

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 24. August 2016

647.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Budgetkürzung für die Velomassnahmen auf der Stampfenbachstrasse, bisherige Planungsschritte und Kosten für die Projektierung sowie Auswirkungen der beabsichtigten Gleiserneuerung für die Umsetzung der Velomassnahmen

Am 20. April 2016 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/143, ein:

In der Stampfenbachstrasse verzichtet der Stadtrat gemäss Medienmitteilung zum Stadtratsbeschluss vom 13. April 2016 offensichtlich auf die Umsetzung von Velomassnahmen. Begründet wird dies mit einer Kürzung beim Budget 2016 durch den Gemeinderat.

Die Stampfenbachstrasse ist eine Hauptroute gemäss Masterplan Velo und eine regionale Veloroute. Das ist als Auftrag zu verstehen, dass diese bei einem Bauprojekt realisiert werden sollen. Deshalb sind Forderungen nach Velomassnahmen berechtigt und gut begründet.

Der Stadtrat unterläuft den Willen der Mehrheit des Gemeinderates, die explizit immer wieder Velomassnahmen fordert. Die Kreditkürzung kann nicht als Absicht uminterpretiert werden, dass der Gemeinderat auf Velomassnahmen verzichten möchte. Vielmehr erfolgte die Kürzung mit dem Ziel ein besseres Projekt zu erarbeiten.

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

1. Gemäss kritisiertem Projekt sind Velomassnahmen nur möglich, durch eine seitliche Verschiebung der Tramgleise. Bedeutet dies nun, dass wegen der Erneuerung der Tramgleise in alter Lage, Velomassnahmen bis zur nächsten Gleiserneuerung - in mehr als 20 Jahren - nicht mehr möglich sind? Will der Stadtrat demnach willentlich auf Velomassnahmen verzichten?
2. Seit wann ist dem Stadtrat bekannt wann die Tramgleise in der Stampfenbachstrasse zur Erneuerung anstehen? Wieso wurde die Planung der Velomassnahmen nicht viel früher in Angriff genommen? Ist dem Stadtrat entgangen, dass der Gemeinderat seit mehreren Jahren echte Velomassnahmen verlangt?
3. Welche Kosten waren vorgesehen für das Projekt mit Velomassnahmen? Bitte die Kosten aufschlüsseln in Gesamtkosten, gebunden Ausgaben und gegliedert in die übliche Kostenstruktur, sowie detaillierte Nennung aller Budgetpositionen.
4. Hat der Stadtrat den Gemeinderat bzw. die RPK während der Beratung des Budgets ausreichend darüber aufgeklärt, dass er durch die Budgetkürzung nicht daran gehindert werden kann die Gleiserneuerung umzusetzen?
5. Das Vorgehen präjudiziert die möglichen bzw. verhindert Lösungen. Wird damit nicht mutwillig die Zusammenarbeit zwischen Stadtrat und Gemeinderat aufs Spiel gesetzt?
6. Was waren die verschiedenen Planungsabschnitte des Projektes mit Velomassnahmen gemäss Standardablauf mit detaillierten Zeitangaben?
7. Wann wurde das Verfahren nach §13 durchgeführt? Was war Gegenstand jenes Verfahrens? Was waren die wesentlichen Einwendungen und wie wurde damit umgegangen? Was wurde für das Auflageprojekt gemäss §16 verändert?
8. Wann wurde das Genehmigungsverfahren nach §16 durchgeführt oder ist das Verfahren noch hängig? Bitte detaillierte Angaben zum Ablauf des Verfahrens. Gibt es Einsprachen und was sind die Gründe? Musste das Projekt deshalb angepasst werden? Müsste ein verändertes Projekt nicht erneut öffentlich aufgelegt werden? Wurde das Projekt schon durch den Stadtrat festgesetzt oder gedenkt der Stadtrat auf die Festsetzung zu verzichten?
9. Muss ein allfälliger Abbruch des Verfahrens publiziert werden? Werden durch den Abbruch die Rechte der benachbarten Grundeigentümerschaften nicht verletzt, die sich in ihrem Verhalten auf eine geplante bauliche Massnahme eingestellt haben und nicht mit dem Verzicht darauf? Wie wurden die Nachbarschaften über den Verlauf des Verfahrens informiert?
10. Muss das Erneuerungsprojekt nicht öffentlich ausgeschrieben werden, damit die Rechte der Grundeigentümerschaften gewahrt bleiben?

11. Wieso hat der Stadtrat die Zeit während der Behandlung der Einsprachen nicht genutzt, mit dem Gemeinderat das Gespräch zu suchen, respektive bessere Lösungen im Sinne der Gemeinderatsmehrheit zu finden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Gemäss kritisiertem Projekt sind Velomassnahmen nur möglich, durch eine seitliche Verschiebung der Tramgleise. Bedeutet dies nun, dass wegen der Erneuerung der Tramgleise in alter Lage, Velomassnahmen bis zur nächsten Gleiserneuerung - in mehr als 20 Jahren - nicht mehr möglich sind? Will der Stadtrat demnach willentlich auf Velomassnahmen verzichten?«):

Im zur Ausführung vorgesehenen Projekt war die Führung von Tram und motorisiertem Verkehr stadteinwärts neu auf einer Fahrspur (Mischverkehr) vorgesehen. Damit hätte der erforderliche Platz für neue Velomassnahmen gewonnen werden können. Als Folge der Streichung der entsprechenden Budgetpositionen durch den Gemeinderat kann das vorgesehene Strassenbauprojekt nicht umgesetzt werden. Da die Erneuerung der Tramgleise keinen Aufschub mehr duldet, müssen die Gleise in alter Lage erneuert werden. Daraus resultiert, dass die vorgesehenen Velomassnahmen bis zu einem erneuten Ersatz der Gleise nicht umgesetzt werden können.

Zu Frage 2 («Seit wann ist dem Stadtrat bekannt wann die Tramgleise in der Stampfenbachstrasse zur Erneuerung anstehen? Wieso wurde die Planung der Velomassnahmen nicht viel früher in Angriff genommen? Ist dem Stadtrat entgangen, dass der Gemeinderat seit mehreren Jahren echte Velomassnahmen verlangt?«):

Die VBZ meldete die Gleiserneuerung bei der städtischen Bedürfniskoordination im September 2007 an.

Das Variantenstudium für Velomassnahmen, das ab 2009 gestartet wurde, erfolgte unter Berücksichtigung der im Verkehrsrichtplan enthaltenen regionalen Radroute bzw. der Hauptroute Velo gemäss Masterplan Velo (ab 2012).

Das Scheitern von Velomassnahmen hat in diesem Fall nichts mit der Planung zu tun. Die Planung war zeitgerecht und umfassend. Nachdem aber nur eine Lösung zur Realisierung von Velomassnahmen umgesetzt werden konnte und der Gemeinderat diese Lösung ablehnte, war der Spielraum ausgeschöpft und die Möglichkeit zur Realisierung der vorgesehenen Velomassnahmen entfiel.

Zu Frage 3 («Welche Kosten waren vorgesehen für das Projekt mit Velomassnahmen? Bitte die Kosten aufschlüsseln in Gesamtkosten, gebunden Ausgaben und gegliedert in die übliche Kostenstruktur, sowie detaillierte Nennung aller Budgetpositionen.»):

Der Kostenvoranschlag mit genauer Kostengliederung wurde für das redimensionierte Sanierungsprojekt erstellt; für das ursprüngliche Gesamtprojekt mit Velomassnahmen liegt eine Kostenschätzung von 3 Millionen Franken vor, mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 Prozent.

Zu Frage 4 («Hat der Stadtrat den Gemeinderat bzw. die RPK während der Beratung des Budgets ausreichend darüber aufgeklärt, dass er durch die Budgetkürzung nicht daran gehindert werden kann die Gleiserneuerung umzusetzen?«):

Der Gemeinderat wurde in der Debatte zum Budget 2016 vom Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Tramgleise zwingend 2016 ersetzt werden müssen und dass bei fehlendem Budget die Tramgleise an alter Lage ersetzt werden müssen. In verschiedenen intensiven Gesprächen erläuterte der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements einzelnen Exponentinnen und Exponenten des Gemeinderats die Situation an der Stampfenbachstrasse unmissverständlich. Dass die Erneuerung von Tramgleisen eine gebundene Ausgabe darstellt, für deren Vornahmen der Stadtrat abschliessend zuständig ist, ist allgemein bekannt. Gebundene Ausgaben müssen trotz Budgetstreichungen getätigt werden, wenn die Ausgaben zur Erfüllung der gesetzlich geordneten Verwaltungsaufgaben unbedingt erforderlich sind.

Zu Frage 5 («Das Vorgehen präjudiziert die möglichen bzw. verhindert Lösungen. Wird damit nicht mutwillig die Zusammenarbeit zwischen Stadtrat und Gemeinderat aufs Spiel gesetzt?»):

Der Stadtrat hat dem Gemeinderat ein ausgewogenes und mit dem Kanton abgesprochenes Gesamtprojekt vorgelegt. Durch die Budgetstreichungen hat der Gemeinderat in Kauf genommen, dass auf die Velomassnahmen verzichtet werden muss.

Zu Frage 6 («Was waren die verschiedenen Planungsabschnitte des Projektes mit Velomassnahmen gemäss Standardablauf mit detaillierten Zeitangaben?»):

Januar 2009	Projektstart Vorstudie
April 2009	Beurteilung Eignung Mischverkehr
Ab September 2009	Entwicklung Projektvarianten mit Verkehrssimulationen Beurteilung der Varianten in den städtischen Gremien
September 2012	Externe Prüfung zum Mischverkehr
März 2013	Variantenentscheid pro Mischverkehr
Mai 2013	Planauflage § 13 StrG
November 2013	Abschluss Vorstudie
Dezember 2013	Start Vorprojekt
September 2014	Begehrensäusserung § 45 StrG
Oktober 2015	Planauflage § 16 StrG

Zu Frage 7 («Wann wurde das Verfahren nach §13 durchgeführt? Was war Gegenstand jenes Verfahrens? Was waren die wesentlichen Einwendungen und wie wurde damit umgegangen? Was wurde für das Auflageprojekt gemäss §16 verändert?»):

Das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz wurde in Form einer öffentlichen Auflage vom 17. Mai 2013 bis 17. Juni 2013 durchgeführt.

Das Projekt umfasste damals die Stampfenbachstrasse im Abschnitt Stampfenbachplatz bis Meinradstrasse und beinhaltete Folgendes: Erneuerung der Tramgleise, Ersatz der Strassenbeläge, Sanierung von Werkleitungen, behindertengerechte Ausgestaltung der Tramhaltestellen Kronenstrasse und Beckenhof, Umsetzung der Veloroute mit Velomassnahmen und dazu Führung von Tram und motorisiertem Verkehr stadteinwärts neu auf einer Fahrspur (Mischverkehr, MIV).

Die wesentlichen Einwendungen betrafen den Mischverkehr Tram/MIV sowie die Velo- und Fussverkehrslösungen. Zum einen wurde verlangt, auf Mischverkehr und Kaphaltestellen gänzlich zu verzichten. Zum andern gab es die Forderung nach besseren Lösungen für den Velo- und Fussverkehr. Aufgrund des engen Strassenraums und des damit sehr eingeschränkten Spielraums konnten die Einwendungen nicht berücksichtigt werden.

Zu Frage 8 («Wann wurde das Genehmigungsverfahren nach §16 durchgeführt oder ist das Verfahren noch hängig? Bitte detaillierte Angaben zum Ablauf des Verfahrens. Gibt es Einsprachen und was sind die Gründe? Musste das Projekt deshalb angepasst werden? Müsste ein verändertes Projekt nicht erneut öffentlich aufgelegt werden? Wurde das Projekt schon durch den Stadtrat festgesetzt oder gedenkt der Stadtrat auf die Festsetzung zu verzichten?»):

Das Auflageverfahren nach § 16 Strassengesetz wurde vom 9. Oktober 2015 bis 9. November 2015 durchgeführt. Es gingen insgesamt drei Einsprachen ein. Das Strassenbauprojekt ist nicht festgesetzt worden. Das Verfahren wurde zufolge Gegenstandslosigkeit mit Stadtratsbeschluss vom 1. Juni 2016 als erledigt abgeschlossen. Über die Einsprachen darf aus Gründen des Datenschutzes keine detaillierte Auskunft erteilt werden. Immerhin kann gesagt werden, dass die Vorbringen zur Hauptsache Entschädigungsforderungen betrafen und dass die Einsprachen für den Projektabbruch nicht massgebend waren.

Zu Frage 9 («Muss ein allfälliger Abbruch des Verfahrens publiziert werden? Werden durch den Abbruch die Rechte der benachbarten Grundeigentümerschaften nicht verletzt, die sich in ihrem Verhalten auf eine geplante bauliche Massnahme eingestellt haben und nicht mit dem Verzicht darauf? Wie wurden die Nachbarschaften über den Verlauf des Verfahrens informiert.»):

Das Verfahren wurde mit Stadtratsbeschluss vom 1. Juni 2016 zufolge Gegenstandslosigkeit als erledigt abgeschrieben. Dies wurde den Einsprechenden mitgeteilt. Eine Publikation erfolgte nicht. Die vom Landerwerb betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die keine Einsprache erhoben haben, wurden mit einem Schreiben über die Gegenstandslosigkeit des Verfahrens orientiert. Die Rechte der benachbarten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden mit diesem Vorgehen gewahrt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Realisierung eines nach § 16 Strassengesetz publizierten Strassenbauprojekts.

Zu Frage 10 («Muss das Erneuerungsprojekt nicht öffentlich ausgeschrieben werden, damit die Rechte der Grundeigentümerschaften gewahrt bleiben?»):

Das Sanierungsprojekt muss nicht öffentlich aufgelegt werden, da es sich nicht um ein Strassenbauprojekt, sondern um ein reines Sanierungsprojekt für Tramgleise und Werkleitungen, ohne Massnahmen an der Strasse, handelt. Da lediglich die bestehende Strasseninfrastruktur bzw. die Werkleitungen in gleicher Lage erneuert werden, sind die Rechte der benachbarten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht betroffen.

Zu Frage 11 («Wieso hat der Stadtrat die Zeit während der Behandlung der Einsprachen nicht genutzt, mit dem Gemeinderat das Gespräch zu suchen, respektive bessere Lösungen im Sinne der Gemeinderatsmehrheit zu finden?»):

Der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements führte verschiedene intensive Gespräche mit Exponentinnen und Exponenten des Gemeinderats und insbesondere der RPK und wies ausdrücklich darauf hin, dass die Tramgleise auf jeden Fall 2016 ersetzt werden müssten und diesbezüglich kein Spielraum bestehe. Allen Beteiligten musste klar sein, dass die Streichung der neuen Ausgaben für Velomassnahmen im Budget nicht zu einem Stopp des Erneuerungsprojekts für die Tramgleise führen würde.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti