

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Juni 2019

483.

Dringliche Schriftliche Anfrage der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend Verzögerung des Baustarts beim Velostadttunnel, Gründe für die Verzögerung und geplanter Zeitablauf für den Bau des Stadttunnels sowie Hintergründe zur Problematik des künftigen Rückbaus und zu den Auswirkungen auf andere Veloinfrastrukturprojekte

Am 8. Mai 2019 reichten die SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/180, ein:

In der Rechnung der Stadt Zürich des Jahres 2018 wird in den Bemerkungen zur Unterschreitung der Investitionen im TAZ vermerkt, dass der Baustart des Velostadttunnels sich erneut verschoben hat. Ursprünglich war die Eröffnung(!) im 2014 geplant. Nun ist, auf Rückfragen, von einem Baustart (!) im Frühjahr 2022 die Rede. Gleichzeitig hat der Stadtrat beim Negrellisteg gesagt, dass die Veloverbindung darüber nicht mehr so relevant sei. Dies weil ja bald der Velostadttunnel kommt.

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

1. Wie sieht der Zeitablauf beim Stadttunnel aus (Auflage nach § 16, Weisung an den Gemeinderat, Kreditbeschluss, Baustart, Eröffnung)?
2. Wie lange kann der Stadttunnel, aufgrund der Vereinbarung mit dem Astra, nach Eröffnung wahrscheinlich genutzt werden?
3. Immer wieder wurden verschiedenen Stellen als Bremsende genannt. Zuerst der Kanton, nun das Astra. Welche Anforderungen wurden von welchen Fachstellen, die über die Anforderungen des TAZ und der DAV hinausgehen, gestellt? Welche davon sind gelöst, welche noch nicht?
4. Mit welchen Baukosten ist zu rechnen? Wie ist der Kostenteiler oder wer sind die Kostentragenden?
5. In den Antworten auf die Rückfragen zur Rechnung 2018 wurde angetönt, dass ein Problem der mögliche Rückbau ist. Was umfasst der Rückbau? Wann ist dieser geplant? Aus welchem Grund? Warum muss dies beim Baustart schon geklärt sein?
6. Kann das Problem des Rückbaus vereinfacht werden, wenn z. B. Änderungen am regionalen oder kantonalen Richtplan vorgenommen werden?
7. Welche Learnings zieht der Stadtrat schon jetzt aus diesem Projekt? Sei es wegen der immensen Verzögerung und I oder wegen der Kostenexplosion?
8. Welche Auswirkungen haben die Verzögerungen auf andere Veloinfrastrukturprojekte um den Hauptbahnhof?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie sieht der Zeitablauf beim Stadttunnel aus (Auflage nach § 16, Weisung an den Gemeinderat, Kreditbeschluss, Baustart, Eröffnung)?»):

Die Planaufgabe nach § 16 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) fand vom 19. Mai bis 19. Juni 2017 statt. Es gingen drei Einsprachen ein. Die Einsprechenden stellen zur Hauptsache die Notwendigkeit der Rampe Konradstrasse in Frage bzw. verlangen, dass die Rampe soweit anzupassen sei, dass der Eingriff in die Konradstrasse möglichst gering gehalten werden kann. Sodann wurden verschiedene Sicherheitsaspekte – zufolge der unmittelbaren Nähe des Velotunnels zum Hauptbahnhof – geltend gemacht. Der Entscheid über die Einsprachen bzw. die Projektfestsetzung soll parallel zur Kreditweisung erfolgen.

Die Kreditweisung wird zurzeit erarbeitet, wobei noch Unklarheiten bezüglich der Höhe der Rückbaukosten und einer allfälligen Beteiligung des Kantons an diesen bestehen. Diesbezüglich laufen Verhandlungen mit dem Kanton (vgl. hierzu auch Antwort auf Frage 5). Es ist geplant, das Geschäft Ende 2019 dem Gemeinderat vorzulegen.

Der Baustart ist zurzeit im Frühling bzw. Sommer 2022 geplant, die Eröffnung im Sommer 2024, vorausgesetzt, die voraussichtlich notwendige Volksabstimmung kann im Frühling 2021 stattfinden.

Zu Frage 2 («Wie lange kann der Stadttunnel, aufgrund der Vereinbarung mit dem Astra, nach Eröffnung wahrscheinlich genutzt werden?»):

Die Vereinbarung über die Nutzung des Stadttunnels ist zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton Zürich abzuschliessen, da dieser für die Erstellung des Nationalstrassennetzbestandteils SN 3.4.1 und damit auch für den «Stadttunnel» zuständig ist. Die Nutzungsdauer ist Gegenstand der erwähnten Vereinbarung.

Die Stadt strebt eine möglichst lange Nutzungsdauer an, damit dem Investitionsschutz – angesichts der Höhe der Kosten – Rechnung getragen werden kann.

Zu Frage 3 («Immer wieder wurden verschiedenen Stellen als Bremsende genannt. Zuerst der Kanton, nun das Astra. Welche Anforderungen wurden von welchen Fachstellen, die über die Anforderungen des TAZ und der DAV hinausgehen, gestellt? Welche davon sind gelöst, welche noch nicht?»):

In Anbetracht der hohen Erstellungskosten für den Stadttunnel verlangte der Kanton, dass im Stadttunnel nebst Velos auch andere Fahrzeuge zugelassen werden. In diesem Punkt konnte zwischenzeitlich ein Kompromiss gefunden werden; der Tunnel darf von Velos (inklusive «langsamer» und «schneller» E-Bikes), E-Mofas, E-Leichtmotorfahrzeugen und Kleinmotorrädern mit Elektroantrieb genutzt werden. Noch ausstehend ist eine Einigung mit dem Kanton bezüglich der minimalen Nutzungsdauer und der Höhe der Rückbaukosten. Die Verhandlungen zu diesen Punkten laufen.

Das Anliegen der Stadt bezüglich einer möglichst langen Nutzungsdauer wurde auch gegenüber dem Astra geäussert. Im Frühling 2019 bestätigte das Astra, dass derzeit nur ein provisorisches Nutzungsrecht für den Stadttunnel erteilt werden kann.

Zu Frage 4 («Mit welchen Baukosten ist zu rechnen? Wie ist der Kostenteiler oder wer sind die Kostentragenden?»):

Die Baukosten betragen rund 35 Millionen Franken. In diesen Betrag sind jedoch noch keine Rückbaukosten eingerechnet, da deren Höhe im heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden kann (vgl. hierzu auch Antwort auf Frage 5).

An den rund 35 Millionen Franken beteiligt sich der Kanton Zürich über die Baupauschale mit voraussichtlich rund 30–40 Prozent.

Eine Beteiligung des Kantons an allfälligen Rückbaukosten ist wie erwähnt noch Gegenstand von Verhandlungen.

Zu Frage 5 («In den Antworten auf die Rückfragen zur Rechnung 2018 wurde angetönt, dass ein Problem der mögliche Rückbau ist. Was umfasst der Rückbau? Wann ist dieser geplant? Aus welchem Grund? Warum muss dies beim Baustart schon geklärt sein?»):

Die Rückbaukosten sind zufolge des Grundsatzes der Einheit der Materie in den Kredit einzurechnen.

Ob und wann ein Rückbau nötig wird, ist abhängig von den Verhandlungen über die Nutzung des Stadttunnels mit dem Kanton und von einem allfälligen zukünftigen Verkehrsprojekt (für den MIV) durch den heutigen Stadttunnel.

Die Höhe der Rückbaukosten ist abhängig vom erforderlichen Umfang der Rückbaumassnahmen. Diese sind mit dem Kanton noch nicht abschliessend verhandelt.

Zu Frage 6 («Kann das Problem des Rückbaus vereinfacht werden, wenn z. B. Änderungen am regionalen oder kantonalen Richtplan vorgenommen werden?»):

Der regionale Richtplan, der vom Kanton im Jahr 2017 genehmigt wurde, sieht im Bereich Stadttunnel eine regionale Veloroute von der Kasernenstrasse ins Sihlquai vor. Mit dem Bauprojekt Stadttunnel Nutzung Velo kann diesem Richtplaneintrag entsprochen werden. Dieser muss nicht geändert werden.

Im Netzplan des Bundes ist nach wie vor die Y-Lösung geplant. Gemäss Astra ist die SN 3.4.1 ein Teil der Netzzvollendung und unterliegt daher der Federführung des Kantons. Da der Stadttunnel jedoch im kantonalen Richtplan eingetragen ist, wird der Kanton nicht ohne weiteres Begehren zur Entlassung dieses Elements aus dem Nationalstrassennetz angehen. Das Element könnte planmässig erst im Rahmen der nächsten Anpassung am Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, etwa 2023, vom Bundesparlament aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden.

Zu Frage 7 («Welche Learnings zieht der Stadtrat schon jetzt aus diesem Projekt? Sei es wegen der immensen Verzögerung und / oder wegen der Kostenexplosion?»):

Der Stadttunnel ist ein komplexes Projekt mit vielen Beteiligten, auch ausserhalb der Stadtverwaltung. Für komplexe Projekte erstellt das Tiefbauamt während der Projektierungsphase neu eine detaillierte Risikoanalyse, die insbesondere die Kosten und den Terminplan berücksichtigt, die periodisch aktualisiert und für die weitere Planung berücksichtigt werden kann.

Zu Frage 8 («Welche Auswirkungen haben die Verzögerungen auf andere Veloinfrastrukturprojekte um den Hauptbahnhof?»):

Keine. Es muss lediglich ein Teil der Neugestaltung in der Kasernenstrasse zurückgestellt werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti