

24. Oktober 2018

Interpellation

von Yasmine Bourgeois (FDP)
und Susanne Brunner (SVP)
und 25 Mitunterzeichnenden

Der Stadtrat hat am 8. Oktober 2018 mitgeteilt, dass das seit längerem geplante und mehrfach verschobene Bauprojekt Bellerivestrasse neu ausgearbeitet werden soll. Gemäss Medienberichten sollen dabei insbesondere auch Varianten mit insgesamt nur 3 oder gar 2 Spuren sowie Tempo 30 geprüft werden. Unaufschiebbare Sanierungsarbeiten sollen unter Inkaufnahme von Zusatzkosten vorgenommen werden. Es droht eine «ewige Baustelle» auf diesem wichtigen innerstädtischen Verkehrsabschnitt.

Gemäss geltendem kantonalem Richtplan ist die Achse Bellerivestrasse/Utoquai ab Stadtgrenze bis und mit Bellevue eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Am 24. September 2017 hat die Bevölkerung (wie notabene auch der betroffene Wahlkreis selbst) den Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative deutlich mit 61.27% angenommen. Damit wurde die Kantonsverfassung wie folgt ergänzt: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Die neue Verfassungsbestimmung ist für die Bellerivestrasse direkt anwendbar. Die Stadt Zürich hat diesbezüglich keine Handlungsfreiheit.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie interpretiert der Stadtrat den Begriff der «Leistungsfähigkeit» einer Strasse?
2. Offenbar will der Stadtrat auch Varianten prüfen, bei denen die Leistungsfähigkeit der Achse Bellerivestrasse/Utoquai oder von Teilbereichen davon (bspw. Quelle Stadtgrenze oder Seefeld, Ziel Seefeld oder vice versa) potentiell reduziert würde. Sollen gemäss stadträtlichem Auftrag bei der Variantenstudie sämtliche Varianten, welche eine Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Achse (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis) zur Folge hätten, von vornherein ausgeschlossen werden?
3. Wir bitten den Stadtrat um die konkrete (namentliche) Bezeichnung der «umliegenden» Strassen (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis), deren Leistungsfähigkeit gegebenenfalls erhöht werden könnte, um im Falle einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse der kantonalen Verfassung Genüge zu tun, inklusive Nennung der möglichen Massnahmen pro Strasse. Sollte der Stadtrat hierzu noch nicht in der Lage sein, obwohl die Auswahl möglicher Ausweichstrassen nicht sonderlich gross ist, so bitten wir ihn um eine Auflistung der Strassenzüge mit vergleichbarem geografischem Quell-/Zielverkehr, die aufgrund ihrer Klassifizierung für eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen könnten.
4. Der Stadtrat argumentierte in seiner abschlägigen Antwort zur Motion GR Nr. 2012/234 auch mit dem schon damals weit fortgeschrittenen Projekt Bellerivestrasse. Inzwischen sind sechs weitere Jahre verstrichen, und die Planungskosten dürften weiter deutlich gestiegen sein. Nichtsdestotrotz nimmt nun der Stadtrat selber in Kauf, dass der Wert der bisherigen Planungen auf einen Schlag erheblich vermindert oder gar vernichtet wird. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Stadtrat die durch seinen neuesten Beschluss verursachten Zu-

satzkosten vorgängig im Sinne der Steuerzahlenden fundiert abgeklärt hat. Auf welchen Betrag belaufen sich die über die vielen Jahre aufgelaufenen Projekt- und Verfahrenskosten für die Sanierung der Bellerivestrasse? Wie hoch schätzt der Stadtrat die Kosten für die geplanten Verkehrsversuche? Und wie hoch schätzt der Stadtrat die Zusatzkosten für die unverschiebbaren Sanierungsarbeiten an der Bellerivestrasse bis zum nunmehr frühestmöglichen, realistischen Termin einer Gesamtanierung dieser Achse? Falls hierzu wider Erwarten noch keine Schätzungen vorliegen, bitten wir um eine Auflistung der dringend durchzuführenden Massnahmen.

5. Zur Prüfung der Machbarkeit und für die Erstellung eines Verkehrsgutachtens betreffend Spurreduktionen hat das Tiefbauamt eine Studie in Auftrag gegeben. Wer führt diese Studie durch, wie lautet der konkrete Auftrag, mit welchem Budget und Zeitrahmen wurde diese Studie bewilligt, welche verwaltungsinternen Kosten fallen darüber hinaus an und welchen Konten werden all diese Kosten belastet?
6. Ist sich der Stadtrat dessen bewusst, dass gemäss kantonaler Signalisationsverordnung § 28 trotz städtischer Vorrechte auch Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen (im vorliegenden Fall etwa auf der Dufourstrasse, der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse), die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (im vorliegenden Fall offensichtlich die Seestrasse sowie allenfalls die Forchstrasse und die Witikonstrasse) beeinflussen können, einer kantonalen Zustimmung bedürfen? In welcher Form beeinflusst dies die Abklärungen des Stadtrates?

(Antrag auf Dringlichkeit)


 A collection of handwritten signatures in black ink, arranged in several columns. Some signatures are clearly legible, such as 'U. Boug', 'F. B...', 'M. Fischer', 'S. Nozgel', and 'B. Ober'. Other signatures are more stylized or partially obscured.