

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. Oktober 2015

887.

Dringliche Interpellation von Marcel Savarioud, Roger Tognella und 5 Mitunterzeichnenden betreffend Einhausung der Autobahn SN 1.4.4 in Schwamendingen, Zeitplan für die Realisierung des Projekts, mögliche Kostensteigerungen als Folge der Verzögerungen und Projektanpassungen sowie Sofortmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung

Am 19. August 2015 reichten Gemeinderäte Marcel Savarioud (SP), Roger Tognella (FDP) und 5 Mitunterzeichnende folgende Interpellation, GR Nr. 2015/276, ein (Dringlicherklärung am 23. September 2015)

1999 stimmte der Kantonsrat der Volksinitiative zur Einhausung der Autobahn SN 1.4.4. einstimmig zu. Der Kantonsrat gab im Februar 2006 –ohne Gegenstimme – mit Bewilligung des Objektkredites grünes Licht zur Autobahneinhausung. Der Gemeinderat beschloss den städtischen Objektbeitrag, die Stadt Zürcher Stimmbevölkerung gaben 2006 mit einem rekordverdächtigen Ja-Stimmen Anteil von über 82% ihren Segen dazu. Seither bestimmen Verzögerungen und damit einher gehend wachsender Unmut in der Bevölkerung das Projekt. Die letztmals voriges Jahr aktualisierte Projekt-Website des ASTRA verspricht nach wie vor Baubeginn 2017, ebenso wie der letzte e-huusig-Newsletter des gleichen Bundesamtes vom September 2012. Alles andere als ein prioritäres Vorantreiben des Vorhabens käme der Missachtung des mehrfach einstimmig bekräftigten Willens des Zürcher Gemeinderates gleich. Kürzlich musste nun den Medien entnommen werden, dem kantonalen Richtplanobjekt 4.2.2. Nr. 7 drohte eine erneute Verzögerung.

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

1. Geht der Stadtrat nach wie vor von einem Baubeginn 2017 aus, oder wie stellt sich der Zeitplan des Zürcher Stadtrates aktuell dar?
2. Welche Möglichkeiten hat der Stadtrat, um Einfluss auf den Baubeginn zu nehmen?
3. Welche konkreten Schritte hat der Zürcher Stadtrat in den vergangenen drei Jahren seit Kommunikation des Baubeginns 2017 unternommen, damit beim Bund die Realisierung der Autobahneinhausung beförderlich behandelt wird?
4. Ist der Stadtrat bereit sich bei den zuständigen Stellen aktiv dafür zu verwenden, dass allfälligen weiteren Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen bzw. nicht zu-erkannt wird?
5. Muss davon ausgegangen werden, dass es zu derartigen Kostensteigerungen kommt, dass in der Stadt Zürich als auch im Kanton neue Abstimmungen zur Finanzierung erfolgen müssten? Ist die Finanzierung des Anteiles des Bundes an der Einhausung gesichert?
6. Teilt der Stadtrat die Meinung, dem Bund sei der Leidensdruck der geplagten Anwohnerschaft nur unzureichend im Bewusstsein, und wie kann aus Sicht des Stadtrates dieser Leidensdruck dem Bund angemessen verdeutlicht werden?
7. Mit welchen Sofortmassnahmen könnte der Stadtrat sicherstellen, dass die geplagte Bevölkerung entlang der SN 1.4.4. kurzfristig wirksam geschützt wird?
8. Ist der Stadtrat bereit sich mit Nachdruck beim Bundesrat dafür einzusetzen, dass das zuständige Mitglied des Bundesrates bei einer nächsten Anpassung des Vorhabens diese vor Ort im Quartier persönlich der Bevölkerung mitteilen und für Fragen zur Verfügung stehen wird?
9. Wie kann und will der Stadtrat den Befürchtungen der Bevölkerung begegnen, das Vorhaben würde gar nie realisiert werden?
10. Wie beurteilt der Stadtrat grundsätzlich die Zusammenarbeit mit dem Bund in Bezug auf dieses Bauvorhaben?
11. Am 23. September 2015 hat der Gemeinderat mit Beschluss-Nr. 1259/2015 die Interpellation für dringlich erklärt.

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1 («Geht der Stadtrat nach wie vor von einem Baubeginn 2017 aus, oder wie stellt sich der Zeitplan des Zürcher Stadtrates aktuell dar? »):

Die Stadt Zürich wurde vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) darüber informiert, dass die ursprünglich für Frühling 2015 erwartete Plangenehmigungsverfügung (PGV) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation (UVEK) noch nicht ergangen ist. Die PGV, die allfällige projektrelevante Auflagen erhalten kann und zudem rechtsmittelfähig ist, stellt für die weiteren Arbeiten eine unabdingbare Voraussetzung dar. Vor Erhalt und Analyse der PGV können vonseiten ASTRA deshalb keine Terminprognosen für den Baubeginn abgegeben werden. Der Stadtrat geht aufgrund dieser Sachlage davon aus, dass 2017 allenfalls gewisse Vorarbeiten erfolgen können, dass ein Beginn der Hauptarbeiten im gleichen Jahr aber unwahrscheinlich ist.

Zu Frage 2 («Welche Möglichkeiten hat der Stadtrat, um Einfluss auf den Baubeginn zu nehmen? »):

Gemäss Nationalstrassengesetzgebung ist für das Planaufgabeverfahren und die Projektgenehmigung das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zuständig. Die Stadt Zürich ist in diesem Verfahren Partei. Sie hat deshalb keine Möglichkeit, das Verfahren zu beschleunigen und Einfluss auf den Baubeginn zu nehmen.

Zu Frage 3 («Welche konkreten Schritte hat der Zürcher Stadtrat in den vergangenen drei Jahren seit Kommunikation des Baubeginns 2017 unternommen, damit beim Bund die Realisierung der Autobahneinhausung beförderlich behandelt wird? »):

Die Stadt Zürich ist wie der Kanton Zürich in der Projektleitung und -steuerung des Einhausungsprojekts vertreten. Zusammen mit dem ASTRA, das die Federführung des Projekts innehat und ebenfalls an einer möglichst baldigen Realisierung interessiert ist, wurde seit Beginn des Aufgabeverfahrens das Projekt technisch weiterentwickelt, die Bauablaufplanung optimiert sowie Verfahrens- und Schnittstellenfragen geklärt – soweit dies als Vorbereitung für die nächste Phase nach Erhalt der PGV möglich ist. Aus Projektsicht sind damit die Voraussetzungen für eine beförderliche Weiterentwicklung gegeben. Massgebend für den Baubeginn ist zurzeit aber das Bewilligungsverfahren, auf das der Stadtrat keinen Einfluss hat.

Zu Frage 4 («Ist der Stadtrat bereit sich bei den zuständigen Stellen aktiv dafür zu verwenden, dass allfälligen weiteren Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen bzw. nicht zuerkannt wird? »):

Die Stadt ist im Plangenehmigungsverfahren selbst Partei und kann der verfahrensführenden Behörde keine Vorgaben machen, wie sie sich gegenüber anderen Parteien zu verhalten hat. Das UVEK arbeitet nach Massgabe der Verfahrensvorschriften gemäss Nationalstrassengesetzgebung. Seit Ablauf der Auflagefristen (Mai 2011 sowie Oktober 2012 [ergänzende Auflage «Projektanpassungen»]) ist es nicht mehr möglich, weitere Einsprachen gegen das Projekt zu erheben.

Gegen die noch ausstehende PGV kann innerhalb von 30 Tagen Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet darüber, ob einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen wird oder ob die von der Vorinstanz allenfalls entzogene aufschiebende Wirkung wieder hergestellt wird. Läuft die Beschwerdefrist ungenutzt ab, so wird die PGV rechtskräftig.

Zu Frage 5 («Muss davon ausgegangen werden, dass es zu derartigen Kostensteigerungen kommt, dass in der Stadt Zürich als auch im Kanton neue Abstimmungen zur Finanzierung erfolgen müssten? Ist die Finanzierung des Anteiles des Bundes an der Einhausung gesichert?»):

In der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt wurden der städtische und der kantonale Finanzierungsanteil am Basisprojekt fixiert; er kann sich nur noch durch die Teuerung verändern. Das heisst, der Bund trägt neben seinem Kostenteil von 56 Prozent auch das Risiko für allfällige Mehr- und Minderkosten. Inhaltlich wurden am Projekt seither keine Änderungen vorgenommen, die eine Anpassung der Vereinbarung rechtfertigen würden. Mehrkosten durch allfällige Projektänderungen trägt grundsätzlich diejenige Partei, auf deren Veranlassung die Änderung erfolgt.

Gemäss Aussage des ASTRA sind die Investitionskosten für die Einhausung Schwamendingen innerhalb der Mehrjahresplanung berücksichtigt. Die effektiven Jahresbudgets werden jeweils in der Herbstsession durch das Eidgenössische Parlament für das Folgejahr bewilligt und freigegeben.

Zu Frage 6 («Teilt der Stadtrat die Meinung, dem Bund sei der Leidensdruck der geplagten Anwohnerschaft nur unzureichend im Bewusstsein, und wie kann aus Sicht des Stadtrates dieser Leidensdruck dem Bund angemessen verdeutlicht werden? »):

Dem ASTRA, das als Bauherrin der Einhausung an verschiedenen Informationsveranstaltungen beteiligt war, ist bewusst, dass die Stadt und insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner eine möglichst rasche Realisierung der Einhausung wünschen. Als Partei im Plangenehmigungsverfahren hat das ASTRA aber ebenfalls keine Möglichkeit, auf das Verfahren Einfluss zu nehmen.

Zu Frage 7 («Mit welchen Sofortmassnahmen könnte der Stadtrat sicherstellen, dass die geplagte Bevölkerung entlang der SN 1.4.4. kurzfristig wirksam geschützt wird? »):

Die Gebäude entlang der Autobahn sind mit Lärmschutzfenstern ausgerüstet und/oder teilweise durch Lärmschutzwände abgeschirmt. Der Stadtrat sieht keine Möglichkeit, die Bevölkerung entlang der SN 1.4.4 kurzfristig weitergehend zu schützen. Zusätzliche bauliche Interventionen würden einerseits lange Planungs-, Bewilligungs- und Bauphasen bedingen. Andererseits wäre jegliche Investition in bauliche Massnahmen angesichts der kurzen zu überbrückenden Zeitspanne ökonomisch nicht vertretbar. Das Verfügen von Temporeduktionen auf dem betreffenden Autobahnabschnitt, die sich auf die Lärm- und Luftsituation günstig auswirken könnten, liegt nicht in der Kompetenz der Stadt.

Zu Frage 8 («Ist der Stadtrat bereit sich mit Nachdruck beim Bundesrat dafür einzusetzen, dass das zuständige Mitglied des Bundesrates bei einer nächsten Anpassung des Vorhabens diese vor Ort im Quartier persönlich der Bevölkerung mitteilen und für Fragen zur Verfügung stehen wird? »):

Das Projekt der Einhausung Schwamendingen hat einen Planungsstand erreicht, der wesentliche inhaltliche Anpassungen aus Sicht ASTRA, Kanton und Stadt als unwahrscheinlich erscheinen lässt. Sollte dieser Fall dennoch eintreten, wird der Stadtrat dessen Ursache analysieren und mit dem ASTRA die geeignete Art der Kommunikation festlegen.

Zu Frage 9 («Wie kann und will der Stadtrat den Befürchtungen der Bevölkerung begegnen, das Vorhaben würde gar nie realisiert werden? »):

Zwischen Bund, Kanton und Stadt existiert ein rechtsgültiges Vertragswerk zur Erstellung der Einhausung, das kein einseitiges Rücktrittsrecht vorsieht. Die Verzögerung ist denn auch nicht auf mangelnde Planungsleistungen zurückzuführen, sondern auf Unwägbarkeiten im Plangenehmigungsverfahren. Im Übrigen wurden gerade auch vonseiten Bund bereits erhebliche Leistungen erbracht, z. B. zur Erarbeitung des Auflageprojekts, für Vorarbeiten am Detailprojekt oder für freihändigen Landerwerb.

Zu Frage 10 («Wie beurteilt der Stadtrat grundsätzlich die Zusammenarbeit mit dem Bund in Bezug auf dieses Bauvorhaben? »):

Die Zusammenarbeit mit dem ASTRA als Bauherrin ist organisatorisch und bezüglich der Abläufe bestens eingespielt und basiert auf einem gegenseitigen Vertrauensverhältnis.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti