

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. April 2019

275.

Interpellation von Yasmine Bourgeois, Susanne Brunner und 25 Mitunterzeichnenden betreffend Überprüfung des Bauprojekts Bellerivestrasse, Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrasse bezüglich der zu prüfenden Varianten sowie Auswirkungen auf die weiteren Planungskosten

Am 24. Oktober 2018 reichten Gemeinderätinnen Yasmine Bourgeois (FDP), Susanne Brunner (SVP) und 25 Mitunterzeichnende folgende Interpellation, GR Nr. 2018/404, ein:

Der Stadtrat hat am 8. Oktober 2018 mitgeteilt, dass das seit längerem geplante und mehrfach verschobene Bauprojekt Bellerivestrasse neu ausgearbeitet werden soll. Gemäss Medienberichten sollen dabei insbesondere auch Varianten mit insgesamt nur 3 oder gar 2 Spuren sowie Tempo 30 geprüft werden. Unaufschiebbare Sanierungsarbeiten sollen unter Inkaufnahme von Zusatzkosten vorgenommen werden. Es droht eine «ewige Baustelle» auf diesem wichtigen innerstädtischen Verkehrsabschnitt.

Gemäss geltendem kantonalem Richtplan ist die Achse Bellerivestrasse/Utoquai ab Stadtgrenze bis und mit Bellevue eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Am 24. September 2017 hat die Bevölkerung (wie notabene auch der betroffene Wahlkreis selbst) den Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative deutlich mit 61.27 % angenommen. Damit wurde die Kantonsverfassung wie folgt ergänzt: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Die neue Verfassungsbestimmung ist für die Bellerivestrasse direkt anwendbar. Die Stadt Zürich hat diesbezüglich keine Handlungsfreiheit.

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

1. Wie interpretiert der Stadtrat den Begriff der «Leistungsfähigkeit» einer Strasse?
2. Offenbar will der Stadtrat auch Varianten prüfen, bei denen die Leistungsfähigkeit der Achse Bellerivestrasse/Utoquai oder von Teilbereichen davon (bspw. Quelle Stadtgrenze oder Seefeld, Ziel Seefeld oder vice versa) potentiell reduziert würde. Sollen gemäss stadträtlichem Auftrag bei der Variantenstudie sämtliche Varianten, welche eine Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Achse (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis) zur Folge hätten, von vornherein ausgeschlossen werden?
3. Wir bitten den Stadtrat um die konkrete (namentliche) Bezeichnung der «umliegenden» Strassen (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis), deren Leistungsfähigkeit gegebenenfalls erhöht werden könnte, um im Falle einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse der kantonalen Verfassung Genüge zu tun, inklusive Nennung der möglichen Massnahmen pro Strasse. Sollte der Stadtrat hierzu noch nicht in der Lage sein, obwohl die Auswahl möglicher Ausweichstrassen nicht sonderlich gross ist, so bitten wir ihn um eine Auflistung der Strassenzüge mit vergleichbarem geografischem Quell-/Zielverkehr, die aufgrund ihrer Klassifizierung für eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen könnten.
4. Der Stadtrat argumentierte in seiner abschlägigen Antwort zur Motion GR Nr. 2012/234 auch mit dem schon damals weit fortgeschrittenen Projekt Bellerivestrasse. Inzwischen sind sechs weitere Jahre verstrichen, und die Planungskosten dürften weiter deutlich gestiegen sein. Nichtsdestotrotz nimmt nun der Stadtrat selber in Kauf, dass der Wert der bisherigen Planungen auf einen Schlag erheblich vermindert oder gar vernichtet wird. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Stadtrat die durch seinen neuesten Beschluss verursachten Zusatzkosten vorgängig im Sinne der Steuerzahlenden fundiert abgeklärt hat. Auf welchen Betrag belaufen sich die über die vielen Jahre aufgelaufenen Projekt- und Verfahrenskosten für die Sanierung der Bellerivestrasse? Wie hoch schätzt der Stadtrat die Kosten für die geplanten Verkehrsversuche? Und wie hoch schätzt der Stadtrat die Zusatzkosten für die unverschiebbaren Sanierungsarbeiten an der Bellerivestrasse bis zum nunmehr frühestmöglichen, realistischen Termin einer Gesamt-sanierung dieser Achse? Falls hierzu wider Erwarten noch keine Schätzungen vorliegen, bitten wir um eine Auflistung der dringend durchzuführenden Massnahmen.
5. Zur Prüfung der Machbarkeit und für die Erstellung eines Verkehrsgutachtens betreffend Spurreduktionen hat das Tiefbauamt eine Studie in Auftrag gegeben. Wer führt diese Studie durch, wie lautet der konkrete Auftrag, mit welchem Budget und Zeitrahmen wurde diese Studie bewilligt, welche verwaltungsinternen Kosten fallen darüber hinaus an und welchen Konten werden all diese Kosten belastet?
6. Ist sich der Stadtrat dessen bewusst, dass gemäss kantonaler Signalisationsverordnung § 28 trotz städtischer Vorrechte auch Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen (im vorliegenden Fall etwa auf der Dufourstrasse, der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse), die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (im vorliegenden Fall offensichtlich die Seestrasse sowie allenfalls die Forchstrasse

und die Witikonstrasse) beeinflussen können, einer kantonalen Zustimmung bedürfen? In welcher Form beeinflusst dies die Abklärungen des Stadtrates?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie interpretiert der Stadtrat den Begriff der «Leistungsfähigkeit» einer Strasse?»):

Gemäss der VSS-Norm 640 017a «Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit – Grundnorm» ist die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage die grösstmögliche Verkehrsmenge, die einen Abschnitt dieser Anlage während eines gegebenen Zeitintervalls, bei gegebenen Strassen-, Verkehrs- und Betriebsbedingungen, passieren kann. Die Leistungsfähigkeit innerorts wird von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst, wie z. B. der Ausgestaltung der Strasse, der Knotenkonfiguration oder des Geschwindigkeitsregimes. Auch Faktoren der Nachfrage wie Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteil, Anzahl querende Fussgängerinnen und Fussgänger haben Einfluss darauf. Die Leistungsfähigkeit einer Strasse ist somit das Zusammenspiel aus Strassenanlage, Betrieb sowie Verkehrsnachfrage. Die Leistungsfähigkeit kann somit nicht genau bestimmt, sondern nur annähernd abgeschätzt werden. Bei einer sich ändernden Nachfrage ändert sich auch die Leistungsfähigkeit. Die Messgrösse für die Leistungsfähigkeit ist Fahrzeuge pro Stunde und Richtung. Für eine effiziente Verkehrsabwicklung steht jedoch die Personenkapazität im Vordergrund, nicht die Anzahl Fahrzeuge.

Zu Frage 2 («Offenbar will der Stadtrat auch Varianten prüfen, bei denen die Leistungsfähigkeit der Achse Bellerivestrasse/Utoquai oder von Teilbereichen davon (bspw. Quelle Stadtgrenze oder Seefeld, Ziel Seefeld oder vice versa) potentiell reduziert würde. Sollen gemäss stadträtlichem Auftrag bei der Variantenstudie sämtliche Varianten, welche eine Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Achse (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis) zur Folge hätten, von vornherein ausgeschlossen werden?»):

Die Bellerivestrasse ist in ihrer heutigen Ausgestaltung und ihrem Betrieb stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Sie bildet eine Barriere im Quartier, die Lärmbelastung ist hoch. Massgeblich für die Leistungsfähigkeit der Strecke ist der Knoten Bellevue. In der Morgenspitze wird der Verkehr an der Kreuz- und Falkenstrasse dosiert.

Mit der Neuplanung soll der Variantenfächer geöffnet werden; nicht zuletzt aufgrund diverser Einsprachen und politischer Vorstösse zum ursprünglichen Projekt. Nur mittels Variantenstudium kann die optimale Lösung gefunden werden, die alle Anforderungen bestmöglich erfüllt. Jede untersuchte Variante bedarf einer detaillierten Prüfung in Bezug auf die Leistungsfähigkeit.

Zu Frage 3 («Wir bitten den Stadtrat um die konkrete (namentliche) Bezeichnung der «umliegenden» Strassen (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis), deren Leistungsfähigkeit gegebenenfalls erhöht werden könnte, um im Falle einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse der kantonalen Verfassung Genüge zu tun, inklusive Nennung der möglichen Massnahmen pro Strasse. Sollte der Stadtrat hierzu noch nicht in der Lage sein, obwohl die Auswahl möglicher Ausweichstrassen nicht sonderlich gross ist, so bitten wir ihn um eine Auflistung der Strassenzüge mit vergleichbarem geografischem Quell-/Zielverkehr, die aufgrund ihrer Klassifizierung für eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen könnten.»):

Die Bellerivestrasse ist eine Durchgangsstrasse des Bundes, auf dieser soll der Verkehr kanalisiert werden. Auch im kantonalen Richtplan wird die Achse Bellerivestrasse–Utoquai als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet. Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und haben die Aufgabe, den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen zu kanalisieren. Der Strassenraum dient dabei sowohl dem MIV als auch dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Gemäss Pt. 4.2.2 Abs. 1 des kantonalen Richtplans sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt.

Diese Funktionen kommen der Bellerivestrasse auch in Zukunft zu. Es gibt keine umliegenden Strassen, die von der verkehrlichen Bedeutung her gleichwertig sind und deren

Leistungsfähigkeit im Falle einer verminderten Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse erhöht werden könnte.

Zu Frage 4 («Der Stadtrat argumentierte in seiner abschlägigen Antwort zur Motion GR Nr. 2012/234 auch mit dem schon damals weit fortgeschrittenen Projekt Bellerivestrasse. Inzwischen sind sechs weitere Jahre verstrichen, und die Planungskosten dürften weiter deutlich gestiegen sein. Nichtsdestotrotz nimmt nun der Stadtrat selber in Kauf, dass der Wert der bisherigen Planungen auf einen Schlag erheblich vermindert oder gar vernichtet wird. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Stadtrat die durch seinen neuesten Beschluss verursachten Zusatzkosten vorgängig im Sinne der Steuerzahlenden fundiert abgeklärt hat. Auf welchen Betrag belaufen sich die über die vielen Jahre aufgelaufenen Projekt- und Verfahrenskosten für die Sanierung der Bellerivestrasse? Wie hoch schätzt der Stadtrat die Kosten für die geplanten Verkehrsversuche? Und wie hoch schätzt der Stadtrat die Zusatzkosten für die unverschiebbaren Sanierungsarbeiten an der Bellerivestrasse bis zum nunmehr frühestmöglichen, realistischen Termin einer Gesamtanierung dieser Achse? Falls hierzu wider Erwarten noch keine Schätzungen vorliegen, bitten wir um eine Auflistung der dringend durchzuführenden Massnahme»):

Die in den Jahren 2005–2018 aufgelaufenen Projektierungskosten für die Bellerivestrasse, Abschnitt Kreuzstrasse bis Stadtgrenze, belaufen sich auf insgesamt 3,5 Millionen Franken. Davon fallen Fr. 258 000.– auf verkehrstechnische Untersuchungen. Weiter sind Fr. 325 000.– für die Sanierung und Verbreiterung des Lehnenviadukts in den Gesamtkosten enthalten. Die restlichen rund 2,9 Millionen Franken beinhalten die Projektierung des Strassenbaus und der Werkleitungen. Wahrscheinlich ist, dass die bereits vorliegenden Werkleitungsprojekte in ein neues Oberflächenprojekt, unabhängig von der Spuraufteilung, weitgehend übernommen werden könnten. Die Kosten für die Werkleitungsprojekte werden nach der Überprüfung der Verkehrsführung und einer allfälligen Neugestaltung daher nicht noch einmal im gleichen Umfang anfallen.

Mit der am 20. Dezember 2017 überwiesenen Motion (GR Nr. 2017/287) wird der Stadtrat beauftragt, einen Projektierungskredit für einen dreijährigen Verkehrsversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai mit einer wechselseitigen Spurführung vorzulegen. Die Bearbeitung dieser Motion ist noch nicht abgeschlossen, weshalb noch keine Aussagen zu den Kosten gemacht werden können. Am 6. September 2017 überwies der Gemeinderat ein weiteres Postulat zur Bellerivestrasse (GR Nr. 2017/211). Dieses Postulat fordert eine Studie zur Frage, wie die Bellerivestrasse zweispurig geführt werden könnte. Bevor die Projektierungskosten eines Verkehrsversuchs mit wechselseitiger Spurführung ermittelt werden, wird in einer Gesamtsicht der betriebliche Spielraum an der Bellerivestrasse geklärt.

Die Kosten für die 2019 anfallenden, dringenden Belagssanierungen werden auf Fr. 800 000.– geschätzt. Die weitere Entwicklung des Strassenzustands bis zum Termin einer Gesamtanierung kann heute noch nicht abgeschätzt werden.

Zu Frage 5 («Zur Prüfung der Machbarkeit und für die Erstellung eines Verkehrsgutachtens betreffend Spurreduktionen hat das Tiefbauamt eine Studie in Auftrag gegeben. Wer führt diese Studie durch, wie lautet der konkrete Auftrag, mit welchem Budget und Zeitrahmen wurde diese Studie bewilligt, welche verwaltungsisernen Kosten fallen darüber hinaus an und welchen Konten werden all diese Kosten belastet?»):

Das vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten wurde durch das Ingenieurbüro B+S AG, in Abstimmung mit den beteiligten städtischen Dienstabteilungen erstellt. Der Auftrag bestand darin, die Auswirkungen von Spur- und Tempoveränderungen gegenüber dem Bestand bzw. gegenüber dem aktuellen Sanierungsprojekt zu ermitteln. Von Interesse dabei waren insbesondere die Auswirkungen auf die Strassenkapazität, die Fahrzeiten und das umliegende Strassennetz. Die Studie wurde im Zeitraum von November 2017 bis Juni 2018 erarbeitet. Die dafür anfallenden Kosten im Betrag von Fr. 80 000.– wurden dem Konto Nr. 31820001, Entschädigung für Planung / Projektierung Dritter, unter dem Auftrag 3515-05018. AP.T belastet.

Das Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros B+S AG zeigte weiteren Untersuchungsbedarf. Daher führt das Ingenieurbüro EBP AG zurzeit als Vertiefung zum vorliegenden Gutachten

und im Auftrag der Dienstabteilung Verkehr eine Verkehrssimulation durch. Die Kosten belaufen sich voraussichtlich auf etwa Fr. 82 000.– und werden dem Konto 313100001, Entschädigung für Planungen / Projektierungen Dritter, belastet.

Zu Frage 6 («Ist sich der Stadtrat dessen bewusst, dass gemäss kantonalen Signalisationsverordnung § 28 trotz städtischer Vorrechte auch Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen (im vorliegenden Fall etwa auf der Dufourstrasse, der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse), die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (im vorliegenden Fall offensichtlich die Seestrasse sowie allenfalls die Forchstrasse und die Witikonerstrasse) beeinflussen können, einer kantonalen Zustimmung bedürfen? In welcher Form beeinflusst dies die Abklärungen des Stadtrates?»):

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können, der Zustimmung der Kantonspolizei bedürfen. Dieser Umstand wird bei der Planung als zu erfüllende Voraussetzung berücksichtigt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti