

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 18. September 2019

835.

Interpellation der GLP-Fraktion betreffend Bündelung der Zuständigkeit für Verkehrsfragen, Vor- und Nachteile sowie Synergiepotenzial eines Departements für Mobilität

Am 3. April 2019 reichte die GLP-Fraktion folgende Interpellation, GR Nr. 2019/131, ein:

Der Stadtrat hat nach der Ablehnung der Initiative «7 statt 9» gesagt, dass er die Optimierung und Überprüfung der Effizienz des Stadtrats sowie der Departemente als Daueraufgabe sieht. Bei Verkehrsfragen ist es in der Regel so, dass Amt A sagt, dass sie ja gerne würden, aber Amt B leider blockiert. Die Buchstaben A und B lassen sich frei mit Tiefbauamt, Dienstabteilung Verkehr oder VBZ besetzen. Andere Städte wie z.B. Bern oder Kantone wie z.B. Basel haben gute Erfahrungen mit einem «Amt für Mobilität» gemacht und so den Betrieb und die Planung des Verkehrs aus einer Hand realisiert.

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

1. Wie steht der Stadtrat grundsätzlich einem «Departement für Mobilität», also einem Zusammenschluss von TAZ, DAV und VBZ unter einer Leitung, gegenüber?
2. Sieht der Stadtrat bei der bestehenden «Zerstückelung» der Verkehrsthemen Handlungsbedarf? Und wenn ja, welche? Oder sieht er die Breite der Zuständigkeiten und Verwaltungsabteilungen als «Vorteil»? Und wenn ja, welche?
3. Welche Vor- und Nachteile sieht der Stadtrat in einem integrierten Mobilitäts-Departement?
4. Wie gross wäre, nach Ansicht des Stadtrats, das Synergiepotential eines solchen Mobilitäts-Departements?
5. Müssten ggf. noch weitere Ämter in ein Mobilitäts-Departement inkludiert werden? Und wenn ja, welche?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2 («Wie steht der Stadtrat grundsätzlich einem «Departement für Mobilität», also einem Zusammenschluss von TAZ, DAV und VBZ unter einer Leitung, gegenüber?»; «Sieht der Stadtrat bei der bestehenden «Zerstückelung» der Verkehrsthemen Handlungsbedarf? Und wenn ja, welche? Oder sieht er die Breite der Zuständigkeiten und Verwaltungsabteilungen als «Vorteil»? Und wenn ja, welche?»):

Die Mobilität ist ein sehr vielschichtiges Thema. Es ist eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand, eine integrale Betrachtung bei der Planung und dem Betrieb des Verkehrs vorzunehmen. Bei der Gesamtverkehrsplanung einer Stadt gibt es zahlreiche Themen, die zu koordinieren sind. Die Abstimmung mit der Stadtraumplanung, der Siedlungsentwicklung und mit Umweltthemen ist ebenso wichtig wie die Koordination zwischen den Verkehrsmitteln.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass sich alle Gemeinwesen auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene immer wieder mit der Frage der Schnittstellen und Synergien befassen und die Idee eines Departements für Mobilität in der Stadt Zürich bereits mehrfach diskutiert wurde. Konkret schlug der Stadtrat im Jahr 2003 (GR Nr. 2003/18) ein Departement für Sicherheit und Mobilität im Rahmen einer umfassenden Verwaltungsreform vor, das aber im Gemeinderat keine Zustimmung erhielt. Auch in der Diskussion um die Volksinitiative «Mehr Geld für Zürich: 7 statt 9 Stadträtinnen und -räte» (GR Nr. 2017/19) wurde das Beispiel der Schnittstellen bei der Mobilität oft angeführt.

Die drei Verkehrsdienstabteilungen Dienstabteilung Verkehr (DAV), Tiefbauamt (TAZ) und Verkehrsbetriebe (VBZ) sind besonders stark engagiert in den Mobilitätsfragen. Aber auch weitere Dienstabteilungen haben einen engen Bezug zu Mobilitätsfragen, allen voran das Amt für Städtebau, Grün Stadt Zürich und die Stadtentwicklung.

Erfahrungen aus andern Städten und von Kantonen zeigen, dass eine Vermeidung von Schnittstellen im Mobilitätsthema nicht möglich ist. Das Aufgabengebiet im Mobilitätsbereich ist zu breit, um umfassend von einer Einheit bearbeitet werden zu können. Die Schnittstellen

können aber besser oder schlechter gelegt werden. Entscheidend für eine erfolgreiche Bearbeitung dieses vielschichtigen Aufgabengebiets sind insbesondere klar definierte, zweckmässige Prozesse der Zusammenarbeit der Verwaltungsabteilungen und der Personen, die das gemeinsame Ziel der stadtverträglichen Mobilität verfolgen.

Angesichts des Wandels im Mobilitätsbereich (Digitalisierung, Sharing-Ökonomie, E-Mobilität usw.) und den sich stellenden Herausforderungen (Bevölkerungswachstum, Zunahme an Arbeitsplätzen der Stadt Zürich, Stärkung Zürichs als Destination im Städtetourismus usw.) erachtet der Stadtrat die Fragestellung, wie Stadtrat und Stadtverwaltung die städtische Mobilität steuern und Mobilitätsthemen angehen, als sehr wichtig. Er will sich daher mit dem Thema befassen und dabei auch die von der Interpellation aufgeworfenen Fragen prüfen. Im Rahmen der Beantwortung des Postulats der SP-, Grüne- und AL-Fraktionen vom 28. Februar 2018 betreffend Vorlage eines Berichts zur Reorganisation der Verwaltung (GR Nr. 2018/78) will der Stadtrat über den Stand der Prüfung berichten.

Zu den Fragen 3 und 4 («Welche Vor- und Nachteile sieht der Stadtrat in einem integrierten Mobilitäts-Departement?»; «Wie gross wäre, nach Ansicht des Stadtrats, das Synergiepotential eines solchen Mobilitäts-Departements?»):

Die drei Verkehrsdienstabteilungen arbeiten heute in bewährter Art eng und partnerschaftlich zusammen. Die Schnittstellen sind bekannt und werden gut bearbeitet. Ein Zusammenschluss von DAV, TAZ und VBZ hätte grosse organisatorische Auswirkungen, die mit Vor- und Nachteilen verbunden wären. Grundsätzlich ist vorstellbar, dass aus der Neuorganisation von Dienstabteilungen ein Nutzen resultieren und Synergien erzielt werden könnten.

Zu beachten ist aber auch, dass es im Mobilitätsbereich nicht nur stadtinterne Schnittstellen gibt, sondern auch Schnittstellen zwischen städtischen Dienstabteilungen und kantonalen Organisationen und Ämtern wie etwa beim öffentlichen Verkehr mit den Akteuren VBZ und ZVV bei der Angebotsplanung und Finanzierung oder zwischen der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich mit Dienstabteilungen des Kantons Zürich im Bereich der Planung und des Unterhalts von Strassen mit überkommunaler Bedeutung in der Stadt Zürich gemäss Art. 43 und 44 Strassengesetz (StrG, LS 722.1). In die Überlegungen ist auch einzubeziehen, dass der Aufwand für die Initialisierung und die Umsetzung eines solchen Reorganisationsvorhabens beachtlich ist und über längere Zeit viele Personalressourcen gebunden werden.

Dass die drei Verkehrsdienstabteilungen heute in drei Departementen angesiedelt sind, hat auch den Vorteil, dass gerade bei den stark umstrittenen Themen der Verkehrspolitik nicht eine einzelne Departementsvorsteherin oder ein einzelner Departementsvorsteher die gesamte politische Verantwortung trägt und dass die verwaltungsintern breit erarbeiteten Lösungen in der Regel sachlich und politisch mehrheitsfähig sind.

Zu Frage 5 («Müssten ggf. noch weitere Ämter in ein Mobilitäts-Departement inkludiert werden? Und wenn ja, welche?»):

Wie in den Ausführungen zu den Fragen 1 und 2 dargelegt, haben weitere Dienstabteilungen einen engen Bezug zu Mobilitätsfragen. Im Rahmen der Überlegungen, wie Stadtrat und Stadtverwaltung die städtische Mobilität zukünftig steuern und die Mobilitätsthemen angehen wollen, sind die Rollen und Beiträge dieser Dienstabteilungen Teil der Überlegungen.

Vor dem Stadtrat

der stv. Stadtschreiber

Michael Lamatsch