

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 6. Januar 2012

4. Schriftliche Anfrage von Roland Scheck und Martin Bürlimann betreffend öffentliche Planaufgabe im Zusammenhang mit den geplanten Massnahmen auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse. Am 9. November 2011 reichten die Gemeinderäte Roland Scheck (SVP) und Martin Bürlimann (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/425, ein:

Die Stadt Zürich plant auf der Rosengarten- und der Bucheggstrasse (den mit bis zu 70'000 Fahrzeugen pro Tag wichtigsten und meistbefahrenen Staatsstrassen auf dem Gebiet der Stadt), im Abschnitt Wipkingerplatz bis Langackerstrasse, einen Spurabbau und die Errichtung dreier Lichtsignalgesteuerter Fussgängerstreifen mit Schutzinseln. Zusätzlich ist eine Busbevorzugung an den neuen Lichtsignalen geplant.

Die geplanten Massnahmen haben zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr künstlich zu stauen und den Verkehrsfluss mittels einer Dosieranlage zusätzlich einzuschränken. Nebst erhöhtem CO₂-Ausstoss entsteht durch den Zeitverlust den Verkehrsteilnehmern grosser volkswirtschaftlicher Schaden.

Nun ist das Projekt gemäss Artikel 13 des Strassengesetzes (722.1) zur Mitwirkung der Bevölkerung öffentlich aufgelegt und im Amtsblatt publiziert worden.

Nebst den erwähnten verkehrsplanerischen Fragwürdigkeiten haben die aufgelegten Pläne formelle Mängel, denn sie entsprechen nicht den Tatsachen. Der geplante Spurabbau ist nicht eingezeichnet. Der IST-Zustand (5 Spuren) wird unterschlagen, indem nur der Zukunftsstatus (4 Spuren) ohne Hinweis auf den status quo dargestellt ist (Auflagenplan Nr. 08-097-413, gemäss Art. 13 StrG, Rosengarten-/Bucheggstrasse, Wipkingerplatz bis Langackerstrasse). Gleiches gilt für den im Amtsblatt publizierten Projektbeschrieb: der Abbau von einer Fahrspur wird unterschlagen.

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

1. Aus welchem Grund wird der geplante Spurabbau im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe unterschlagen?
2. Wird das Tiefbauamt der Stadt Zürich die Projektausschreibung und die Planaufgabe sistieren, den Projektbeschrieb und die Pläne zu korrigieren und das Projekt unter Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Fristen neu aufzulegen?
3. Wie hoch belaufen sich die Kostenschätzungen respektive der Kostenvoranschlag für die gesamten Projektkosten (inklusive aller aufgelaufenen Kosten für Planung, Bau und Öffentlichkeitsarbeit) dargelegt in Form einer Vollkostenrechnung, inklusive aller Kosten für die involvierten staatlichen Stellen, für dieses nach Art. 13 StrG aufgelegte Projekt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Verkehrliche Ausgangslage an der Rosengartenstrasse

Die abwickelbare Verkehrsmenge auf der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse wird in Richtung Süd durch die leistungsbestimmende Seebahnstrasse sowie durch die leistungsbestimmenden Knoten Albisriederplatz, Hardplatz, Pfingstweid-/Hardstrasse, Rosengarten-/Röschibachstrasse und in Richtung Nord durch den pro Richtung nur einspurig befahrbaren Hirschwiesentunnel definiert. Die Rosengartenstrasse selbst ist somit nicht leistungsbestimmend, deshalb ist es auch möglich, durch die drei neuen aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen (Röschibach-, Nord- und Wibichstrasse) die Gesamtkapazität für den Autoverkehr aufrechtzuerhalten.

Ein möglicher Stau wird aus der Rosengartenstrasse verlagert, je nach Fahrtrichtung also vor die Lichtsignalanlage auf der Hardbrücke bzw. vor die Lichtsignalanlage Wibichstrasse. Über die Rosengartenstrasse kann dann sowohl berg- wie auch talwärts ohne Beeinträchtigung gefahren werden. Dies vermindert Emissionen und ermöglicht ebenerdige Fussgängerquerungen (Nordstrasse, Wibichstrasse) und eine Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs.

Ebenfalls kann mit diesem System garantiert werden, dass die Seebahnstrasse und die Hardbrücke als wichtige städtische Achsen nicht überlastet werden und der Verkehrsfluss aufrechterhalten werden kann.

Das Projekt ist der Gegenvorschlag des Stadtrates und des Gemeinderates zur Volksinitiative «Sofortmassnahmen Zürich Nord-West», welche Autospurabbauten zugunsten von Busspuren gefordert hatte. Sie ist aufgrund des Gegenvorschlags zurückgezogen worden. Gegen den Gegenvorschlag ist kein Referendum ergriffen worden.

Das Projekt ist kompatibel mit der Sanierung Hardbrücke. Die von der Sanierung der Hardbrücke noch bestehende provisorische Verkehrsregelungsanlage auf Höhe Wibichstrasse muss talwärts verschoben werden. Diese provisorisch bestehende Verkehrsregelungsanlage hat ebenfalls zum Zweck, dass die Seebahnstrasse und die Hardbrücke als wichtige städtische Achsen nicht überlastet werden und der Verkehrsfluss aufrechterhalten werden kann. Ebenfalls wird sie zeitweise während der Bauarbeiten für die Kanalsanierung unter der Rosengartenstrasse zur Verkehrsregelung genutzt werden.

Auf der Rosengartenstrasse verkehrten vor der Eröffnung der Westumfahrung rund 68 000 Fahrzeuge pro Tag (Fz/Tag). Mit der Eröffnung der Umfahrung sank der Tagesverkehr auf 60 000 Fz/Tag, während der Sanierung der Hardbrücke waren je nach Bauzustand zwischen 42 000 und 48 000 Fahrzeuge zu verzeichnen. Mit der nun wiedereröffneten Hardbrücke steigen die Frequenzen wieder.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Gemäss § 13 des Strassengesetzes des Kantons Zürich (StrG) sind Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Planaufgabe zur Stellungnahme zu unterbreiten. Beim Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse wurde der Bevölkerung das Projekt durch öffentliche Planaufgabe vom 4. November bis 5. Dezember 2011 bekanntgemacht.

Es handelt sich dabei um die so genannte Mitwirkung der Bevölkerung. In diesem Stadium der Projektierung wird der Bevölkerung das Projekt vorgestellt. Sinn und Zweck des Mitwirkungsverfahrens ist, die demokratische Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen. Sie soll sich ein Bild über die Strassenprojekte und deren finanziellen Folgen machen, die Meinung dazu abgeben und Vorschläge einbringen können.

Demgemäss kann jedermann innert 30 Tagen schriftlich Einwendungen gegen das geplante Projekt einreichen und Projektänderungen und -anpassungen verlangen.

Bei der Darstellung der geplanten Projekte für die Mitwirkung der Bevölkerung bestehen keine rechtlichen Vorgaben und es sind verschiedene Formen ohne Weiteres zulässig (Vorstudie, allenfalls Skizzen, Modelle usw.). In erster Linie müssen die aufgelegten Pläne die baulichen Veränderungen sichtbar machen. Es gibt in diesem Sinn keine Vorgaben, die bestehende Situation einzuzichnen. In der Regel dürfen die Pläne nicht mit Details überladen werden, die nicht zur baulichen Neugestaltung gehören, da diese es der Bevölkerung erschweren können, sich ein Bild über die baulichen Änderungen zu machen.

Das Projekt ist in diesem Stadium noch nicht bis ins Detail ausgearbeitet und es kann noch zu Projektänderungen kommen. Im Rahmen der weiteren Projektausarbeitung wird geprüft, ob die eingegangenen Einwendungen aus der Bevölkerung im Projekt berücksichtigt werden können. Zu den Einwendungen, die nicht berücksichtigt werden können, wird in einem Bericht schriftlich Stellung genommen. Dieser kann während 60 Tagen beim Tiefbauamt bzw. auf der Homepage (www.stadt-zuerich.ch/planaufgaben) eingesehen werden (§ 13 Abs. 3 StrG).

Gegenstand von Strassenbauprojekten sind nur bauliche Massnahmen im Strassenraum, wie Änderungen oder Neubau der Fahrbahn, Trottoirausbau, Baumpflanzungen, Radwege,

Fussgängerschutzinseln usw. Verkehrssignalisationen und Markierungen auf der Fahrbahn gehören zu den funktionellen Verkehrsvorschriften, die durch Verfügung des Vorstehers des Polizeidepartements verfügt werden und nicht Gegenstand des Strassenbauprojekts sind.

Zu Frage 2: Gemäss den Ausführungen zu Frage 1 kann festgehalten werden, dass die geplanten baulichen Massnahmen in den veröffentlichten Plänen beim Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG des Strassenbauprojekts Rosengarten-/Bucheggstrasse der Bevölkerung in rechtsgenügender Weise dargestellt wurden.

Das Mitwirkungsverfahren wird daher nicht sistiert und die Pläne nicht neu aufgelegt.

Zu Frage 3: Die Kostenschätzungen für das Projekt Busbevorzugung und Fussgängerübergänge Rosengarten-/Bucheggstrasse setzen sich voraussichtlich wie folgt zusammen:

Kostenzusammenstellung (gerundet)

	extern Fr.	intern Fr.
Stadt		
DAV		
Kostenvoranschlag	2 106 000	
Kostenvoranschlag MwSt 8 %	168 000	
Interner Aufwand geschätzt (etwa 180 h x Fr. 110.–)		20 000
TAZ		
Gesamtverkehrliche Optimierung (Anteil)	25 000	
Kostenvoranschlag Fussgänger 267	460 000	
Kostenvoranschlag Fussgänger 267 MwSt 8 %	37 000	
Kostenvoranschlag Brücke 269	1 615 000	
Kostenvoranschlag Brücke 269 MwSt 8 %	129 000	
Verwaltungskosten 7,5 % (Buchhaltung, PRM, Rechtsdienst, Leitung)		
- Anteil Konto Fussgänger 267		35 000
- Anteil Konto Brücke 269		121 000
Aufgelaufene interne Kosten bis 22.11.2011		176 673
Bei einem normalen Projektverlauf werden etwa 3 % für die Bauherrenfunktion eingesetzt		
- Anteil Konto Fussgänger 267		14 000
- Anteil Konto Brücke 269		48 000
M+V (interne Aufwendungen werden auf Sammelkonti Zürich-West rapportiert)		
VBZ		
Interne Aufwendungen (etwa 40 h x Fr. 155.–)		6 000
Total (Stadt)	4 540 000	420 673

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Ralph Kühne