

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 13. April 2011

427. Interpellation von Dr. Bernhard im Oberdorf und Bruno Wohler betreffend Umbau der Tramhaltestelle Milchbuck, Kosten und Planungsmängel. Am 12. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) und Bruno Wohler (SVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2011/9, ein:

Im Laufe einer langen Bauzeit ist die Tramhaltestelle am Milchbuck umgebaut worden. Das Ergebnis ist enttäuschend, insbesondere weil der Witterungsschutz schlecht ist; es ist sogar davon die Rede, dass die neue Station schlechter sei als die alte. Bei Wind regnet es unter die klein bemessenen Dächer. Da oft auch zwei Tramzüge hintereinander halten, muss oft von vorne nach hinten und umgekehrt gewechselt werden. Stadteinwärts besteht zwischen den Dächern ein Unterbruch, stadtauswärts gibt es nur einen einzigen kleinen Unterstand. Auch der Kiosk ist so klein bemessen, dass er als regensicherer Unterschlupf nicht geeignet ist. Es stellen sich daher einige Fragen:

1. Was hat der Umbau gekostet? Wäre es auch preisgünstiger möglich gewesen?
2. Wer ist für den Umbau verantwortlich - innerhalb der Stadt als auch bei den mit dem Umbau beauftragten Dritten?
3. Warum hat man überhaupt einen Umbau vorgenommen, der keine Verbesserung, sondern betreffend Witterungsschutz eher eine Verschlechterung gebracht hat?
4. Warum hat der Umbau so lange gedauert - wochenlang wurde teilweise nicht gearbeitet?
5. Haben die Verantwortlichen bei der Planung was gedacht? Und falls ja: wer von den Verantwortlichen hat konkret was gedacht?
6. Die Einrichtung des Bancomaten der ZKB ist an sich erfreulich; der Sichtschutz ist aber schlechter als andernorts. Warum ist das so? Wird das noch verbessert?
7. Gedenkt man die unbefriedigende Lösung der ganzen Tramstation noch nachzubessern, ohne dass der Stadt damit Mehrkosten entstehen? Wer trägt dann die Kosten?
8. Wenn Nachbesserungen nicht ohne Mehrkosten für den Steuerzahler möglich wären: Was will man dann tun? Wer wird dann zur Verantwortung gezogen?
9. Sollte es nicht zu substantziellen Verbesserungen kommen: Wie gedenkt man dann die Fahrgäste für die Verschlechterung zu entschädigen?

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Hochbaudepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Haltestelle Milchbuck wird täglich von rund 34 000 Fahrgästen frequentiert und gehört damit zu den wichtigsten Haltestellen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Die Infrastruktur der Haltestelle sowie die Verkaufs- und Dienstgebäude hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und mussten erneuert werden.

Das in den Jahren 2003/2004 ausgearbeitete Wettbewerbsprojekt war mit mehr Dachflächen und Windschutz vorgesehen. Das Projekt konnte die Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und des Stadtrates jedoch nicht einhalten; die Baukosten wurden als zu hoch eingestuft. So musste ein neues Projekt erarbeitet werden, das einerseits mit den gegebenen finanziellen Mitteln auszukommen, andererseits aber den hohen funktionalen und gestalterischen Anforderungen an die Haltestelle Rechnung zu tragen hatte. Es wurde versucht, mit standortgerechter Gestaltung so viele Dachflächen wie möglich zu bauen. Vor allem auf der Hauptinsel sind deshalb die Dachflächen deutlich grösser als bis anhin. Auch der Unterstand

auf der Traminsel Richtung Schwamendingen und Oerlikon ist grösser als früher. Auf eine zweite gedeckte Halteposition musste verzichtet werden, da sich an dieser Lage ein 150-kV-Rohrblock des ewz befindet, welcher nicht überbaut werden darf. Aufgrund der nicht festgelegten Reihenfolge der Tramlinien warten die meisten Fahrgäste allerdings an der vorderen Halteposition. Dies haben Studien gezeigt. Im Sinne einer einfachen und kostengünstigen Lösung wurde für die Gestaltung der Haltestelle Milchbuck eine Lösung mit einzelnen Wartehallen umgesetzt.

Der Kiosk ist neu als begehbare Kiosk ausgestaltet und nicht mehr als Schalterkiosk. Dies hat den Vorteil, dass sich kein Rückstau der anstehenden Personen bildet, welcher den Fluss der Zufussgehenden/Fahrgäste behindert. Durch die schmalen Platzverhältnisse auf der Mittelinsel stösst der Kiosk in seiner Dimension an seine absolute Grenze. Trotz beschränkter Mittel war es möglich, den einfachen Kiosk aufrechtzuerhalten und für Kunden attraktiver zu gestalten.

Die Fragen können im Einzelnen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Die Gesamtkosten für die Ersatzneubauten, die Neugestaltung der Haltestelle und die Erneuerung der Werkleitungen betragen 5,1 Mio. Franken. Die Stadt Zürich ist bestrebt, die Baukosten möglichst günstig zu halten und die Projektziele umzusetzen. Bei der Erneuerung der Haltestelle Milchbuck standen neben der benutzerfreundlichen und zeitgemässen Erneuerung der Infrastruktur auch Sicherheitsansprüche wie Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle und ausreichende Beleuchtung im Vordergrund. Darüber hinaus wurde die Gestaltung in die bestehende Umgebung eingebunden.

Die Hochbauten kosten Fr. 2 580 000.– (BKP 1 bis 9). Es werden keinerlei Reserven benötigt. Auf eine möglichst kostengünstige Lösung wurde grosser Wert gelegt. Das wurde erreicht. Die Zielsetzung lautete: «design to cost» mit möglichst vielen Dachflächen. Das Projekt wurde unter diesen Prämissen entwickelt, optimiert und umgesetzt.

Zu Frage 2: Für die Gesamtprojektleitung war das Tiefbauamt der Stadt Zürich zuständig. Für das Teilprojekt Hochbau hat das Amt für Hochbauten von den Verkehrsbetrieben den Auftrag erhalten, die Haltestelle unter Berücksichtigung einer Kostenvorgabe von maximal 2,6 Mio. Franken und kurzer Realisierungszeit umzubauen. Das Architekturbüro Camenzind und Bosshard aus Zürich hat diese Vorgaben in seiner Planung berücksichtigt und erfolgreich umgesetzt.

Zu Frage 3: Trotz der seit Jahren andauernden hohen und aufwändigen Unterhaltsarbeiten war der Zustand der alten, zum Teil provisorischen Wartehäuschen schlecht. Der Milchbuck befindet sich gemäss dem Bedeutungsplan zudem in einem regional/stadtweit bedeutenden öffentlichen Stadtraum (siehe Ordner «Stadtträume 2010 – Umsetzung der Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum»). An diesen Orten des öffentlichen Lebens sind gestalterisch hochwertige Schwerpunkte zu schaffen. Aufgrund der hohen Instandhaltungskosten, veränderten Anforderungen und Vorstellungen an eine öffentliche Haltestelle sowie der besonderen Umsteigesituation am Fusse des Irchelparks wurde ein Ersatzneubau als die betrieblich und wirtschaftlich richtige Lösung erachtet.

Die Haltestellenwände mit dazugehörigen Sitzbänken wurden azentrisch bzw. zur Mittelachse versetzt angeordnet. Die weiter von der jeweiligen Kante entfernte Wandscheibe definiert den Warteraum für Trams oder Busse. In diesen Bereichen entsteht durch den Versatz der Wandscheibe eine grosszügige Überdachung von 3,2 m bis 3,8 m. Alles in allem wurden etwa 400 m² Dachfläche geschaffen. Die Überdachung und somit der Witterungsschutz ist im Vergleich zu anderen Haltestellen grosszügig bemessen. Am Stauffacher beispielsweise beträgt die Dachfläche knapp 150 m² für die gleiche Haltestellengrösse. Eine Seite der Haltestelle ist völlig ungedeckt.

Zu Frage 4: Der Umbau wurde unter Berücksichtigung der Situation vor Ort (Aufrechterhal-

tung des Tram-/Busbetriebs mit 34 000 Passagieren pro Tag) zügig durchgezogen. Ein Teil der Arbeiten wurde nachts ausgeführt. Die städtischen Arbeitszeitvorgaben, wonach in zwei aufeinander folgenden Nächten gearbeitet wird und die dritte Nacht arbeitsfrei bleibt, wurden eingehalten.

Gewisse unumgängliche Unterbrüche, die auf die spezielle Situation vor Ort (Tram-/Busbetrieb, Sicherheit der Passagiere) zurückzuführen waren, sind bei einer Realisation unter Betrieb nicht zu verhindern. Dass vor Ort wochenlang nicht gearbeitet worden sei, trifft nicht zu.

Zu Frage 5: Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beauftragten Ingenieur- und Architekturbüros, den städtischen Werken und Ämtern sowie Dritten entwickelt.

Die folgenden Planungsvorgaben wurden eingehalten:

- Rückstau beim Kiosk entfällt. Somit können die Fahrgäste ohne grösseren Personenstau alle Haltekanten erreichen.
- Materialisierung: Sehr robuste, langlebige und unterhaltsarme Materialien (Vandalismus, Betriebskosten).
- Grosse Übersichtlichkeit und ein besseres subjektives Sicherheitsempfinden dank der versetzten Wandscheiben, der guten Ausleuchtung und einer Videoüberwachungsanlage.
- Entsprechend den betrieblichen Anforderungen und engen Platzverhältnissen wurde der Personenfluss (Frequenz 34 000 Fahrgäste pro Tag) optimiert.

Zu Frage 6: Der Standort des Bancomaten wurde aufgrund von Kundenbedürfnissen bestimmt und dabei auf kurze Wege und schnelle Zugänglichkeit grosser Wert gelegt.

Nicht oder schlecht einsehbare Standorte führen jeweils bei Passanten zu grösserem Unbehagen. Ein weiteres Problem ist der Vandalismus. Beide Probleme traten bei der alten Situation vermehrt auf. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums werden versteckte Nischen absichtlich vermieden – auch beim Bancomaten. Eine gewisse öffentliche Situation vermittelt auch Sicherheit beim Bargeldbezug. Schliesslich hat die Zürcher Kantonalbank diesen Standort sehr begrüsst. Die Bank hat bei der Planung, der Platzierung und beim Bau kein einziges Mal Bedenken betreffend die Sicherheit der Nutzenden geäussert. Zudem ist der Vorbereich des Bancomaten durch die Videoüberwachung abgedeckt.

Zu den Fragen 7, 8 und 9: Durch den Neubau konnte für die Fahrgäste eine erhebliche Verbesserung im Vergleich zum vorherigen Zustand der Haltestelle erreicht werden. Die Verkehrsbetriebe und das Tiefbauamt werden die Erfahrungen mit der neuen Situation über die nächsten Jahre beobachten. Sollten sich gravierende Probleme zeigen, werden Verbesserungsmaßnahmen geprüft und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und Prioritäten realisiert.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy