



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 26. Februar 2025

GR Nr. 2025/65

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Rosengarten- und Bucheggstrasse, Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, neue einmalige Ausgaben

1. Zweck der Vorlage

Nachdem das kantonale Stimmvolk die Vorlage für ein Rosengartenram und einen Rosengartentunnel im Februar 2020 abgelehnt hat, wurde der Stadtrat mit der Motion GR Nr. 2020/63 aufgefordert, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um die Rosengarten- und Bucheggstrasse (nachfolgend: Rosengartenachse) mit flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung, mit Optimierungen im öffentlichen Verkehr und im Veloverkehr und weiteren Massnahmen deutlich vom Ziel-, Quell- sowie Binnenverkehr zu entlasten und den Strassenraum – insbesondere für den Fussverkehr – stadtverträglich umzugestalten. Diese Anliegen bedürfen einer umfassenden Neubetrachtung der Rosengartenachse im Rahmen eines neuen, langfristigen Planungsprozesses, um ein neues und konsolidiertes Zielbild für die Rosengartenachse zu erarbeiten. Die Massnahmen zur Umgestaltung der Rosengartenachse als Resultat aus diesem neuen Planungsprozess werden daher erst in einigen Jahren vorliegen. Da sich der Stadtrat nicht auf eine umfassende und damit komplexe Neubetrachtung der Rosengartenachse beschränken will, wurde vom Tiefbauamt (TAZ) das vorliegende Strassenbauprojekt ausgelöst, um die Anliegen der Motion aufzunehmen und auch kurz- und mittelfristig Verbesserungen für die Anwohnenden der Rosengartenachse zu erwirken. Das vorliegende Projekt hat daher zum Ziel, bis zur Planung und Realisierung eines neuen Gesamtprojekts überbrückend wirkende, kurzfristige und schnell – d. h. mit einem möglichst geringen baulichen Eingriff – realisierbare Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen umzusetzen, ohne dass dabei das Gesamtverkehrssystem verändert wird.

Gleichzeitig mit der Motion wurde das Postulat GR Nr. 2020/65 überwiesen. Dieses fordert die Prüfung von Massnahmen zum besseren und kurzfristigen Schutz der Anwohnenden der Rosengartenachse vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs. Das Postulat wurde der Dienstabteilung Verkehr (DAV) zur Prüfung zugewiesen, und es ist vorgesehen, auf der Rosengartenachse die Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 zu reduzieren (siehe hierzu Kapitel 4).

2. Ausgangslage

Der Projektperimeter beinhaltet drei Knoten auf der Rosengartenachse: bei der Nord-, Lehen- und Wibichstrasse. Die Rosengartenstrasse ist im Abschnitt Nord- bis Lehenstrasse eine überkommunal klassierte Hauptverkehrsachse (nachfolgend: Rosengartenstrasse). Auf Höhe der Lehenstrasse verläuft die Rosengartenstrasse als Quartierstrasse weiter in Richtung Osten zur Rötelstrasse (nachfolgend: Rosengarten-Quartierstrasse). Nördlich an die Rosengartenstrasse schliesst die ebenfalls überkommunal klassierte Bucheggstrasse an. Auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h und



2/10

beide Strassen sind im kommunalen Richtplan (Kapitel Fuss- und Veloverkehr) festgesetzt. Auf der Rosengartenstrasse sind für den motorisierten Individualverkehr (MIV) pro Fahrtrichtung je zwei Fahrspuren markiert. Auf der Bucheggstrasse sind in Fahrtrichtung stadtauswärts drei MIV-Spuren markiert, wobei zwei davon in den Bucheggtunnel münden und die Dritte weiter in Richtung Bucheggplatz verläuft. Im Projektperimeter sind keine Velostreifen markiert und die Trottoirflächen sind grösstenteils schmal und versiegelt. Entlang der Rosengartenachse verlaufen Schulwege.

Auch die beidseitigen Einmündungsbereiche der nicht klassierten Wibich- in die Bucheggstrasse gehören zum Projektperimeter. Die Wibichstrasse liegt in einer Tempo-30-Zone und ist im kommunalen Richtplan festgesetzt (nördlich der Bucheggstrasse: Kapitel Fussverkehr; südlich der Bucheggstrasse: Kapitel Veloverkehr). Innerhalb des Projektperimeters verkehren die Buslinien 33, 72 und 83. Gemäss städtischer Velonetzplanung verläuft die künftige Velovorzugsroute (VVR) Höngg–Wipkingen via Lehen- und Rosengarten-Quartierstrasse.

Die Verkehrsbelastung auf der Rosengartenachse ist mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr von rund 55 000 Fahrzeugen pro Tag ausserordentlich hoch. Da für den Fuss- und Veloverkehr keine ebenerdigen Querungsmöglichkeiten bestehen, erzeugt die Rosengartenachse eine starke Trennwirkung auf die angrenzenden Quartiere. Ein Überqueren der Strasse ist heute nur über die bestehenden Unterführungen auf Höhe Nord-, Lehen- und Wibichstrasse möglich. Allerdings sind diese aufgrund ihres starken Gefälles oder einiger Treppen nicht hindernisfrei. Zudem dürfen die Velofahrenden lediglich die Unterführung Lehenstrasse benutzen, wo es aufgrund der engen Platzverhältnisse regelmässig zu Konflikten mit Zufussgehenden kommt.

Weiter gewährleistet die aktuelle Verkehrsorganisation im Projektperimeter keine Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel. Dadurch sind die Buslinien 72 und 83 auf der Bucheggstrasse in Richtung stadtauswärts durch den Rückstau des MIV behindert, sodass es regelmässig zu Verspätungen kommt. Das Gleiche gilt für die Buslinie 33 bei der Einfahrt von der Nord- in die Rosengartenstrasse in Richtung Hardbrücke.

Mit dem vorliegenden Projekt sollen – wie erwähnt – mittels kurzfristig und schnell realisierbaren Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen einerseits für den Fuss- und Veloverkehr die Barrierewirkung der Rosengartenachse punktuell reduziert und gleichzeitig hindernisfreie Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Andererseits sollen der Fahrzeitverlust im öffentlichen Verkehr reduziert und damit die Fahrplanstabilität verbessert werden. Zudem muss die Wasserversorgung (WVZ) eine Wasserverteilung altersbedingt sanieren. Gewisse im Perimeter liegende Abspannmasten des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und sind daher zu ersetzen.

3/10

3. Projekt



3.1 Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen

Im Projektperimeter sind folgende Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Zufussgehenden, der Velofahrenden und der Hitzeminderung vorgesehen:

3.1.1 Strassenquerungen und Begegnungszone Rosengarten-Quartierstrasse

Als Ergänzung zu den bestehenden Unterführungen sieht das vorliegende Bauvorhaben zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zwei neue, lichtsignalgesteuerte und hindernisfreie Querungsstellen über die Rosengartenachse vor:

Die erste Querung liegt bei der Lehen-/Rosengarten-Quartierstrasse. Es wird ein Fussgängerstreifen markiert, über den die von der Rosengarten-Quartierstrasse herkommenden Velofahrenden gemeinsam mit den Zufussgehenden die Bucheggstrasse in Richtung Lehenstrasse überqueren können. In der Gegenrichtung wird den Velofahrenden ein eigenes Lichtsignal zur Verfügung gestellt. Für die auf der Rosengartenachse ab- und aufwärtsfahrenden Velofahrenden wird mittels Markierungen, Trottoirabsenkungen und Velofurten ein indirektes Linksabbiegen in die Lehen- und Rosengarten-Quartierstrasse ermöglicht.

Die Ausfahrt von der Rosengarten-Quartier- in die Bucheggstrasse wird neu als Trottoirüberfahrt ausgestaltet. Die in der Rosengarten-Quartierstrasse, Abschnitt Hausnummer 55–49, bereits bestehende Begegnungszone wird bis zur Bucheggstrasse erweitert, indem die Fahrbahn durch zusätzliche Fundation (sogenannte Aufkofferung) auf Trottoirniveau angehoben wird. Damit in diesem Einmündungsbereich eine genügend grosszügige und konfliktfreie Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr entsteht, wird für den MIV die Einfahrt von der Buchegg- in die Rosengarten-Quartierstrasse mittels einer entsprechenden Signalisation unterbunden. Die Zufahrt zur Rosengarten-Quartierstrasse bleibt nach wie vor über die Geibel- und/oder Scheffelstrasse möglich. Für eine erhöhte Aufenthaltsqualität wird die erweiterte Begegnungszone mit einem neuen Baum, begrünten und entsiegelten Flächen sowie zwei Sitzbänken aufgewertet. Ein bestehender Baum auf Höhe der Liegenschaft Nr. 40 muss aus Platzgründen gefällt werden und wird durch einen neuen Baum an versetzter Lage ersetzt.

Die zweite Strassenquerung wird auf Höhe der Wibichstrasse erstellt. Auch diese wird lichtsignalgesteuert sein. In Fahrtrichtung stadtauswärts wird die Querung mit einer Schutzinsel für



4/10

den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Damit diese Querung samt Schutzinsel trotz der engen Platzverhältnisse überhaupt realisiert werden kann, muss die Strassengeometrie im südlichen Einmündungsbereich Wibich-/Bucheggstrasse leicht angepasst werden. Als Folge davon können Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 9 m künftig nicht mehr aus der südlichen Wibichstrasse nach rechts in die Bucheggstrasse einbiegen, was entsprechend signalisiert wird. Die betroffenen Fahrzeuge können aber nach wie vor über die Scheffelstrasse in die Bucheggstrasse gelangen. Fahrzeuge, die aus der südlichen Wibichstrasse in die Bucheggstrasse einbiegen, können aufgrund der neuen Schutzinsel zudem nicht mehr direkt in den Bucheggstunnel gelangen, sondern müssen via Bucheggplatz fahren. Ohne diese Anpassungen im Strassenraum und in den Fahrbeziehungen könnte diese Strassenquerung samt Fussgängerschutzinsel platzbedingt nicht realisiert werden.

Mit Ausnahme der südlichen Wibichstrasse wird der Knoten Wibich-/Bucheggstrasse neu durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Dafür wird die heutige, nicht mehr normkonforme Trottoirüberfahrt der nördlichen Wibichstrasse zurückgebaut und mittels lichtsignalgesteuertem Fussgängerstreifen kompensiert. Auch der Veloverkehr wird künftig über die neue Lichtsignalanlage geregelt, konkret wird den Velofahrenden ein indirektes Linksabbiegen von der Buchegg- in die nördlich und südlich angrenzende Wibichstrasse ermöglicht.

Die Anbindung der südlichen Wibichstrasse an die Bucheggstrasse erfolgt – wie bisher – über eine Trottoirüberfahrt. Allerdings wird dieser Anbindungsbereich für den MIV verengt, wodurch zum einen mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr entsteht und zum anderen neue entsiegelte und begrünte Flächen mit einer Sitzbank umgesetzt sowie drei neue Bäume gepflanzt werden können. Die Baumbilanz im ganzen Projektperimeter beträgt plus vier. Die neuen Bäume vergrössern das Baumvolumen, und zusammen mit den begrünten sowie entsiegelten Aufenthaltsflächen leisten sie einen Beitrag zur Hitzeminderung.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Die zwei neuen Veloquerungen bei der Wibichstrasse und der Lehen-/Rosengarten-Quartierstrasse tragen zur Umsetzung der Velostrategie bei, indem sie den Velofahrenden eine Überquerung der Rosengartenachse ermöglichen, was aktuell nicht möglich ist.

3.1.2 Priorisierung des öffentlichen Verkehrs

Nebst den vorstehenden Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen soll die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs mittels Massnahmen zur Priorisierung der Linienbusse auf Höhe der Nord- und Wibichstrasse verbessert werden:

Auf Höhe der Nordstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage umgesetzt, die die Priorisierung der von der Nord- in die Rosengartenstrasse einbiegenden Buslinie 33 ermöglicht. Im Grundzustand ist diese Lichtsignalanlage ausgeschaltet (gelbes Blinken). Erst bei Anmeldung eines von der Nordstrasse her zufahrenden Busses wird das Lichtsignal auf Rot geschaltet, um den Verkehr auf der Rosengartenstrasse talwärts zurückzuhalten, sodass der Bus ohne Zeitverluste auf die Rosengartenstrasse einbiegen kann. Danach bleibt die Kreuzung bis zur nächsten Busanmeldung wieder unregelt, indem die Lichtsignalanlage wieder auf gelbes Blinken wechselt.



Aktuell fahren die auf der Rosengartenachse in Richtung Bucheggplatz verkehrenden Linienbusse auf der äussersten rechten Fahrspur, weshalb sie regelmässig vom Rückstau des ebenfalls auf der äussersten Fahrspur in Richtung Bucheggplatz fahrenden MIV zurückgehalten werden. Um diese Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren, werden die Linienbusse künftig neu auf der mittleren Fahrspur verkehren. Zusätzlich wird auf Höhe der Wibichstrasse zwischen der neuen Schutzinsel und dem Tunnelportal eine neue Busspur markiert. Dadurch werden die Linienbusse nicht mehr vom Rückstau des MIV behindert, sondern können neu auf der mittleren Fahrspur am stehenden MIV priorisiert (links) vorbeifahren und nach der Schutzinsel wieder auf die rechte Fahrspur einschwenken. Diese Massnahme ermöglicht den Linienbussen eine unbehinderte Fahrt bis vor den Bucheggplatz.

3.2 Werkleitungen, Markierungen und Signalisationen

Die Wasserversorgung (WVZ) erneuert im Bereich der Lehenstrasse auf einer Länge von rund 30 m eine alte Verteilleitung im sogenannten Rohreinzugsverfahren. Dieses ist im Vergleich zum Verfahren mit offenem Graben weniger aufwendig und somit kostengünstiger. Daraus ergibt sich eine leichte Verkleinerung des Leitungsdurchmessers; gleichwohl verfügt die Verteilleitung nach wie vor über eine ausreichende Versorgungskapazität.

Aufgrund der Anpassungen an der Strassenoberfläche müssen einige Schlammsammler und Kontrollschächte in ihrer Höhenlage an die geänderten Gegebenheiten angepasst werden. Weiter müssen die Fahrleitungen der Verkehrsbetriebe (VBZ) in der Bucheggstrasse in ihrer Lage auf die neue Verkehrsinfrastruktur und Fahrspuranordnung abgestimmt werden. Im Bereich der erweiterten Begegnungszone in der Rosengarten-Quartierstrasse müssen für die Fahrleitungen neue Abspannmasten und Mauerbolzen errichtet werden. Da das ewz ohnehin einige bestehende Abspannmasten der öffentlichen Beleuchtung altersbedingt ersetzen muss, werden sogleich sieben kombinierte Masten für die öffentliche Beleuchtung und die Fahrleitungen errichtet.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) bringt nach Abschluss der Bauarbeiten die neuen Markierungen und Signalisationen im Zusammenhang mit den Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen und der Buspriorisierung an. Für das neue Verkehrsmanagement müssen nebst den neuen Lichtsignalanlagen auch neue Wechselsignale erstellt werden. Für deren Steuerung sowie für die neuen Detektorschlaufen muss die DAV mehrere neue Kabelanlagen sowie Steuerkasten erstellen und teilweise bestehende Leitungen umlegen. Wo nötig, frischt die DAV zudem bestehende, alte Markierungen auf und ersetzt vereinzelte alte Signalisationen.

Koordiniert mit den vorliegenden Massnahmen nimmt die Energie 360° AG im Perimeter auf eigene Kosten Anpassungen an einer bestehenden Gasleitung vor.

4. Lärmschutz und Tempo 30

Mit STRB Nr. 879/2021 wurde das Sicherheitsdepartement bzw. dessen Vorsteherin vom Stadtrat beauftragt, auf der Rosengartenachse als Lärmschutzmassnahme Verkehrsordnungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 zu erlassen und zusammen mit dem (damaligen) Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements flankierende Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen. Weiter verabschiedete der Stadtrat mit STRB Nr. 1217/2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung 3. Etappe,



6/10

das unter anderem die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Abschnitt Milchbuckeltunnel bis Röschibachstrasse vorsieht. Die Einführung von Tempo 30 ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bauvorhabens. Dafür wird ein separates Projekt unter der Federführung der DAV erarbeitet, wobei die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zwischen der Stadt und der Kantonspolizei Zürich strittig und derzeit Gegenstand eines Rechtsmittelverfahrens ist.

Die vorliegend geplanten baulichen Massnahmen sind indes sowohl mit Tempo 50 als auch mit Tempo 30 kompatibel und gewährleisten die bisherige Leistungsfähigkeit auf der Rosengartenachse. Im Übrigen stellen sie auch keine wesentliche Änderung i. S. v. Art. 8 Abs. 2 Lärmschutzverordnung (SR 814.41) dar, weshalb im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts keine Lärmsanierungspflicht besteht.

5. Bauausführung

Der Baubeginn ist ab Sommer 2026 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2026.

6. Planaufgabe, Einsprachen und Projektfestsetzung

Das Projekt Rosengarten-/Bucheggstrasse wurde vom 18. August bis 18. September 2023 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 Strassengesetz [StrG, LS 722.1]). Gleichzeitig wurden die neuen Verkehrsvorschriften, Kreis 10, am 16. August 2023 im Städtischen Amtsblatt ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2023/0535 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 16. August 2023).

Gegen das Strassenbauprojekt und gegen die Anordnung der Verkehrsvorschriften sind innert Frist Einsprachen und Begehren um Neubeurteilung eingegangen. Mit STRB Nr. 1028/2024 setzte der Stadtrat das Projekt fest und entschied über die Einsprachen und Neubeurteilungsbegehren. Die Projektfestsetzung und die Verkehrsvorschriften sind inzwischen rechtskräftig.

7. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG gestellt. Das Amt für Mobilität beurteilte die eingereichten Projektergebnisse und den erbrachten Leistungsfähigkeitsnachweis nach Art. 104 Abs. 2 Verfassung des Kantons Zürich (SR 131.211) als korrekt und zweckmässig; die heutige Leistungsfähigkeit kann auch mit dem Projekt gewährleistet werden. Es stellte das Begehren, dass mit dem Genehmigungsgesuch vertiefte Nachweise zu erbringen seien, welche die Robustheit des Systems auch bei aussergewöhnlichen Verkehrsaufkommen oder Störungen nachweisen. Die gewünschte Vertiefung wurde zwischenzeitlich erarbeitet und eingereicht.

8. Kosten

Die auf dem Preisstand vom 1. Oktober 2024 (Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) errechneten Kosten für das Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse belaufen sich insgesamt auf Fr. 3 890 000.–. Mit Verfügung Nr. 166 vom 24. August 2020



7/10

wurde vom damaligen Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements ein Projektierungskredit von Fr. 355 000.– bewilligt. Die bewilligten Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

8.1 Neue einmalige Ausgaben

Insgesamt werden für das Strassenbauprojekt neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 535 000.– bewilligt.

Für die Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen bestehend aus den zwei neuen Strassenquerungen samt Schutzinsel und Lichtsignalanlagen, der Erweiterung der Begegnungszone in der Rosengarten-Quartierstrasse einschliesslich deren Möblierung, den neuen Bäumen und den entsiegelten und begrüntem Grünflächen, der neuen Trottoirüberfahrt und der neuen Busspur sowie für die damit zusammenhängenden Anpassungen an den Schlammsammlern und die neuen oder angepassten Werkleitungen, Markierungen und Signalisationen werden Fr. 3 340 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	1 126 620	26 000	1 152 620
Diverse Anlagen: DAV		1 597 000	1 597 000
MWST 8,1 %	91 256	131 463	222 719
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	36 825		36 825
Verwaltungskosten kommunal 10,5 %	87 176		87 176
Zwischensumme	1 341 877	1 754 463	3 096 340
Reserven rund 8 %*	92 123	151 537	243 660
Total	1 434 000	1 906 000	3 340 000

* Für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

Da die Kosten für die Neupflanzung der Bäume und Begrünung entsiegelter Flächen sowie die entsprechenden Gärtnerarbeiten den Betrag von Fr. 50 000.– nicht übersteigen, werden diese nach gängiger Praxis in die Kosten des Strassenbaus integriert und nicht separat ausgewiesen.

Für die neuen Abspannmasten (Anteil VBZ) und die Anpassung an den Fahrleitungen werden zulasten der VBZ Fr. 195 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Diverse Anlagen VBZ	164 000
MWST 8,1 %	13 284
Zwischensumme	177 284
Reserven rund 10 % (einschl. MWST)	17 716
Total einschl. MWST	195 000
Abzüglich davon MWST	-14 611
Total ohne MWST	180 389



Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5 % von Fr. 3 340 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	51 000
Abschreibungen:	
TAZ Neu-/Ausbau (2,5 % von Fr. 1 434 000.–, 40 Jahre)	36 000
DAV (5 % von Fr. 1 906 000.–, 20 Jahre)	96 000
Betriebliche Folgekosten: 1,5 %* von Fr. 3 340 000.–	51 000
Total	234 000

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

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Sämtliche Ausgaben der VBZ 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.

8.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Für die Sanierung der Wasserverteilung, den Ersatz der alten Abspannmasten der öffentlichen Beleuchtung (Anteil ewz) sowie das Auffrischen und den Ersatz bestehender alter Markierungen und Signalisationen werden gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 355 000.– wie folgt bewilligt:

	DAV Fr.	ewz Fr.	WVZ Fr.	Gesamtkosten Fr.
Markierungen und Signalisationen	7 000			7 000
Öffentliche Beleuchtung		209 000		209 000
Diverse Anlagen WVZ			90 000	90 000
MWST 8,1 %	567	10 814	7 290	18 671
Zwischensumme	7 567	219 814	97 290	324 671
Reserven rund 9 %*	433	22 186	7 710	30 329
Total	8 000	242 000**	105 000	355 000

* Für die Projektierung sind keine zusätzlichen Reserven vorgesehen.

** Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 242 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltsverordnung (AS 611.101) von Fr. 75 000.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 167 000.– (einschliesslich MWST).

Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten	
1,5 % von Fr. 355 000.– (gemäss STRB Nr. 892/2024)	5 400
Abschreibungen:	
DAV (5 % von Fr. 8000.–, 20 Jahre)	400



9/10

ewz öffentliche Beleuchtung (4 % von Fr. 242 000.–, 25 Jahre)	9 700
WVZ (2 % von Fr. 105 000.–, 50 Jahre)	2 100
Total	17 600

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

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]).

Die Sanierung der Wasserverteilung dient der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten. Die zeitgleiche Verschmälerung der Wasserverteilung erfolgt aus technischen Gründen im Zuge ihrer Sanierung mittels Rohreinzugsverfahren. Dieses wurde aufgrund des geringeren Aufwands dem Sanierungsverfahren mit offenem Graben vorgezogen. Ein weitergehender sachlicher Spielraum besteht nicht.

Gemäss Ziffer 6.1 Absatz 1 Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des ewz (EAR, AS 732.210) baut, betreibt und unterhält das ewz Beleuchtungsanlagen für öffentliche Strassen, Wege und Plätze in der Stadt. Einige der im Projektperimeter bestehenden Abspannmasten der öffentlichen Beleuchtung müssen wegen des Erreichens des Endes ihrer Lebensdauer ersetzt werden. Diese Arbeiten und Aufwendungen dienen somit der Erneuerung vorhandener Anlagen und sind zur Erfüllung des Leistungsauftrags des ewz zum Bau, Betrieb und zur Instandhaltung von Beleuchtungsanlagen für öffentliche Strassen, Wege und Plätze in der Stadt Zürich gemäss Ziff. 6.1 Abs. 1 EAR nötig.

Mit den Sanierungsarbeiten kann aufgrund des Erreichens der Lebensdauer nicht zugewartet werden. Die anzupassenden Anlagen sind zudem ortsgebunden, die Massnahmen sind deshalb im Projektperimeter umzusetzen. Es besteht für die vorgenannten Sanierungsmassnahmen daher weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1). Ebenso gebunden sind die Ausgaben für das Auffrischen und den Ersatz von bereits bestehenden, alten und von den Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen unabhängigen Markierungen und Signalisationen, da diesbezüglich ebenfalls weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum besteht.

8.3 Kreditsplitting

Die gebundenen Ausgaben, die für die Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen anfallen (Kapitel 7.2), können auch ohne die neuen Ausgaben für die im Kapitel 7.1 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.

9. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Die neuen einmaligen Ausgaben belaufen sich auf insgesamt Fr. 3 535 000.–, die gebundenen einmaligen Ausgaben auf Fr. 355 000.–.



10/10

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 gebundener einmaliger Ausgaben bis Fr. 600 000.– wäre gemäss Art. 65 Abs. 3 lit. a ROAB an sich die Dienstchefin des Tiefbauamts zuständig. Da aber 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 ROAB für die Bewilligung der gebundenen einmaligen Ausgaben 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 2025 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2025–2028 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für die Ausbau- und Aufwertungsmassnahmen sowie die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 535 000.– bewilligt, davon Fr. 195 000.– nach PVG (Preisbasis: 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