

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 19. September 2001

**1491. Interpellation von Luzi Rüegg und Raphaela-Franziska Ulcay-Hauser betreffend Tessinerplatz, Schienenführung.** Am 14. März 2001 reichten Gemeinderat Luzi Rüegg (SVP) und Gemeinderätin Raphaela-Franziska Ulcay-Hauser (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/149 ein:

Seit Jahren prozessiert der Stadtrat gegen die Vereinigung Pro Bleicherweg wegen der geplanten Schienenführung am Tessinerplatz. Durch den Bau einer zweiten Wendeschleife kämen die Schienen zu nahe an die Liegenschaften 5 und 7 zu liegen.

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

1. Wie lange dauert der Streit zwischen der Stadt und der Vereinigung Pro Bleicherweg schon?
2. Wie hoch sind die für die Stadt Zürich (VBZ) entstandenen Kosten für alle bisherigen Projektierungen und Prozesse (bitte im Detail)?
3. Hält der Stadtrat, respektive die VBZ, noch am ursprünglichen Projekt fest?
4. Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorschlag, die Gleise westlich gegen den Bahnhof Enge zu verschieben?
5. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass eine Verschiebung der Gleise gegen den Bahnhof Enge eine Möglichkeit wäre, dem Wunsch der VBZ für eine zweite Wendeschleife und demjenigen der Vereinigung, die Gleise nicht so nahe an die Liegenschaften 5 und 7 zu bauen, zu entsprechen?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Am 21. April 1994 haben die Verkehrsbetriebe (VBZ) das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Dieses hat am 7. Juni 1994 eine Zwischenverfügung erlassen, worauf die Stadt am 1. Juli 1994 die Planvorlage im «Städtischen Amtsblatt» publizierte. Darauf ging die Einsprache eines Anliegers ein sowie die Einsprache der Vereinigung Pro Bleicherweg mit weiteren 13 Beschwerdeführern.

Die Plangenehmigungsverfügung des BAV datiert vom 11. November 1997. Gegen diese Verfügung erhob die Stadt Beschwerde beim Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Seither ist das Verfahren bei dieser Stelle pendent.

Die Stadt wehrt sich gegen die Auflage, den Gleisachsabstand zur ostseitigen Hausfassade von 5,5 auf 9,5 m zu vergrössern. Bei vielen Streckengleisen in Zürich beträgt dieser Abstand 6,5 m (Trottoir 2 m, Fahrbahn 3 m, Abstand zur Gleisachse 1,5 m); bei einem im Schritttempo befahrenen Wendegleis in einem Fussgängerbereich sind auch 5,5 m unbedenklich. Jede Vergrösserung des Abstandes zur Hausfassade brächte demgegenüber Nachteile bei der Platzgestaltung und würde sich für die VBZ in technischer und betrieblicher Hinsicht erschwerend auswirken, ohne dass den Nachteilen gleichgewichtige Vorteile gegenüberständen.

**Zu Frage 2:** Der Stadt sind während der über zwanzigjährigen Geschichte des Projektes Tessinerplatz folgende Kosten entstanden (gerundete Zahlen):

	Fr.
- In den Jahren 1980 bis 1993	202 550
- In den Jahren 1994 und 1995	2 050
- In den Jahren 1996 bis 1998	890
- 2000	1 140
- 2001 (bis März)	510

Die 36-jährige VBZ-Gleisanlage ist seit langem zur Erneuerung fällig. Ähnlich beanspruchte Gleisanlagen finden sich beim Bürkli- und beim Paradeplatz, wo die Gleise jeweils nach rund 25 Jahren ausgetauscht werden konnten. Den Verkehrsbetrieben Zürich sind zwecks Sicherstellung der Betriebstauglichkeit durch die Blockierung des Projektes Tessinerplatz stark angestiegene Reparatur- und Unterhaltskosten entstanden:

	Fr.
- 1995 und 1996	147 450
- 1997 und 1998	192 550
- 1999 und 2000	642 260

Um die Betriebstauglichkeit weiterhin zu erhalten, sind in den kommenden Jahren Aufwendungen ähnlichen Umfangs erforderlich.

Der verwaltungsinterne Aufwand für die Erarbeitung von Projekten, für die Ausarbeitung von Stellungnahmen, Vernehmlassungen, für Augenscheine, Besprechungen und so fort wird nicht erfasst.

**Zu Frage 3: Ja.**

**Zu den Fragen 4 und 5:** Bereits im 1994 dem BAV eingereichten Projekt sind die Gleise im Sinne der Optimierung möglichst weit gegen den Bahnhof Enge hin platziert worden. Eine noch weitergehende Verschiebung ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen, weil aufgrund der örtlichen Verhältnisse die Sicht der PW-Lenkenden auf am Fussgängerstreifen wartende Personen gefährlich kurz würde.

Demgegenüber ist der geplante Gleisachsabstand von 5,5 m zwischen der Grundstücksgrenze der Liegenschaften Tessinerplatz 5 und 7 und der äusseren Wendeschleife angesichts der niederen Tramgeschwindigkeiten und der Fussgängerzone wie dargelegt völlig ausreichend.

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

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber