



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 10. Juni 2026

GR Nr. 2026/268

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Triemliplatz, Gleis-, Strassen- und Werkleitungsbau, Projektierung, Zusatzkredit

1. Zweck der Vorlage

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts sind Massnahmen vorgesehen, um den stark verkehrsorientierten Triemliplatz zugunsten der Quartierbevölkerung, der Nutzenden des öffentlichen Verkehrs sowie der Velofahrenden aufzuwerten. Zudem sind Sanierungsmassnahmen und der hindernisfreie Ausbau der Haltekanten vorgesehen. Mit Verfügung Nr. 130 vom 29. Mai 2018 bewilligte der damalige Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE) einen Projektierungskredit von Fr. 950 000.–. Für zusätzliche Projektierungsleistungen wird dem Gemeinderat ein Zusatzkredit von Fr. 4 919 000.– zum Beschluss vorgelegt.

2. Ausgangslage und Projekt

Der Projektperimeter erstreckt sich von der Birmensdorferstrasse 517 über den Triemliplatz bis zum Triemlifussweg 75. Der Triemliplatz übernimmt im städtischen Verkehrssystem als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine wichtige Rolle. Neben dem Triemliplatz befindet sich das Areal des Triemlisitals. Über den Triemliplatz verläuft die überkommunal klassierte, hochfrequentierte Birmensdorferstrasse. Zum Platz hin verlaufen zudem die kommunal klassierten Strassen Triemlifussweg, Triemlistrasse, Hohensteinweg und Paul-Clairmont-Strasse. Überdies befindet sich im Projektperimeter eine Personenunterführung, die sich in einer Wendeschleife befindende Tram- und Bushaltestelle «Triemli» ist im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung verzeichnet, was bei der Neugestaltung des gesamten Platzes entsprechend berücksichtigt werden muss. Das Amt für Städtebau hat die Schutzwürdigkeit der Tram- und Bushaltestelle abgeklärt. Namentlich hinsichtlich des an ein Pflanzenblatt erinnernde Wartehallendachs und dessen Tragstruktur wurde in der Folge die Schutzwürdigkeit festgestellt. Der Triemliplatz ist im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) eingetragen. Über den Platz verläuft die Velovorzugsroute 15 Triemli–Bahnhof Altstetten. Heute sind im Projektperimeter Velostreifen vorhanden, die stadteinwärts und stadtauswärts auf der Birmensdorferstrasse verlaufen. Auf dem Platz ist aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Mit dem Beschluss zur Strassenlärmsanierung der dritten Etappe (vgl. Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021) ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Der Triemliplatz ist Bestandteil des Alleenkonzepts.

Die Tramgleise im Bereich der Wendeschleife sind sanierungsbedürftig und die Tram- und Bushaltestelle «Triemli» ist nicht hindernisfrei ausgestaltet. Die Personenunterführung ist ebenfalls sanierungsbedürftig und wird ausserdem seit der Schaffung von oberirdischen Fussgängerstreifen im Jahr 2010 von Zufussgehenden gemieden.



2/5

Ausgelöst wurde das Projekt, da der Triemliplatz heute stark verkehrsorientiert ist und die Nutzungen im Zentrum des Kreisverkehrsplatzes nur schlecht an die Seitenbereiche angebunden sind. Es wurde daher mit verschiedenen Lösungsansätzen untersucht, wie der Triemliplatz für die Quartierbevölkerung und die Nutzenden des öffentlichen Verkehrs sowie für die Velofahrenden aufgewertet werden kann. Es ist vorgesehen, den heute bestehenden Grosskreisel zu redimensionieren. Aufgrund der wichtigen Umsteigebeziehungen zwischen den diversen Linien des öffentlichen Verkehrs, der Vernetzung mit dem Quartier und dem im Projektperimeter zwischen dem Triemlifussweg und dem Hohensteinweg verlaufenden Wanderweg ist die Gestaltung von attraktiven, oberirdischen Fussgängerquerungen erforderlich. Diese stellen darüber hinaus die Voraussetzung für einen potenziellen Rückbau der sanierungsbedürftigen Personenunterführung dar. Weiter soll die Velovorzugsroute 15 Triemli–Bahnhof Altstetten voraussichtlich über den neu zu dimensionierenden Platzbereich bis zur Paul-Clairmont-Strasse umgesetzt werden. Ausserdem sollen ein quartierorientierter Park gestaltet, neue Bäume gepflanzt, neue Veloabstellplätze erstellt sowie öffentliche und private Parkplätze neu angeordnet werden. Im Weiteren sollen die Tramgleise erneuert und die Haltekanten hindernisfrei ausgebaut werden. Das denkmalgeschützte Wartehallendach einschliesslich der Tragstruktur muss instandgesetzt werden. Die sich darunter befindenden Kleinbauten (Züri WC, Kiosk und ehemaliger Blumenladen) haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Zusätzlich braucht es neue Wartehallendächer auf dem Triemliplatz, die mit der denkmalgeschützten Struktur abzustimmen sind.

Mit Verfügung VTE Nr. 130 vom 29. Mai 2018 wurde ein Projektierungskredit von Fr. 950 000.– für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts Triemliplatz und die erforderlichen Voruntersuchungen bewilligt.

3. Mehrkosten

Entsprechend der damaligen Praxis wurde die Projektierung nicht mit einer Vorstudie, sondern direkt mit dem Vorprojekt eingeleitet. Im Rahmen des Vorprojekts war ein Variantenstudium geplant, ohne die heute übliche, vorgängig erstellte Vorstudie. Während der Erarbeitung des Vorprojektes konnte aufgrund der komplexen Situation keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden. Der hindernisfreie Ausbau der Bus- und Postautohaltekanten bei gleichzeitigem Erhalt des inventarisierten Wartehallendachs am heutigen Ort erwies sich als besonders herausfordernd. Die Umsetzung von hindernisfreien, hohen Haltekanten und der Umgang mit dem inventarisierten Wartehallendach stehen miteinander in einer bautechnisch und verkehrsplanerisch anspruchsvollen Wechselwirkung. Um die vielfältigen Bedürfnisse an die Gestaltung und Funktionalität des gesamten Platzes bestmöglich umsetzen zu können, wurde das Projekt schliesslich mit einer regulären Vorstudie neu gestartet. Die Vorstudie beinhaltet städtebauliche, stadträumliche und verkehrliche Überlegungen. Vom für das Vor- und Bauprojekt (SIA-Teilphasen 31–33) bewilligten Projektierungskredit wurden rund 80 Prozent für die Vorstudie eingesetzt. Da sich die Vorstudie einem bestehenden Projekt zuordnen lässt, handelt es sich um Projektierungskosten (vgl. Peter Saile / Marc Burgherr / Theo Loretan, Verfassungs- und Organisationsrecht der Stadt Zürich, Zürich / St. Gallen 2009, Rz. 700). Die verbleibenden Mittel können wie gemäss Verfügung VTE Nr. 130 vom 29. Mai 2018 vorgesehen für das Vorprojekt verwendet werden.



3/5

Aufgrund der Vorstudie weist das Projekt nun einen höheren Detaillierungsgrad auf. Die für das Vor- und Bauprojekt (SIA-Phasen 31–33) erforderlichen Aufwendungen können daher nun genauer ermittelt werden. Nach den neuen Einschätzungen fallen diese höher aus als im Jahr 2018 angenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass beim damaligen Projektstand noch offen war, wie die Platzsituation insgesamt gestaltet werden soll, welche Auswirkungen die im Rahmen des hindernisfreien Ausbaus erforderliche, umfangreiche Anpassung der Gleisgeometrie auf das Projekt haben wird und ob das Wartehallendach samt Tragestruktur zwingend erhalten werden soll. Erst im Zuge der Vorstudie konnten diese Fragen geklärt werden.

Zudem können die Ausgaben für die späteren Planungsleistungen der SIA-Teilphasen 41–51, für welche in der ursprünglichen Ausgabenbewilligung keine Mittel eingerechnet waren, nun hinreichend genau bestimmt werden. Die Ausgaben für die SIA-Teilphasen 41–51 sind daher Teil der vorliegenden Mehrkosten.

Aufgrund der Ergebnisse der Vorstudie wird zudem der Projektperimeter in untergeordnetem Umfang um rund 40 m in die Birmensdorferstrasse hinein erweitert und die städtische Parzelle Kat.-Nr. WD8380 in den Perimeter aufgenommen. Die Erweiterung des Projektperimeters führt ebenfalls zu Mehrkosten.

Die untergeordnete Erweiterung des Projektperimeters stellt keine wesentliche Zweckänderung im Sinne von § 108 Abs. 2 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) dar. Der Zweck des vorliegenden Projekts verändert sich mit den zusätzlichen Projektierungsleistungen nicht und der Projektumfang wird nicht wesentlich erweitert. Der Zweck des Bauvorhabens ist nach wie vor der Ersatz der Tramgleise, der hindernisfreie Ausbau der Haltekanten, die damit verbundene Anpassung des Strassenraums auch ausserhalb der Wendeschleife sowie die Gestaltung von attraktiven Fussgängerbeziehungen und die Umsetzung des über den Triemliplatz verlaufenden Abschnitts der Velovorzugsroute 15. Es liegt keine wesentliche Zweckänderung im Sinne von § 108 GG vor, weshalb ein Zusatzkredit zum ursprünglichen Projektierungskredit beantragt wird.

Für zusätzliche Projektierungsleistungen im Strassenbauprojekt Triemliplatz wird zum Projektierungskredit von Fr. 950 000.– gemäss Verfügung VTE Nr. 130 vom 29. Mai 2018 (ohne Preisstand und Teuerungsindex) ein Zusatzkredit von Fr. 4 919 000.– bewilligt. Der Projektierungskredit beträgt neu insgesamt Fr. 5 869 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer [MWST] von 8,1 Prozent; Preisstand 1. Oktober 2025 Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) und setzt sich wie folgt zusammen:



	TAZ Fr.	ERZ Fr.	GSZ Fr.	WVZ Fr.	ewz Fr.	DAV Fr.	IMMO Fr.	VBZ Fr.	Total Fr.
Vorstudie* (inkl. Nebenkosten rund 1 %, Verwaltungskosten 10.5 %, Reserven rund 3.5 %)	694 400							65 600	760 000
Vorprojekt* (inkl. Nebenkosten rund 1 %, Verwaltungskosten 10.5 %, Reserven rund 3.5 %)	173 600							16 400	190 000
Aktuelle Mehrkosten:									
Vor- und Bauprojekt, Bewilligung (SIA-Phasen 31-33, inkl. MWST)	2 043 500	5000		38 000		16 215	13 100	587 134	2 702 949
Ausschreibung Ausführungsprojekt (SIA-Phasen 41/51, inkl. MWST)	630 600	6000	50'000	35'000	54'050	140'530	10 000	287 935	1 214 115
Nebenkosten 5 %	133 705	550	2500	3650	2703	7837	1155	43 753	195 853
Zwischentotal	2 807 805	11 550	52'500	76'650	56'753	164'582	24 255	918 822	4 112 917
Verwaltungskosten 12 %**	336 937	1386							338 323
Zwischentotal	3 144 742	12 936	52'500	76'6500	56'753	164'582	24 255	918 822	4 451 240
Reserven rund 10 %**	317 258	2064	7500	7350	8247	20 418	5745	99 177	467 759
Total Gesamtkredit	4 330 000	15 000	60 000	84 000	65 000	185 000	30 000	1 100 000	5 869 000
davon bereits bewilligt (Verfügungen VTE Nr. 130 vom 29. Mai 2018)	868 000							82 000	950 000
Zusatzkredit	3 462 000	15 000	60 000	84 000	65 000	185 000	30 000	1 018 000	4 919 000

*Der bereits bewilligte Projektierungskredit wurde zu rund 80 % für die Vorstudie eingesetzt. Die verbleibenden 20 % (Fr. 190 000.–) stehen weiterhin zur Verfügung und müssen für die bevorstehende Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts erhöht werden.

**auf Mehrkosten

Preisstand 1. Oktober 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich

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

4. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Der Zusatzkredit beträgt vorliegend Fr. 4 919 000.–. Der Projektierungskredit beträgt neu insgesamt Fr. 5 869 000.–. Bei den Ausgaben für das Projekt handelt es sich voraussichtlich um



5/5

neue und gebundene einmalige Ausgaben. Ein Kreditsplitting ist in diesem frühen Projektstadium noch nicht verlässlich möglich, weshalb sich die Zuständigkeit nach den Bestimmungen für neue einmalige Ausgaben richtet.

Für die Bewilligung von neuen einmaligen 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]). Die Gesamtsumme von Fr. 5 838 999.– überschreitet die Zuständigkeit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Stadtrats. Für die Bewilligung des Zusatzkredits ist daher gestützt auf § 109 Abs. 2 GG i. V. m. Art. 59 lit. a GO der Gemeinderat zuständig.

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

Die Ausgaben der VBZ sind teilweise im Budget 2026 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt. Die Mehrausgaben werden durch Umlagerungen sichergestellt. Bislang wurden die Ausgaben des Tiefbauamts 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. 3 462 000.– wird mit der Jahresrechnung 2026 begründet.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für zusätzliche Projektierungsleistungen für das Strassenbauprojekt Triemliplatz wird zum Projektierungskredit von Fr. 950 000.– gemäss Verfügung VTE Nr. 130 vom 29. Mai 2018 ein Zusatzkredit von Fr. 4 919 000.– bewilligt. Der Projektierungskredit beträgt somit insgesamt Fr. 5 869 000.– (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

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter