

Sitzung vom 6. Januar 2009

**37. Dringliche Anfrage (Nachtrag zum Budget für die Umbau-/
Sanierungsarbeiten an der Hardbrücke; Übertrag Strassenfonds)**

Die Kantonsrätinnen Monika Spring, Heidi Bucher-Steinegger und Eva Gutmann, Zürich, haben am 1. Dezember 2008 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Mit den Nachträgen zum Budget 2009 beantragt der Regierungsrat eine erste Tranche von 10 Mio. Franken (von total über 90 Mio. Franken) aus dem Strassenfonds für die Verbreiterung und Erneuerung des Provisoriums Hardbrücke bereitzustellen, da die Arbeiten früher als geplant in Angriff genommen werden können. Da das Nachtragsbegehren erst mit dem Novemberbrief erfolgte, als die Beratungen zum Strassenfonds in der zuständigen Kommission bereits abgeschlossen waren, konnten zu diesem Vorhaben keine Fragen gestellt werden.

Allerdings bestehen betreffend die zukünftigen Anforderungen an die Hardbrücke, die Detailprojektierung der verschiedenen Teilprojekte sowie betreffend das Verkehrsregime während der Bauphase grosse Unsicherheiten. So ist geplant, die Tramlinie 8 ab Hardplatz über die Geleise zu führen, mit Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke. Zudem wurde inzwischen in der Stadt Zürich eine Volksinitiative für den Bau einer Tramlinie auf der Rosengartenstrasse eingereicht und vom Gemeinderat zur Annahme empfohlen. Die Trasseeführungen der geplanten Tramlinien werden unweigerlich Auswirkungen auf die Hardbrücke haben. Schliesslich ist mit der Entwicklung von Zürich West mit einer weiteren massiven Zunahme der Fussgängerströme vom und zum Bahnhof Hardbrücke zu rechnen.

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

1. Im Unterschied zu den Annahmen des Regierungsrates in der Antwort auf das Postulat KR-Nr. 63/2007, dass die Eröffnung der Westumfahrung auf der Westtangente nördlich der Bahn nur zu einer Verkehrsreduktion um 15% führen werde und im Übrigen nicht beeinflussbar sei, führen die Ausbau- und Sanierungsarbeiten an der Hardbrücke zwingend zu einer Verkehrsreduktion von rund 50%. Mit welchen Massnahmen soll diese deutliche Verkehrsreduktion erreicht werden?

2. Mit welchen Massnahmen soll die auch vom Regierungsrat als unerwünscht bezeichnete Verdrängung des Verkehrs auf andere, bisher weniger belastete Achsen in den angrenzenden Quartieren verhindert werden?
3. Wie wird ein reibungsloser Betrieb der stark frequentierten Buslinien 33 und 72 während der Bauarbeiten sichergestellt?
4. Welche Massnahmen sind durch den ZVV geplant, um die zu erwartende zusätzliche Nachfrage nach ÖV-Kapazitäten ab Baubeginn an der Hardbrücke aufzufangen?
5. In welcher Form ist die Verlängerung der Tramlinie 8 vom Hardplatz über die SBB-Geleise zur Pfingstweidstrasse und zum Escher-Wyss-Platz (Zeithorizont 2015) im vorliegenden Projekt berücksichtigt?
6. Welche Konsequenzen hat die mit einer Volksinitiative verlangte Tramlinie in der Rosengartenstrasse auf die Erneuerung der Hardbrücke?
7. Sollen die neu zu erstellenden Bushaltestellen «Schiffbau» (anstelle der bisherigen Haltestelle Pfingstweidstrasse) auch vom künftigen Tram 16 und 17 (Rosengartentram) genutzt werden oder wird das Tram ebenerdig geführt?
8. In welcher Form ist der seit Langem überfällige Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke und seine Auswirkungen im vorliegenden Projekt berücksichtigt?
9. Welche baulichen Massnahmen sind geplant, um die prekären Fusswegverhältnisse auf der Hardbrücke vom und zum Bahnhof Hardbrücke zu verbessern?
10. Wie sieht das Radwegkonzept aus? Sind Veloparkierungsanlagen bei den Perronaufgängen beim Bahnhof Hardbrücke vorgesehen?
11. Welche Massnahmen sind bei den geplanten Ausbau- und Sanierungsarbeiten vorgesehen, um die Umweltbelastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub zu reduzieren, wie zum Beispiel Lärmschutzwände, Flüsterbeläge, Geschwindigkeits-, Gewichts- und Kapazitätsbeschränkungen?
12. Die Hardbrücke wurde bekanntlich von der Stadtzürcher Stimbevölkerung Ende der 60er-Jahre in mehreren, teilweise sehr umstrittenen Abstimmungen nur als Provisorium bewilligt. Bedeutet die Sanierung/Erneuerung demnach, dass das Provisorium – entgegen den Versprechungen ohne neue Volksbefragung – auf unbestimmte Zeit weiter bestehen bleiben soll, anstatt diesen städtebaulichen Sündenfall abzubrechen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Monika Spring, Heidi Bucher-Steinegger und Eva Gutmann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1, 2 und 11:

Nach § 43 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) sind die Städte Zürich und Winterthur für die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet zuständig. Den Stadträten obliegen die Ausarbeitung, die Festsetzung sowie die Umsetzung der Vorhaben (§ 45). Dies gilt auch für die Instandsetzung der Hardbrücke, das somit ein städtisches und kein kantonales Vorhaben ist. Die dringliche Anfrage wird deshalb beantwortet, soweit dies der Zuständigkeitsordnung entspricht bzw. es kantonale Interessen rechtfertigen.

Zu Frage 3:

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) stellen im Rahmen ihrer Möglichkeiten sicher, dass der Betrieb der Buslinien 33 und 72 ordnungsgemäss abgewickelt werden kann. Sie sind in der Projektorganisation für die Sanierung der Hardbrücke als ständiges Mitglied vertreten. In einer besonderen Arbeitsgruppe wurden die Bau- und Verkehrsprovisorien phasenweise festgelegt. Auf der Brücke soll der Verkehr mittels Verkehrsmanagement flüssig gehalten werden. Beidseitig im Zulauf werden aus diesem Grund Busspuren und Pflörtneranlagen erstellt. In einzelnen Fällen können wegen der Einschränkungen des Baustellenbetriebs Dieselbusse eingesetzt werden.

Zu Frage 4:

Für die Planung des Angebotes und die Sicherstellung des Betriebes in der Stadt Zürich ist nicht der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), sondern die VBZ zuständig. Letztere haben zurzeit keine Angebotsergänzungen auf diesem Korridor vorgesehen. Falls sich die Nachfrage während der Sanierungsarbeiten stark erhöhen würde, könnten während der Spitzenstunden die Linien 33 und 72 bedarfsgerecht verstärkt werden.

Zu Frage 5:

Gemäss § 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit die Grundsätze über die Tarifordnung sowie über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes. Am 9. Juli 2008 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat die entsprechenden Grundsätze für die Fahrplanjahre 2011 bis 2014 (Vorlage 4531). In den Stoss-

richtungen wird festgehalten, dass die Projektierungsarbeiten für den Lückenschluss Hardplatz–Escher-Wyss-Platz (Tram Hardbrücke bzw. Tramlinie 8) vorangetrieben und eine Kreditvorlage vorbereitet wird. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorlage am 11. November 2008 beraten und zu diesem Punkt keinen abweichenden Antrag gestellt (Vorlage 4531a). Falls der Kantonsrat dem Vorgehen zustimmt, kann anschliessend die Projektorganisation mit Einsitznahme der Volkswirtschaftsdirektion und des ZVV aufgebaut werden. Es ist davon auszugehen, dass die Projektierungsarbeiten für das Vorprojekt ab etwa Mitte 2009 beginnen können. Ob und in welchem Masse Vorinvestitionen in das Projekt Sanierung Hardbrücke aufgenommen werden können, muss in der Startphase des Vorprojektes entschieden werden.

Zu Frage 6:

Die städtische Volksinitiative verlangt einen Projektierungskredit mit anschliessenden Verhandlungen mit dem Kanton. Konsequenzen für die Ausgestaltung der Hardbrücke könnten erst bei Vorliegen eines Projektes für das Tram Rosengarten abgeleitet werden. Insbesondere ist noch vollkommen offen, ob die Schienen in der Mittellage oder Seitenlage oder rittlings (je ein Gleis auf einer Seite) geführt werden sollen (vgl. auch Frage 7). Unter diesen Voraussetzungen sind Vorinvestitionen im heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll.

Zu Frage 7:

Die neue Bushaltestelle Schiffbau wird im Rahmen der Sanierung der Hardbrücke für den Einsatz von Doppelgelenkbussen gebaut. Die zukünftigen Tramlinien 16 und 17 sollen gemäss der Netzentwicklungsstudie der VBZ schnelle Verbindungen zwischen den städtischen Entwicklungsgebieten bilden. Gemäss der Studie ist die Linienführung auf der Hardbrücke vorgesehen. Da die Lage der Tramgleise aber noch nicht bekannt ist, kann über Vorinvestitionen – wie unter Frage 6 erwähnt – nicht befunden werden.

Zu Fragen 8 bis 10:

Der Bahnhof Hardbrücke ist nicht Gegenstand der Instandsetzung der gleichnamigen Brücke. Inwieweit der Bahnhof Hardbrücke bzw. seine Zugänge angepasst werden müssen, wird im Rahmen des Projekts Tram Hardbrücke geklärt werden müssen.

Zu Frage 12:

Die Hardbrücke ist ein unverzichtbarer Bestandteil des städtischen Hauptachsennetzes. Über das Bauwerk führt zudem die Hauptstrasse Nr. 4 gemäss Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991

(SR 741.272). Eine leistungsfähige Alternative zu dieser Achse steht derzeit und in absehbarer Zukunft nicht zur Verfügung. Die Investitionen in das Bauwerk sind somit gerechtfertigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi