestelle «Solidapark» und den Ersatz der Haltestelleninfrastruktur und der Wartehalle «Baslerstrasse» stadtauswärts werden zulasten der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) Fr. 174 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	147 000
MWST	11 907
Zwischensumme	158 907
Reserven rund 10 % (einschl. MWST)	15 093
Total einschl. MWST 8,1 %	174 000
Abzüglich davon MWST	–13 038
Total ohne MWST	160 962

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.



9/13

Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5 % von Fr. 6 916 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	104 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5 % von Fr. 5 061 000.–, 40 Jahre)	127 000
DAV (5 % von Fr. 648 000.–, 20 Jahre)	32 400
ewz Netz (2,5 % von Fr. 295 000.–, 40 Jahre)	7 400
ewz Öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 7 000.–, 25 Jahre)	300
GSZ (2,5 % von Fr. 905 000.–, 40 Jahre)	22 700
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 6 916 000.–	104 000
Total	397 800

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

10.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 16 365 000.– an.

Für die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen «Bahnhof Altstetten», «Solidapark» und «Baslerstrasse» stadteinwärts, den Ersatz des Strassenbelags und der Fundation sowie der beiden Trottoirüberfahrten in den Einmündungsbereichen der Eisenbahner- in die Baslerstrasse und der Calanda- in die Saumackerstrasse, die Lärmschutzfenster, den Kanal- und Werkleitungsbau, den Ersatz der öffentlichen Beleuchtung sowie den Ersatz der Markierungen und Signalisationen werden Fr. 16 135 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	DAV Fr.	ewz Fr.	WVZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	3 112 974	201 000	80 000	29 000	162 000	3 584 974
Kanalbau		4 558 650			107 000	4 665 650
Lärmschutzmassnahmen	1 793 000					1 793 000
Diverse Anlagen: DAV			224 000			224 000
Diverse Anlagen: ewz Netz				254 000		254 000
Diverse Anlagen: ewz Öffentliche Beleuchtung				157 000		157 000
Diverse Anlagen: WVZ					2 124 000	2 124 000
MWST 8,1 %	397 385	385 532	24 584	22 356	193 808	1 023 665
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	16 418					16 418
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	538 706	499 763				1 038 469
Zwischensumme	5 858 483	5 644 945	328 584	462 356	2 586 808	14 881 176
Reserven rund 8 %	590 517	476 055	32 416	44 644	110 192	1 253 824
Total	6 449 000	6 121 000	361 000	507 000*	2 697 000	16 135 000



10/13

*Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 507 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (AS 611.101) von Fr. 208 644.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 298 356.– (einschliesslich MWST).

Für die Erneuerung der Wartehallen und der Haltestelleninfrastruktur bei der Haltestelle «Baslerstrasse» stadteinwärts und die Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur bei der Haltestelle «Solidapark» werden zulasten der VBZ Fr. 230 000.– wie folgt bewilligt:

	VBZ Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	194 000
MWST	15 714
Zwischentotal	209 714
Reserven rund 10 % (einschl. MWST)	20 286
Total einschl. MWST 8,1 %	230 000
Abzüglich davon MWST	–17 234
Total ohne MWST	212 766

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. 16 135 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	242 000
Abschreibungen	
TAZ (10 % von Fr. 6 449 000.–, 10 Jahre)	645 000
ERZ Kanalbauten (2 % von Fr. 6 121 000.–, 50 Jahre)	123 000
DAV (5 % von Fr. 361 000.–, 20 Jahre)	18 100
ewz Netz (2.5 % von Fr. 327 000.–, 40 Jahre)	8 200
ewz Öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 180 000.–, 25 Jahre)	7 200
WVZ (2 % von Fr. 2 697 000.–, 50 Jahre)	54 000
Total	1 079 500

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

Die Sanierungsarbeiten einschliesslich der Anpassungsmassnahmen gemäss Kapitel 10.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.

Mit der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestellen «Bahnhof Altstetten», «Solidapark» und «Baslerstrasse» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen



11/13

(SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34) umgesetzt.

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

Bei der Erweiterung der schadhafte und hydraulisch zu klein dimensionierter Kanalisation handelt es sich um Anpassungen gemäss GEP im Zuge der ohnehin nötigen Sanierung.

Die Aufwendungen des ewz für die Netzerneuerungen in der Bristenstrasse dienen der Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und effizienten Netzes gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. a Stromversorgungsgesetz (SR 734.7) und der technischen Anpassung bestehender Netzinfrastuktur im Rahmen des Leistungsauftrags des ewz zum Betrieb des Verteilnetzes gemäss Ziffer 1.2.4 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (EAR, AS 732.210). Gemäss Ziffer 6.1 EAR baut, betreibt und unterhält das ewz Beleuchtungsanlagen für öffentliche Strassen, Wege und Plätze in der Stadt. Die bestehenden Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Bristenstrasse müssen wegen der Erreichung des Lebensalters ersetzt werden. Die Arbeiten und Aufwendungen des ewz sind zur Erfüllung des Leistungsauftrags des ewz notwendig und es besteht kein erheblicher Ermessensspielraum.

Mit der Sanierung der Strasse kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands nicht zugewartet werden. Im Sinne des koordinierten Bauens sind die vorgenannten Anpassungsmassnahmen an der Kanalisation, der öffentlichen Beleuchtung und den Markierungen zeitgleich mit den Sanierungsmassnahmen umzusetzen. Die anzupassenden Anlagen sind zudem ortsgebunden, die Massnahmen sind deshalb im Projektperimeter umzusetzen.

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Es besteht sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).

10.3 Rahmenkredit Velo

Die neuen einmaligen Ausgaben gemäss Kapitel 10.1 enthalten Ausgaben für die kommunale Veloinfrastruktur, die dem Rahmenkredit Velo belastet werden können. Mit Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich am 14. Juni 2015 für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze in der Stadt Zürich ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt, der jegliche kommunale Veloinfrastruktur umfasst. Der Anteil für die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur durch die 108 neuen Zweiradabstellplätze wird daher mit Fr. 87 000.– dem Rahmenkredit Velo belastet und ist durch diesen gedeckt. Per 31. Dezember 2024 wurden dem Rahmenkredit Velo Fr. 18 638 830.– von 120 Millionen Franken belastet.



12/13

10.4 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 10.2), können auch ohne die neuen Ausgaben für die in Kapitel 10.1 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.

10.5 Mehrkosten zufolge des Bauens in zwei Bauphasen

Die Sanierungsarbeiten im Untergrund der Fahrbahn (Ersatz der Mischabwasserkanäle, der Wasser- sowie der Gasleitungen) sollen koordiniert mit dem Fernwärmeausbau erfolgen. Sollte sich die Bewilligung des Baukredits für die neuen Ausgaben und/oder die rechtskräftige Projektfestsetzung infolge von Einsprachen massgeblich verzögern, soll in zwei Bauphasen gebaut werden. Dabei werden im Rahmen der ersten Bauphase die Erneuerungs- und Anpassungsmassnahmen der Werkleitungen unter der Fahrbahn, die keine Veränderung der Strassenoberfläche bewirken, einschliesslich Fernwärmeausbau umgesetzt. Nachdem die Bewilligung des Baukredits für die neuen Ausgaben vorliegt und die Projektfestsetzung in Rechtskraft erwachsen ist, werden in der zweiten Bauphase die Massnahmen zur Veränderung an der Strassenoberfläche umgesetzt. Dadurch kommt es zu Mehrausgaben, die beim Bauen in einer einzigen, zusammenhängenden Bauphase nicht anfallen würden. Zu diesen Mehrausgaben gehören etwa Ausgaben für einen provisorischen Strassenbelag, für eine übergangsweise Wiederanbringung der bestehenden Markierungen und Signalisationen, für eine vermehrte Verkehrsführung anlässlich der insgesamt längeren Bauzeit sowie für einen zusätzlichen Auf- und Abbau von Baustelleninstallationseinrichtungen. Die damit zusammenhängenden zusätzlichen Ausgaben würden nach heutigem Stand rund Fr. 500 000.– betragen. Im Fall einer massgeblichen Verzögerung der Bewilligung des Baukredits für die neuen Ausgaben und/oder der rechtskräftigen Projektfestsetzung müsste dafür mit einer separaten Vorlage eine Erhöhung der Ausgaben durch die zuständige Instanz bewilligt werden.

11. 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 Fr. 2 000 000.– ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 65 lit. a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]).

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 des TAZ sind im Budget 2025 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2025–2028 vorgemerkt. Bislang wurden die Ausgaben im Budget auf mehreren Sammelpositionen berücksichtigt. Bei veranschlagten Aufwendungen von mehr als zwei Millionen Franken ist das Bauvorhaben gemäss Art. 27 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltsreglement (AS 611.111)



13/13

budgettechnisch als Einzelposition zu führen. Die entsprechende Abweichung des Budgetkredits von Fr. 9 582 000.– wird mit der Jahresrechnung 2025 begründet.

Die Ausgaben von ERZ, ewz, VBZ, GSZ, WVZ und DAV sind im Budget 2025 enthalten und im Finanz- und Aufgabenplan 2025–2028 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Basler- und Saumackerstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 7 090 000.– bewilligt, davon Fr. 174 000.– nach PVG und Fr. 87 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo (Beschluss der Stimmberechtigten vom 14. Juni 2015) (Preisstand 1. Oktober 2024, 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