

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 27. Januar 2010

136. Schriftliche Anfrage von Dr. Guido Bergmaier und Hedy Schlatter betreffend Strassenunterhaltsarbeiten, Kosten für nicht erforderliche Bauanpassungen. Am 4. November 2009 reichten die Gemeinderätin Hedy Schlatter (SVP) und Gemeinderat Dr. Guido Bergmaier (SVP) folgende schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/510, ein:

Seit einigen Jahren kann man beobachten, wie bei fällig gewordenen Unterhaltsarbeiten auf Strassenzügen (Belagserneuerungen nach Rohrbrüchen, Sanierungen von Werkleitungen wie Kanalisation, Wasserversorgung, Telefon- resp. Glasfasernetz, Gas, Elektrizität usw.) gleichzeitig weitere Ausgestaltungs- und Veränderungsprojekte ausgeschrieben und auch realisiert werden. Und dies häufig als Folge gerade aktueller optisch-ästhetischer oder ideologischer Gründe, nicht aus technischer Notwendigkeit. U.a. sind auch nicht jedesmal alle Wünsche der Polizei betr. Verkehrssicherheit stichhaltig.

Mehrere Nachfragen bei Bauunternehmen und Verwaltung haben bestätigt, dass jährlich zusätzliche Kosten in Millionenhöhe bei zahlreichen Baustellen in der Stadt für modische, aber nicht relevante Neugestaltungen entstehen. Die Begründungen sind meist ähnlich:

«Wenn man schon eine Strasse aufreissen muss, dann kann man doch gleich noch andere Wünsche und Visionen ins Projekt einpacken und realisieren. Das kostet ja nicht viel mehr».

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

1. Wie gross ist der Anteil der Kosten (beispielsweise in Prozent) für zusätzliche Bauarbeiten, die nicht unbedingt mit den objektiv nötigen Strassen- und Unterbausanierungen realisiert werden müssten?
2. Wie gross waren die Ausgaben in der Stadt für alle Strassenunterhaltsarbeiten in Franken, und wieviel kosteten dabei die zusätzlichen Bauprojekte zur Umgestaltung in den betreffenden Strassenbereichen?
3. Wie entwickelten sich diese während den letzten paar Jahren?
4. Wie viele Steuerfranken könnten bei einer straffen Reduzierung des Wunsch- oder Machbaren auf das wirklich Notwendige für den Erhalt des Strassenkörpers jährlich in der Stadt eingespart werden?
5. Wie viele Stellen könnten dadurch bei der Verwaltung für wegfallende Planung und Realisierung eingespart werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkungen

Strassenräume in der Stadt Zürich erfüllen verschiedene Funktionen: Sie sind nicht nur wichtige Verkehrsbauten, sondern auch Aufenthaltsräume für Passanten und Besucher, Wohnumfeld für viele tausend Menschen und nicht zuletzt auch Räume, die einen wichtigen Beitrag zur städtischen Wirtschaft leisten. Damit die städtischen Strassen alle diese Funktionen erfüllen können und insgesamt zur hohen Lebensqualität in der Stadt Zürich beitragen, müssen sie im Kontext mit ihrer Umgebung betrachtet werden.

Die Stadt Zürich hat sich über die Jahre den Ruf einer Stadt mit hoher Lebensqualität erarbeitet und ist gleichzeitig ein Wirtschaftsraum von nationaler und internationaler Bedeutung. Nicht nur die Stadt, sondern der ganze Kanton profitiert von dieser wirtschaftlichen Positionierung. Die ausgezeichnete Infrastruktur und das Bild der öffentlichen Stadträume tragen entscheidend dazu bei, diesen Ruf und die damit verbundenen Standortvorteile zu erhalten.

Abklärungen, die in der Stadt Zürich über den Zusammenhang zwischen Wertschöpfung und Strassenraumgestaltung bzw. Verkehrsberuhigungsmassnahmen gemacht wurden, haben Folgendes ergeben:

An Strassen mit hohem Aufkommen an Langsamverkehr (Velo, Zufussgehende) und optimaler Oberflächengestaltung befinden sich tendenziell viele Unternehmen mit hohem Publikumsverkehr (Detailhandel, Gastronomie usw.). Insgesamt ist an diesen Strassen die Wertschöpfung von Geschäften mit hohem Publikumsverkehr am höchsten. An Strassen mit für den Langsamverkehr wenig attraktiver Oberflächengestaltung ist der Publikumsverkehr und somit die Wertschöpfung tiefer.

Diese Ergebnisse unterstreichen die Wichtigkeit, Strassenräume als öffentliche Stadträume mit einer für die Besuchenden möglichst hohen Aufenthaltsqualität zu gestalten und die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr auf einem tragbaren Niveau zu halten.

Studien zeigen eindeutig auf, dass es sich bei Gestaltungsmassnahmen keineswegs um zusätzliche Anliegen handelt, die der blossen Verschönerung der Stadträume dienen, sondern dass diese Massnahmen und das darin investierte Kapital sich in einer wesentlich höheren Wertschöpfung auszahlen.

Eine grosse Herausforderung bei der nachhaltigen Entwicklung des beschränkten öffentlichen Raumes als Lebens-, Wirtschafts- und Reisesstandort ist die zu erwartende städtebauliche Verdichtung. Der öffentliche Stadtraum ist eine wichtige Ressource, deren Qualität es angesichts der Verdichtung zu erhalten und weiter zu optimieren gilt.

Zu den Fragen 1 und 2: Bei Planung und Bau von Vorhaben im öffentlichen Grund ist es wichtig, dass alle Funktionen des Strassenraumes als Stadtraum berücksichtigt werden. Gestiegen ist nicht nur die Intensität der Nutzung, sondern auch das Interesse der Nutzerinnen und Nutzer an der Gestaltung. Ziel ist es, bei Infrastrukturerneuerungen möglichst auf die aktuellen Bedürfnisse und Wünsche sowohl der Bevölkerung als auch der Politik eingehen zu können, unter gleichzeitiger Einhaltung der Planungsleitlinien (z. B. Alleenkonzept oder Richtplaneinträge). Attraktive, gut gestaltete öffentliche Freiräume leisten einen wichtigen Beitrag zur städtischen Aufenthalts- und Lebensqualität und zur Zufriedenheit der Bevölkerung.

Mit der Strategie «Stadträume 2010», die vom Stadtrat im Mai 2006 beschlossen wurde, verfügt die Stadt Zürich über eine gesamtstädtische Strategie für die Gestaltung der öffentlichen Stadträume. In dieser Strategie ist festgehalten, dass die Neugestaltung öffentlicher Stadträume im Rahmen des koordinierten Bauens erfolgen soll, d. h., gleichzeitig mit anderen Tiefbauarbeiten wie Strassenunterhalt, Gleiserneuerung, Erneuerung von Werkleitungen usw. Somit werden keine zusätzlichen Bauvorhaben und Kosten für Umgestaltungen und Aufwertungen ausgelöst. Bauprojekte mit Umgestaltungen erfolgen im Rahmen von bautechnischen Bedürfnissen. In der Strategie «Stadträume 2010» wird zudem die Standardisierung von Elementen festgelegt. Dies ermöglicht eine standardisierte und günstige Beschaffung und senkt die Unterhaltskosten.

Im Jahr 2008 wurden für Strassen und Infrastrukturerneuerungen gesamthaft etwa 57 Mio. Franken aufgewendet. Diese Aufwendungen sind in «Werterhalt» von etwa 31,8 Mio. Franken und «Neu- und Ausbau» von etwa 25,2 Mio. Franken aufgeteilt.

Die Aufwendungen für den «Neu- und Ausbau» sind Aufwendungen für die Erweiterung der Strassenanlagen. Die Aufwendungen für den «Werterhalt» dienen zur Erneuerung und Werterhaltung der bestehenden Strassenanlagen.

Aufwendungen für Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen sind in den Kosten für Neu- und Ausbau enthalten.

Da die Ausgaben für Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen nicht separat erfasst werden, können diese nicht beziffert werden. Es ist indes davon auszugehen, dass die Kosten für Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen lediglich einen sehr kleinen Anteil der Aufwendungen für «Neu- und Ausbau» betragen. Soweit es sich um bedeutsame Projekte mit neuen Ausgaben über 2 Mio. Franken handelt, werden diese dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.

Zu Frage 3: Die Ausgaben für den Werterhalt und Neu- und Ausbau haben sich während der letzten Jahre folgendermassen entwickelt (Angaben in Mio. Franken):

Jahr	Walterhalt	Neu- /Ausbau	Total
2008	31,8	25,2	57,0
2007	29,4	29,2	58,5
2006	28,4	25,9	54,3
2005	28,1	28,0	56,1

Zu Frage 4: Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat ein Grundmodell zur Werterhaltung der Strasseninfrastruktur entwickelt. Dieses basiert auf der Überlegung, dass die Erhaltungsstrategie nachhaltig ist, wenn der jährliche Wertverlust der Strasseninfrastruktur und die realisierten Unterhaltsmaßnahmen sich die Waage halten. Mit dem beharrlichen Verfolgen dieses Werterhaltungsmodells kann sichergestellt werden, dass die zur Verfügung stehenden Steuergelder effizient und langfristig am wirksamsten eingesetzt werden. Das Tiefbauamt beschränkt sich in diesem Sinne auf das Notwendige für den Erhalt des Strassenkörpers.

Zu Frage 5: Wie einleitend erwähnt, sind Erneuerungen der Oberfläche laufend den aktuellen Bedürfnissen und Ansprüchen der Bevölkerung der Stadt Zürich, der Wirtschaft und des Gewerbes anzupassen.

Bei regelmässigen Strassenunterhaltsarbeiten müssen neue Funktionen und Nutzungen im Strassenraum berücksichtigt werden. Dabei wird oft eine neue Aufteilung des Strassenraumes nötig. Die städtischen Raumverhältnisse werden mit zunehmender Verdichtung der Stadt und steigenden Ansprüchen und Funktionen im öffentlichen Raum (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Aufenthaltsflächen usw.) zunehmend enger und die Planung von Bauvorhaben dadurch immer komplexer. Dem grösser werden den Aufwand wird durch optimierte Abläufe und Prozesse entgegengewirkt. Die dazu erforderlichen Ressourcen werden auch durch die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren und Abläufe mitbestimmt. Aus diesen Gründen lässt sich nicht direkt von den Baukosten auf die erforderlichen Ressourcen rückschliessen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy