

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 1. März 2017

113.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Umbau der Rötel- und Bucheggstrasse beim Bucheggplatz, Optionen bei einer Aufhebung der Rampe auf der Südseite der Bucheggstrasse sowie bei einem gemeinsamen integrierten Strassenprojekt mit der Baugenossenschaft Waidberg

Am 14. Dezember 2016 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/450, ein:

Der Stadtrat hat soeben ein Projekt für den Umbau der Rötel- und Bucheggstrasse beim Bucheggplatz gemäss §13 öffentlichen aufgelegt. Das Projekt für eine bessere Veloinfrastruktur und die behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestelle «Lägerstrasse» sieht umfangreiche und kostenintensive bauliche Massnahmen vor.

Auffällig am Projekt ist der Umstand, dass der Rampenaufgang aus der aufgehobenen Personenunterführung weiterhin belassen werden soll. Das führt zu einem mangelhaften Projekt und erhöht die Kosten.

Im Weiteren wurde die im Bau befindliche Überbauung der Baugenossenschaft Waidberg (BG Waidberg) nicht berücksichtigt. Insbesondere fand keine Abstimmung des Strassenprojektes mit der Umgebungsgestaltung der BG Waidberg statt. Es wurden Chancen für ein besseres Projekt und Synergien für ein kostengünstigeres Projekt veran. Ein integriertes Projekt würde weniger Fläche beanspruchen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Könnte nicht ein besseres und schlankeres Projekt erstellt werden, wenn die Rampe auf der Südseite, entlang der Bucheggstrasse, nicht mehr vorhanden wäre? Wurde diese Option im Rahmen der Projektierung geprüft? Was waren die Gründe eine solche Variante zu verwerfen, bzw. gar nicht erst zu prüfen?
2. Wurde nicht versucht mit der BG Waidberg ein gemeinsames, integriertes Projekt für die Fussgängerbereiche und die Umgebungsgestaltung zu erarbeiten? Falls nein, wieso nicht? Was waren die Erkenntnisse?
3. Wann wurde die Personenunterführung erstellt? Welche Funktionen hat sie heute noch? Bitte zwischen temporären (Zwischennutzung) und langfristigen Nutzungen unterscheiden.
4. Kann die Rampe nicht ersatzlos aufgehoben werden? Welche differenzierte Konsequenzen hätte die Aufhebung bzw. welche Ersatzmassnahmen wären nötig?
5. Wann sind an der Personenunterführung Erneuerung- und Werterhaltungsinvestitionen nötig? Mit welchen Aufwendungen ist zu rechnen? Wie hoch sind die aktuellen jährlichen Betriebskosten?
6. War die Beachtung der Baulinien Grund für die Ausprägung des vorliegenden Projektes? Aufgrund der in Ausführung befindlichen Überbauung der BG Waidberg ist offensichtlich, dass diese Baulinien seitens der BG für Generationen nicht mehr beansprucht werden. Könnten die Baulinien in diesem Fall - ohne wirtschaftliche Nachteile für die BG – weiter ins Grundstück verlegt werden?

Das Projekt Rötel-, Bucheggstrasse wurde vom 11. November bis 12. Dezember 2016 gemäss § 13 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) öffentlich aufgelegt.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Könnte nicht ein besseres und schlankeres Projekt erstellt werden, wenn die Rampe auf der Südseite, entlang der Bucheggstrasse, nicht mehr vorhanden wäre? Wurde diese Option im Rahmen der Projektierung geprüft? Was waren die Gründe eine solche Variante zu verwerfen, bzw. gar nicht erst zu prüfen?»):

Die Aufhebung der Rampe wurde im Rahmen der Projektierung frühzeitig geprüft. Die Rampe bildet den einzigen Zugang zu Räumlichkeiten, die bis auf Weiteres von verschiedenen Dienstabteilungen der Stadt Zürich und der Swisscom AG genutzt werden.

Zu Frage 2 («Wurde nicht versucht mit der BG Waidberg ein gemeinsames, integriertes Projekt für die Fussgängerbereiche und die Umgebungsgestaltung zu erarbeiten? Falls nein, wieso nicht? Was waren die Erkenntnisse?»):

Ein Einbezug der Baugenossenschaft (BG) Waidberg in die weitere Planung ist vorgesehen.

Zu Frage 3 («Wann wurde die Personenunterführung erstellt? Welche Funktionen hat sie heute noch? Bitte zwischen temporären (Zwischennutzung) und langfristigen Nutzungen unterscheiden. »):

Die Personenunterführung wurde zwischen 1969 und 1972 im Rahmen der Westtangente erstellt. 2005 wurde die Personenunterführung für die Öffentlichkeit geschlossen und zwei Treppen- und eine Rampenanlage wurden zurückgebaut. Durch die Fussgängerunterführung werden diverse Diensträume erschlossen, welche heute noch genutzt werden. Diese Diensträume werden von der Dienstabteilung Verkehr, der Wasserversorgung, der Swisscom AG und dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich genutzt. Diese Nutzungen sind für die Erfüllung der Aufgaben der Werke langfristig unverzichtbar und können deshalb nicht aufgegeben werden. Temporär werden die Diensträume auch vom Tiefbauamt als Zwischenlager für Material genutzt.

Zu Frage 4 («Kann die Rampe nicht ersatzlos aufgehoben werden? Welche differenzierte Konsequenzen hätte die Aufhebung bzw. welche Ersatzmassnahmen wären nötig?»):

Die Rampe kann nicht aufgehoben werden. Die Diensträume sind unverzichtbar und müssen weiterhin zugänglich sein. Bei einem Rückbau der bestehenden Rampe müsste ein alternativer Zugang erstellt werden, welcher die Transportmöglichkeit grosser Teile, z. B. Bobinen oder Schaltschränke, gewährleisten muss.

Zu Frage 5 («Wann sind an der Personenunterführung Erneuerung- und Werterhaltungsinvestitionen nötig? Mit welchen Aufwendungen ist zu rechnen? Wie hoch sind die aktuellen jährlichen Betriebskosten?»):

Die Personenunterführung wurde 2005 für die Öffentlichkeit ausser Betrieb genommen. Daher werden nur noch minimale Unterhaltsarbeiten geleistet. Investitionen in die Bausubstanz sind wegen des guten Zustands mindestens in den nächsten 20 Jahren nicht nötig. Jährlich fallen betriebliche Unterhaltskosten von etwa Fr. 1000.– bis Fr. 2000.– an, die z. B. Stromkosten, Kosten für die Reinigung der Rampe und für kleinere Reparaturen umfassen.

Zu Frage 6 («War die Beachtung der Baulinien Grund für die Ausprägung des vorliegenden Projektes? Aufgrund der in Ausführung befindlichen Überbauung der BG Waidberg ist offensichtlich, dass diese Baulinien seitens der BG für Generationen nicht mehr beansprucht werden. Könnten die Baulinien in diesem Fall – ohne wirtschaftliche Nachteile für die BG – weiter ins Grundstück verlegt werden?»):

Die derzeit bestehende Baulinie war eine Rahmenbedingung für die Planung der Trottoirbreite, da das Projekt vor der Überbauung BG Waidberg gestartet wurde. Wie erwähnt soll für die weitere Projektierung auch die BG Waidberg einbezogen werden. In diesem Rahmen soll auch eine Baulinienrevision geprüft werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti