

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

12.05.2004

821. Interpellation von Markus Schwyn und Roger Bartholdi, Birmensdorferstrasse, Übersicht über bauliche Massnahmen

Am 26. November 2003 reichten die Gemeinderäte Markus Schwyn und Roger Bartholdi (beide SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/455 ein:

Die Birmensdorferstrasse in Zürich Wiedikon ist seit Jahren eine Baustelle. Tramtrassees wurden erweitert und begrünt, Trottoirs verbreitert, Fahrspuren reduziert, unmögliche Traminseln realisiert, neue Tramhaltestellen geschaffen, neue Verkehrsanlagen realisiert und gefährliche Spurtrennungen eingebaut.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche baulichen Anpassungen wurden an und rund um die Birmensdorferstrasse zwischen Stauffacher und Stadtgrenze in den letzten 10 Jahren vorgenommen? (Die Interpellanten bitten um die detaillierte Angabe sämtlicher Bauvorhaben betreffend den Individual- und öffentlichen Verkehr).
2. Wie viel haben diese Bauvorhaben jeweils gekostet? (Die Interpellanten bitten um den gleichen Detaillierungsgrad wie bei Frage 1).
3. Wie viel haben sämtliche realisierten Bauvorhaben der letzten zehn Jahre für die Badenerstrasse und die Stampfenbachstrasse gekostet? (Eine summarische Angabe der Kosten genügt).
4. Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorwurf, dass offensichtlich Millionenbeträge – wohlwissend mit einer Salamitaktik – für die Durchsetzung rot-grüner Verkehrsanliegen an einzelnen Objekten am Parlament und am Stimmvolk vorbei ausgegeben werden, obwohl die Kompetenz des Stadtrates für den Gesamtbetrag bei weitem erschöpft wäre?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung

Die Stadt Zürich ist bestrebt, ihre Tiefbauarbeiten unter betriebswirtschaftlichen Überlegungen zu vergeben. Ein Bau wird erst dann in Angriff genommen, wenn die Lebensdauer der Anlage erreicht ist. Wenn z.B. die Birmensdorfer Strasse als Gesamtheit betrachtet und auf einen Schlag saniert würde, wäre dies nicht nur unwirtschaftlich, sondern geradezu eine Verschleuderung von Steuergeldern, da Teile erneuert werden müssten, die noch lange gebrauchsfähig wären. Im Weiteren haben Erfahrungen gezeigt, dass nicht nur die rein betriebswirtschaftliche Kostenbetrachtung für den einzelnen Bau eine Rolle spielt, sondern auch das Gesamtumfeld, insbesondere die volkswirtschaftlichen Folgen eines Baues. Aus diesem Grund legt die Stadtverwaltung grosses Gewicht darauf, verschiedene Bauvorhaben zusammenzunehmen und an einem Ort nur einmal zu bauen. Um diesen Auftrag erfüllen zu können, wurde im Tiefbauamt der Stadt Zürich schon vor Jahren eine Baukoordinationsstelle eingerichtet. Diese bearbeitet jährlich über 2000 Bauvorhaben, die dann zu koordinierten Bauprojekten zusammengefasst werden und in etwa 200 bis 250 Baustellen münden. Im Zusammenhang mit diesen Werkleitungsbauten werden jeweils auch die Oberflächen überprüft und heutigen Bedürfnissen, aufgrund von Sicherheitsüberlegungen und von Anliegen aus der Bevölkerung, angepasst.

Zu den Fragen 1 und 2: Folgende Bauten wurden in den Jahren 1993 bis 2002 mit den aufgeführten Kosten an der Birmensdorfer Strasse ausgeführt:

Bauten Tiefbauamt bzw. kombinierte Bauten

Baubezeichnung	ausgeführte Arbeiten	Kosten	Bauabrechnung
Birmensdorfer Strasse/ Haldenstrasse	Fussgänger-massnahmen	147 120.35	1994
Birmensdorfer Strasse Personenüberführung Waldegg	Instandstellung	83 900.85	1995
Birmensdorfer Strasse/Zweierstrasse/Goldbrunnen platz	Strassenbau und Kanalbau	3 971 562.55	1996
Birmensdorfer-/Werdstrasse	Fussgänger-massnahmen (Planung)	324.90	1996
Birmensdorfer Strasse Wasserschöpfli	Strassenbau	47 044.75	1997
Birmensdorfer Strasse Seebahnstrasse bis Zentralstrasse	Kanalbau	6 881.65	1997
Birmensdorfer Strasse/ Höfliweg	Fussgänger-massnahmen	367 978.20	1997
Birmensdorfer Strasse Wasserschöpfli	Strassenbau	160 930.55	1998
Birmensdorfer Strasse Strassburgstrasse bis Grüngasse	Strassenbau und Kanalreparatur	305 543.80	1998
Birmensdorfer Strasse Kurve zu Zurlindenstrasse	Radfahrer-massnahmen Strassenbau	1 286 866.75	1999
Birmensdorfer Strasse/ Werdstrasse/Gartenhofstrasse	Fussgänger-massnahmen Radfahrer-massnahmen Strassenbau	1 072 068.30	2000
Birmensdorfer Strasse 543	Kanalreparatur	7 266.70	2002
	Kosten	7 457 489.35	

Bauten Verkehrsbetriebe

Kurve Zurlindenstrasse	Gleiserneuerung	1 046 996.10	1996
Freyastrasse	Gleiserneuerung	1 857 489.40	1997
Goldbrunnenplatz	Haltestellengebäude	417 962.40	2001
Schleife Heuried	Gleiserneuerung	405 704.05	2001
Haltestelle Heuried	Gleiserneuerung	1 180 459.30	2002
VBZ Reparaturen:			
Birmensdorfer Strasse 435 bis 437	Trasse-Reparatur	24 000.00	1995
Birmensdorfer Strasse 477 bis 485	Trasse-Reparatur	50 000.00	1995
Birmensdorfer Strasse 297 bis 301	Gleisreparatur	76 000.00	1996
Birmensdorfer Strasse 437 bis 477	Trasse-Reparatur	228 000.00	1998
Birmensdorfer Strasse 380 bis 387	Trasse-Reparatur	83 000.00	1999

Birmensdorfer Strasse 387 bis 419	Trassee-Reparatur	164 000.00	2000
Baubezeichnung	ausgeführte Arbeiten	Kosten	Bauabrechnung
Birmensdorfer Strasse 255 bis 279	Gleisreparatur	40 000.00	2001
Schleife Triemli	Ersatz Einfahrtsweiche	90 000.00	2002
	Kosten	5 746 611.25	
Bauten Elektrizitätswerk			
Werdstrasse — Zweierplatz	Netzerneuerung		1995/1996
Albisrieder Strasse	TS Feldenmoos		1996
	Kosten	390 000.00	
Bauten Dienstabteilung Verkehr			
Triemli – Schweighofstrasse -	Busspur	31 974.50	2001
Triemli – Schweighofstrasse	Umbau GK-Standorte	223 358.05	2002
	Kosten	255 332.55	
	Total Kosten	13 849 433.15	

Die Wasserversorgung Zürich hat im fraglichen Zeitraum nur Kleinreparaturen (Rohrbrüche oder Hausanschlüsse) ausgeführt.

Zu Frage 3: In der Stampfenbachstrasse wurden im gleichen Zeitraum für Fr. 3 004 335.25 Bauvorhaben realisiert. In der Badener Strasse liegen die Kosten massiv höher und betragen Fr. 42 278 305.56.

Zu Frage 4: Wie einleitend dargelegt, hält sich der Stadtrat an das Prinzip der Wirtschaftlichkeit beim Bau solcher Vorhaben. Da der Stadtrat nicht nur an betriebswirtschaftlichen Überlegungen interessiert ist, sondern auch weitere Aspekte miteinbezieht (Gestaltung, Anliegen der Bevölkerung usw.), werden bei Werkleitungsbauten auch die Oberflächen überprüft und wenn nötig Anpassungen an die heutigen Gegebenheiten ausgeführt.

Im Weiteren sei festgehalten, dass die oben erwähnten Ausgaben allesamt gebundene Ausgaben waren. Sie dienten der technischen Erneuerung bestehender Anlagen bzw. der Erfüllung des Leistungsauftrages des Zürcher Verkehrsverbundes. Während die Ausgaben der Werke und des Tiefbauamtes sich auf § 121 des Gemeindegesetzes und Art. 10^{bis} der Gemeindeordnung sowie § 28 des Kreisschreibens der Direktion des Innern des Kantons Zürich über den Gemeindehaushalt stützen, ist die Rechtsgrundlage für die Anlagen der Verkehrsbetriebe Zürich § 3 i.V. mit § 25 des Personenverkehrsgesetzes. Es trifft aus diesen Überlegungen keinesfalls zu, dass eine Salamtaktik angewendet bzw. Objekte am Parlament oder am Stimmvolk vorbeigemogelt werden. Bei den in den vergangenen zehn Jahren realisierten Bauten hat der Stadtrat nie Kompetenzen überschritten. Die in Frage 4 geäußerte Vermutung trifft schlicht nicht zu.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug

der Stadtschreiber