



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 15. April 2026

GR Nr. 2026/167

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse, Aufwertungsmassnahmen, archäologische Begleitmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Ausgangslage

Der Projektperimeter des vorliegenden Strassenbauprojekts befindet sich im Zürcher Niederdorf und umfasst die gesamte Zähringerstrasse zwischen Seilergraben und Mühlegasse, die Häringstrasse im Abschnitt Seilergraben bis Zähringerstrasse, sowie die südliche Bushaltekante der Bushaltestelle «Central» im Seilergraben, nördlich der Zähringerstrasse. Die Zähringer- und die Häringstrasse sind nicht klassierte Strassen und liegen in einer zeitlich beschränkten Fahrverbotszone (von 22.00–5.00 Uhr). Die Zähringerstrasse ist nur in Richtung Mühlegasse und die Häringstrasse nur in Richtung Zähringerstrasse befahrbar. Dabei gilt die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften von 50 km/h. Die beiden Strassen sind weder im regionalen noch im kommunalen Richtplan (jeweils Kapitel Veloverkehr) eingetragen. Der Projektperimeter grenzt westlich an eine Fussgängerzone an, die sich über das Niederdorf bis zum Limmatquai erstreckt. Im Projektperimeter befinden sich 43 weisse, gebührenpflichtige Parkplätze, ein Parkplatz für Polizeifahrzeuge, acht Güterumschlagsplätze, 24 Velo- und vier Motorradabstellplätze. Die Zähringer- und die Häringstrasse werden von Baumreihen gesäumt, die im städtischen Alleenkonzept enthalten sind. Die umliegenden Strassen, Seilergraben und Mühlegasse, sind überkommunal klassiert. Als Höchstgeschwindigkeit sind im Seilergraben 50 km/h und in der Mühlegasse 30 km/h signalisiert. Der gesamte Projektperimeter liegt innerhalb einer archäologischen Schutzzone.



Abbildung 1: Projektperimeter des Strassenbauprojekts Zähringer- und Häringstrasse.

Die südliche Bushaltekante der Bushaltestelle «Central» wird durch die Buslinie 31 in Fahrtrichtung Kienastewies bedient. Sie ist nicht hindernisfrei ausgestaltet und deren alte Haltestelleninfrastruktur muss erneuert werden. Ausserdem befinden sich der Gehweg- und der



2/10

Fahrbahnbelag im Bereich der Haltekante und der Einmündung vom Seilergraben in die Zähringerstrasse in einem schlechten baulichen Zustand.

Die Zähringer- und die Häringstrasse sollen zugunsten des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden, indem die bestehende, westliche Fussgängerzone auf den Projektperimeter erweitert wird. Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmengebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung. Verbesserungen der bioklimatischen Tag- und Nachtsituation durch Hitzeminderungsmassnahmen sind daher notwendig.

2. Projekt

Es sind folgende Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Anwohnenden, der Zufussgehenden, der Velofahrenden, des Güterumschlags und des Grünraums geplant: Die westlich angrenzende Fussgängerzone soll durch entsprechende Signalisation und Markierungen auf die Zähringer- und die Häringstrasse erweitert werden. Baulich wird die Erweiterung der Fussgängerzone umgesetzt, indem der aktuelle Strassenbelag der Häringstrasse vollständig und derjenige der Zähringerstrasse im Abschnitt Mühlegasse bis Zähringerstrasse Nr. 47 durch eine hindernisoptimierte Pflasterung ersetzt werden. Dabei wird der aktuelle Fahrbahnbereich durch Erhöhung der darunterliegenden Fundationsschicht (sogenannte Aufkofferung) auf Trottoirniveau angehoben. Dadurch entspricht der Strassenraum optisch demjenigen in der bestehenden angrenzenden Fussgängerzone und unterscheidet sich vom umliegenden Strassenraum, der von der Fussgängerzone ausgenommen ist. In den Einmündungen der neuen Fussgängerzone in den Seilergraben und die Mühlegasse werden Trottoirüberfahrten erstellt und diese mit taktil-visuellen Markierungen gekennzeichnet. Die Fussgängerbeziehungen und Querungsmöglichkeiten werden mit der Einführung der Fussgängerzone und der flächigen Ausgestaltung des Strassenraums wesentlich verbessert. In der Fussgängerzone sind die Zufussgehenden in jeder Situation vortrittsberechtigt. Zum Verweilen werden zusätzliche Sitzbänke geschaffen und Abfalleimer installiert.

Mit der Einführung der Fussgängerzone werden die zeitlich beschränkte Fahrverbotszone aufgehoben und der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Zähringer- und der Häringstrasse grundsätzlich verboten. Die 43 weissen, gebührenpflichtigen Parkplätze und die vier Motorradabstellplätze im Projektperimeter werden aufgehoben. Vom Fahrverbot ausgenommen sind Zufahrten zu privaten Abstellplätzen und Garagen, der Güterumschlag sowie das Ein- und Aussteigenlassen von 5.00–12.00 Uhr. Da der Güterumschlag in der Fussgängerzone grundsätzlich überall erlaubt ist, sind die markierten Güterumschlagsplätze im Projektperimeter nicht mehr notwendig und werden daher aufgehoben.

Der Verkehr mit Velos und Motorfahrrädern ist im Schritttempo nach wie vor gestattet. Für den Veloverkehr werden 46 zusätzliche Veloabstellplätze mit Veloposten errichtet. Um die Veloabstellplätze besser zugänglich zu machen, sollen die Zähringer- und die Häringstrasse für Fahr- und Motorfahrräder im Gegenverkehr geöffnet und entsprechend signalisiert werden. Die Parkplatzbilanz beträgt minus 43 weisse, gebührenpflichtige Parkplätze, minus vier Motorradabstellplätze, minus acht Güterumschlagsplätze und plus 46 Veloabstellplätze. Der bestehende Parkplatz für Polizeifahrzeuge bleibt erhalten. Aus Platzgründen können die Parkplätze, die aufgehoben werden sollen, nicht andernorts markiert werden.



3/10

Koordiniert mit diesen Arbeiten soll die südliche Haltekante der Bushaltestelle «Central» hindernisfrei ausgebaut werden, indem die Haltekante über eine Länge von etwa 10 m auf 22 cm erhöht und für eine optimale Anpassung an die Schleppkurve der Busfahrzeuge um etwa 25 m in Richtung Osten, auf die gegenüberliegende Seite der Einmündung der Zähringerstrasse verschoben wird. Damit ist der autonome Einstieg im vorderen Bereich des Busses sichergestellt und gleichzeitig eine kurze Umsteigebeziehung am Central gewährleistet. Ausserdem ist geplant, auf der Höhe der Haltekante einen durchgezogenen Mittelstreifen im Seilergraben zu markieren, sodass der Bus in Zukunft nicht mehr überholt werden kann. Damit können die Verlustzeiten der Buslinie 31 zugunsten der Fahrplanstabilität vermindert werden. Überdies wird die Haltekante durch die Verkehrsbetriebe (VBZ) neu mit einer Wartehalle ausgestattet. Schliesslich erneuern die VBZ die alte Haltestelleninfrastruktur einschliesslich Möblierung und Informationssystem (Fahrgastinformation, Sitzbank, Infosystem, Billettautomat).

Koordiniert mit dem hindernisfreien Ausbau der Bushaltestelle «Central» wird der alte Gehweg- und Fahrbahnbelag im Bereich der Haltekante und der Einmündung der Zähringerstrasse erneuert.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit den neuen Veloabstellplätzen wird die Velostrategie umgesetzt.

Zur Hitzeminderung und Steigerung der Aufenthaltsqualität wird der Versiegelungsgrad des Strassenraums durch die Schaffung zusätzlicher Grünflächen für Baumstandorte reduziert. Grün Stadt Zürich (GSZ) ergänzt die vorhandenen Baumreihen durch insgesamt 27 zusätzliche Bäume. Einschliesslich der bestehenden 17 Bäume resultiert daraus im Projektperimeter eine Baumbilanz von 44 Bäumen auf öffentlichem Grund. Die damit verbundene Vergrösserung des Kronenvolumens trägt massgeblich zur Hitzeminderung bei und beschattet den Strassenraum zusätzlich. Um den bestehenden wie den neuen Bäumen bestmögliche Wachstumsbedingungen zu bieten, werden sie mit einem Wurzelschutz-System mit Abdeckungsrosten ausgestattet und die Wurzelräume unterirdisch miteinander verbunden. Die Wurzelräume der bestehenden Bäume werden gleichzeitig vergrössert, wodurch sich ihre Lebenszeit verlängern soll. Aufgrund der neuen Baumstandorte müssen die bestehenden Kandelaber der öffentlichen Beleuchtung in der Häringstrasse vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) durch drei neue Seilleuchten ersetzt werden, damit der Strassenraum weiterhin hinreichend ausgeleuchtet wird.

Die Grabenarbeiten für die Baumpflanzungen und Wurzelraumerweiterungen werden teilweise vom Amt für Städtebau (AfS) archäologisch begleitet.

Schliesslich bringt die Dienstabteilung Verkehr (DAV) nebst den neuen Markierungen und Signalisationen für die Aufwertungsmassnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten auch die übrigen Markierungen und Signalisationen wieder an.



5/10

reduziert, indem die bisher verkehrsorientierte Strasse zu einer Fussgängerzone umgenutzt wird, was zu einer flächeneffizienteren Nutzung der Verkehrsflächen und zu einer Verlagerung des MIV in Richtung Fussverkehr führt. Zudem wird mit dem Bauprojekt die qualitätsvolle Innenentwicklung an zentraler Lage gestärkt, was in einer Reduktion der Anzahl und Länge der zurückgelegten Wege resultiert.

4. Bauausführung

Der Baubeginn wird mit der laufenden Umsetzung des im Strassenbauprojekt Nieder- und Oberdorf vorgesehenen Baufelds C koordiniert und ist für Oktober 2026 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2027.

5. Mitwirkung der Bevölkerung und Planaufgabe

Nach Durchführung der Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) wurde das Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse vom 11. April bis am 12. Mai 2025 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG).

Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften Kreis 1 am 9. April 2025 im Städtischen Amtsblatt ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2025/0206 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 9. April 2025).

6. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Gegen das Strassenbauprojekt sind innert Frist drei Einsprachen und gegen die funktionellen Verkehrsvorschriften ist ein fristgerechtes Begehren um Neubeurteilung eingegangen. Die Projektfestsetzung und der Entscheid über die Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt und die Begehren um Neubeurteilung erfolgen vereinigt und mit separatem Beschluss.

7. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde aufgrund des hindernisfreien Ausbaus der Bushaltekante im überkommunal klassierten Seilergraben dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG zugestellt. Das Amt für Mobilität hat keine Begehren geäussert.

8. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. Oktober 2025 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse belaufen sich insgesamt auf Fr. 9 000 000.–. Mit Verfügung vom 21. August 2024 hat die zuständige Geschäftsbereichsleitung des Tiefbauamts für das Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse einen Projektierungskredit von Fr. 142 000.– bewilligt. Diese Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.



8.1 Neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo

Insgesamt werden für das Strassenbauprojekt neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von total Fr. 8 613 000.– bewilligt.

Für die Aufwertungsmassnahmen, bestehend aus der Erweiterung der Fussgängerzone einschliesslich Markierung, Signalisation, Ersatz des Strassenbelags durch Pflasterung und Aufkoffierung, der Errichtung von taktil erfassbaren Trottoirüberfahrten, Sitzbänken, Abfalleimern und Veloabstellplätzen, der Pflanzung neuer Bäume einschliesslich Wurzelschutz-System mit Abdeckungsrosten sowie der Erweiterung der Wurzelräume bestehender Bäume, der Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und den archäologischen Begleitmassnahmen, werden neue einmalige Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo von total Fr. 8 549 000.– bewilligt:

	TAZ Fr.	DAV Fr.	AfS Fr.	GSZ Fr.	ewz Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	5 500 000					5 500 000
Diverse Anlagen: DAV		27 000				27 000
Archäologische Begleitmassnahmen			526 000			526 000
Pflanzung neuer Bäume und Erweiterung Wurzelräume				461 000		461 000
Diverse Anlagen: ewz Öffentliche Beleuchtung					48 000	48 000
MWST 8,1 %	445 500	2187	42 606	36 450	1053	527 796
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	713 460					713 460
Zwischensumme	6 658 960	29 187	568 606	497 450	49 053	7 803 256
Reserven rund 10 %*	656 040	2 813	56 394	25 550	4 947	745 744
Total	7 315 000	32 000	625 000	523 000	54 000**	8 549 000
Davon Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo	46 000					46 000
Davon neue einmalige Ausgaben	7 269 000	32 000	625 000	523 000	54 000	8 503 000

* Für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 54 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 41 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 13 000.– (einschliesslich MWST).



7/10

Für die neue Wartehalle der südlichen Haltekante der Bushaltestelle «Central» werden zulasten der VBZ neue einmalige Ausgaben von Fr. 64 000.– wie folgt bewilligt:

	VBZ Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	54 000
MWST	4 374
Zwischensumme	58 374
Reserven rund 10 % (einschliesslich MWST von 8,1 %)	5 626
Total einschliesslich MWST von 8,1 %	64 000
Abzüglich davon MWST von 8,1 %	-4796
Total ohne MWST von 8,1 %	59 204

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*	
1,25 % von Fr. 7 924 000.– (gemäss STRB Nr. 868/2025)	100 000
Abschreibungen	
TAZ (2,5 % von Fr. 7 315 000.–, 40 Jahre)	183 000
DAV (5 % von Fr. 32 000.–, 20 Jahre)	1600
GSZ (2,5 % von Fr. 523 000.–, 40 Jahre)	13 100
ewz Öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 54 000.–, 25 Jahre)	2200
Betriebliche Folgekosten: 1,5 %** von Fr. 7 924 000.–	119 000
Total	418 900

* Auf die Ausgaben des AfS fallen keine Folgekosten an, da das AfS die Bauarbeiten lediglich archäologisch begleitet und keine Anlagen erstellt.

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

8.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 387 000.– an.

Für die hindernisfreie Ausgestaltung der südlichen Haltekante der Bushaltestelle «Central», den Strassenbau in Form des Ersatzes des Fahrbahn- und Gehwegbelags im Seilergraben sowie die damit zusammenhängenden Markierungen und Signalisationen werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 320 000.– wie folgt bewilligt:



8/10

	TAZ Fr.
Strassenbau	240 000
MWST 8,1 %	19 440
Verwaltungskosten überkommunal 12 %	31 133
Zwischensumme	290 573
Reserven rund 10 %*	29 427
Total	320 000

* Für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen. Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 10 % Reserven vorgesehen.

Für die Erneuerung der bestehenden, alten Haltestelleninfrastruktur einschliesslich Möblierung (Fahrgastinformation, Sitzbank, Billettautomat) und das digitale Informationssystem der südlichen Haltekante der Bushaltestelle «Central» werden zulasten der VBZ gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 67 000.– wie folgt bewilligt:

	VBZ Fr.
Diverse Anlagen: VBZ	56 000
MWST	4536
Zwischentotal	60 536
Reserven rund 11 % (einschliesslich MWST von 8,1 %)*	6464
Total einschliesslich MWST von 8,1 %	67 000
Abzüglich davon MWST von 8,1 %	-5020
Total ohne MWST von 8,1 %	61 980

* Für das gesamte Bauvorhaben (neue und gebundene einmalige Ausgaben) sind im Durchschnitt 10 % Reserven vorgesehen.

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des ZVV. Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 25 Abs. 1 PVG 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	
1,25 % von Fr. 320 000.– (gemäss STRB Nr. 868/2025)	4000
Abschreibungen	
TAZ (10 % von Fr. 320 000.–, 10 Jahre)	32 000
Total	36 000

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



9/10

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Der Ersatz des Fahrbahn- und Gehwegbelags sowie die Erneuerung der alten Haltestelleninfrastruktur gemäss Kapitel 7.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen.

Mit der hindernisfreien Ausgestaltung der südlichen Bushaltekante der Bushaltestelle «Central» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34) umgesetzt.

Es besteht für die vorgenannten Massnahmen weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (LS 131.1).

8.3 Rahmenkredit Velo

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 die neuen Veloabstellplätze anfallenden Mittel gemäss Kapitel 8.1 in der Höhe von Fr. 46 000.– werden daher dem (neuen) Rahmenkredit belastet und sind durch diesen gedeckt.

Der Rahmenkredit Velo wurde per 31. Dezember 2025 mit Fr. 36 297 155.– belastet und enthält somit ausreichend finanzielle Mittel für die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Veloinfrastrukturmassnahmen.

8.4 Kreditsplitting

Die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen, für die gebundene Ausgaben anfallen (Kapitel 8.2), können auch ohne die neuen Ausgaben und Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo gemäss den im Kapitel 8.1 beschriebenen Massnahmen ausgeführt werden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben sowie die Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben und den Mitteln zulasten des Rahmenkredits Velo nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in neue Ausgaben sowie Mittel zulasten des Rahmenkredits Velo und gebundene Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Beim vorliegenden Vorhaben betragen die gebundenen einmaligen Ausgaben Fr. 387 000.–, die neuen einmaligen Ausgaben Fr. 8 567 000.– und die Mittel zulasten des Rahmenkredits Fr. 46 000.–.

Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung der Stadt Zürich [AS 101.100]).



10/10

Die Aufwendungen von Fr. 46 000.– für die neuen Veloabstellplätze, die dem Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich belastet werden, dürfen i. S. v. Art. 13 Abs. 2 lit. a Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von der Kreditsumme abgezogen werden (vgl. GR Nr. 2025/43). Gemäss § 106 Abs. 3 GG bestimmt der Beschluss über den Rahmenkredit die Zuständigkeit für dessen Aufteilung. Der Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 über den Rahmenkredit für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur sieht vor, dass der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken und der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet (vgl. GR Nr. 2025/43). Überdies richtet sich gemäss Art. 60a ROAB die Zuständigkeit für die Aufteilung eines Rahmenkredits nach den Befugnissen für die Bewilligung von gebundenen Ausgaben.

Da die Summe aus neuen und gebundenen einmaligen Ausgaben die Befugnisse des Stadtrats für neue einmalige Ausgaben übersteigt, ist dieser in Anwendung von Art. 60 Abs. 1 lit. c Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) i. V. m. Art. 59 lit. a Gemeindeordnung (AS 101.100) i. V. m. Art. 63 lit. a ROAB für die Bewilligung der gebundenen einmaligen Ausgaben sowie die Aufteilung des Rahmenkredits für das Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse zuständig.

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 sind im Budget 2026 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2026–2029 vorgemerkt.

Bislang wurden die Ausgaben des Tiefbauamts im Budget auf einer Sammelposition berücksichtigt. Bei veranschlagten Aufwendungen von mehr als 2 Millionen Franken ist das Bauvorhaben gemäss Art. 27 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltsreglement (FHR, AS 611.111) budgettechnisch als Einzelposition zu führen. Die entsprechende Abweichung des Budgetkredits von Fr. 7 315 000.– wird mit der Jahresrechnung 2026 begründet (Art. 32 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 FHR).

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für Aufwertungsmassnahmen und archäologische Begleitmassnahmen im Strassenbauprojekt Zähringer- und Häringstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 8 567 000.– bewilligt, davon Fr. 64 000.– nach PVG (Preisstand 1. Oktober 2025, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter