

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

03.11.2004

2085. Interpellation von Bruno Amacker betreffend Bahnhofplatz, Fehler bei der Neuverlegung der Gleise

Am 18. August 2004 reichte Gemeinderat Bruno Amacker (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2004/404 ein:

Gemäss Medienberichten sollen bei der Neuverlegung der Tramgleise auf dem Bahnhofplatz auch Gleise derart nahe aneinander gelegt worden sein, dass neue Tranzüge nicht mehr kreuzen konnten, was nachträglich korrigiert werden musste.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Was genau ist vorgefallen?
2. Bei einer ersten groben Einschätzung ohne genaue Kenntnis der Fakten liegt die Vermutung nahe, dass ein Planungsfehler unterlaufen ist. Wem, wo und weshalb?
3. Wie hoch sind die durch diesen bzw. einen allfälligen Fehler entstandenen Mehrkosten? Gemeint sind damit direkte (für das Verlegen der Gleise) und indirekte Mehrkosten (Folgekosten durch Bauverzögerung, Betriebsunterbrüche usw.).

Falls Fehler gemacht wurden wird auch um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

4. Wer trägt die Verantwortung dafür?
5. Kann die/der Betreffende belangt und Schadenersatz geltend gemacht werden?
6. Kann der ganze Schaden gedeckt werden?
7. Falls nein, wieso nicht?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Infolge eines zu grossen Kurvenradius kam das von der Bahnhofstrasse nach rechts in den Bahnhofplatz einbiegende Gleis der Linien 6 und 7 zu nahe an das Gleis der Linie 14 in Fahrtrichtung Bahnhofquai zu liegen. Dieses Gleis der Linie 14 wurde zusammen mit zwei parallel verlaufenden Gleisen der Gegenrichtung gegenüber der ursprünglichen Lage leicht verschoben, um genügend Abstand für eine Begegnung bzw. ein Überholen von zwei Cobra-Trams zu schaffen. Der sich durch diese Verschiebung ergebende zusätzliche Platzbedarf wurde bei der Projektierung des Ausfahrtsgleises der Linien 6 und 7 nicht berücksichtigt. Als Konsequenz entstand das Risiko einer Streifkollision zwischen Fahrzeugen der Linie 14 und Fahrzeugen der Linien 6 bzw. 7 beim Überholen im betreffenden Engpass. Es ist anzumerken, dass aufgrund der heutigen Verkehrsregelung eine solche Situation im Grundsatz nicht auftritt. Bei Betriebsstörungen – etwa einem blockierten Zug auf der einen Linie – kann sich eine solche Begegnung aber ergeben.

Das mit der Planung der Gleisanlagen beauftragte Ingenieurbüro hatte bei seinen Projektierungsarbeiten erkannt, dass durch die engen Platzverhältnisse das Problem Ausfahrt Bahnhofstrasse nur mit mindestens einer Abweichung von den verschiedenen vorgegebenen Randbedingungen gelöst werden konnte. Entweder waren Streifkollisionen zu verhindern durch den Verzicht auf gleichzeitige Ausfahrten von Trams der Linie 6 bzw. 7 und 14, oder es war der geforderte Kurvenradius von mindestens 18,5 m bei der Ausfahrt aus der Bahnhofstrasse zu unterschreiten. Man war der Meinung, dass das Problem besser betrieblich – mit den vorhandenen Lichtsignalen – gelöst werden sollte und nicht mit einer Unterschreitung des minimalen Kurvenradius.

Diese Lösung wird von den Verkehrsbetrieben als langfristig nicht gangbar angesehen; im Störfall könnten mehrere Linien blockiert werden. Die Verkehrsbetriebe entschieden sich daher für eine nachträgliche Neuverlegung des Ausfahrtsgleises aus der Bahnhofstrasse mit einem kleineren Kurvenradius von rund 17,5 m. Damit können sich die Fahrzeuge auch im Störfall ungehindert passieren beziehungsweise überholen.

Zu Frage 2: Es kann tatsächlich von einem Planungsfehler gesprochen werden (vgl. Fragen 4 bis 7).

Zu Frage 3: Die Kosten für das Verlegen des Gleises und die nötigen Planungsarbeiten beliefen sich auf rund Fr. 188 000.-- (exkl. 7,6 Prozent MwSt). Es ergaben sich keine Folgekosten durch eine Bauverzögerung oder Betriebsunterbrüche, da die Arbeiten während der regulären nächtlichen Platzsperrungen durchgeführt werden konnten, welche für andere Arbeiten von Beginn weg eingeplant waren.

Zu den Fragen 4 bis 7: Bei der Rekonstruktion der internen und externen Planungsabläufe und der gemeinsamen Besprechungen konnte nicht widerspruchlos geklärt bzw. schriftlich belegt werden, wann und wie explizit über die Problemstelle gesprochen worden war und ob die Verkehrsbetriebe in voller Kenntnis der Problematik das Einverständnis zur später realisierten Lösung gegeben hatten. Die Projektleitung der Verkehrsbetriebe war sich bei der Visierung der Pläne gemäss ihren Aussagen nicht bewusst, dass das Gleisbild einen Pfad mit dem Risiko für Streifkollisionen enthielt. Das Ingenieurbüro war der Meinung, dass die betriebliche Lösung gangbar sei und die von den Verkehrsbetrieben präferierte Lösung darstelle.

Tatsache ist, dass die zur Ausführung gelangten Pläne als Ganzes von den Verkehrsbetrieben visiert wurden. Es hätte aber auch der Usanz entsprochen, wenn der Auftragnehmer den Auftraggeber schriftlich über die Brisanz der vorgelegten Lösung informiert und von ihm das explizite Einverständnis hierfür eingeholt hätte. Dies hätte die VBZ als Bauherrin denn auch zur Umsetzung der betrieblich nötigen Massnahmen verpflichtet.

In Gesprächen mit dem beauftragten Ingenieurbüro konnte nun eine einvernehmliche Lösung für die Teilung des Schadens getroffen werden. Die Parteien teilen sich die Kosten je zur Hälfte, da beide Seiten eine Verantwortung für den Fehler tragen.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber