

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 43/2005

Sitzung vom 11. Mai 2005

694. Anfrage (Hardbrücke in Zürich)

Kantonsrat Ueli Keller und Kantonsrätin Monika Spring, Zürich, haben am 14. Februar 2005 folgende Anfrage eingereicht:

1. Welche Beschlüsse betreffend Unterhalt und Erneuerung der Hardbrücke wurden vom Regierungsrat gefällt?
2. Welche Kosten wurden bewilligt, welche Varianten geprüft?
3. In welchem Zusammenhang stehen diese Beschlüsse mit der sich in der Kommissionsberatung befindenden Vorlage 4222 Verkehrsrichtplan und dem für letzten Dezember angekündigten Resultaten aus der Studie «Stadttunnel / Verkehr Zürich-West»?
4. Wie ist die heutige Verkehrsbelastung auf der Hardstrasse und der Hardbrücke, wie gross die Luft- und Lärmbelastung?
5. Mit welchen Veränderungen der genannten Werte ist nach Ausführung der Bauarbeiten zu rechnen?
6. Werden damit die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung erreicht?
7. Wie lauten die Ergebnisse des für Änderungen der bestehenden Anlage in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet notwendigen Umweltberichts?
8. Welche ökonomischen Vorteile, zum Beispiel monetarisierte Fahrzeitengewinne, bietet das Vorhaben?
9. Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf die Siedlungsentwicklung in den benachbarten Quartieren in Bezug auf die funktionale und soziale Durchmischung und die Bodenpreise?
10. Auf welchen Termin ist der Abbruch der Hardbrücke vorgesehen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller und Monika Spring, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat bezüglich der Sanierung (Erneuerung und Unterhalt) der Hardbrücke bisher noch keine Beschlüsse gefasst. Abgeschlossen ist lediglich die Zustandserfassung des Brückenbauwerks und der anschliessenden Rampenbauwerke. Konzepte zur Erneuerung bzw. Sanierung mit Varianten und Optionen liegen vor. So sind Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr in Aussicht genommen worden und

auf der Brücke Süd soll dem Langsamverkehr mehr Platz eingeräumt werden; abschliessende Entscheidungen wurden noch nicht gefällt. Zurzeit erarbeitet die Stadt Zürich in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Bau- bzw. Sanierungsprojekt. Dieses Projekt wird vom Stadtrat festzusetzen und vom Regierungsrat zu genehmigen sein. Klar ist heute lediglich, dass die Hardbrücke – allenfalls unter einigen Anpassungen – im Sinne einer notwendigen Erhaltungsmassnahme dieses wichtigen Infrastrukturobjekts unter Beibehaltung der bestehenden Breite zu erneuern ist.

Zu Frage 2:

Für den Strassenanteil ist kein Kreditbeschluss des Regierungsrates erforderlich, da die anfallenden Kosten voraussichtlich der Unterhaltungspauschale der Stadt Zürich gemäss § 47 des Strassengesetzes (LS 722.1) belastet werden. Die endgültige Kostenzuordnung zwischen Kanton und Stadt ist noch offen.

Zu Frage 3:

Die geplanten Sanierungsmassnahmen sind ohnehin nötig, um den Betrieb dieser wichtigen Hauptverkehrsstrasse weiterhin sicherzustellen. Die Brückenerneuerung steht insofern auch in einem Zusammenhang mit den Ergebnissen aus der Projektstudie «Stadttunnel / Verkehr Zürich-West», denen der Stadtrat von Zürich und der Regierungsrat zugestimmt haben, als der Hardbrücke künftig eine wichtige Funktion bei der weiteren Planung zukommen soll. Die Ergebnisse dieser Studie sollen zum gegebenen Zeitpunkt auch in die Richtplanung einfliessen.

Zu Frage 4:

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Hardbrücke beträgt je nach Abschnitt zwischen 40 000 und 60 000 Fz/Tag und auf der Hardstrasse 236–324 (unter der Hardbrücke) rund 10 500 Fz/Tag.

Schadstoffbelastungen (2004):

Der Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) beträgt im Quartier rund 33 µg/m³ (bei grossem Abstand zu den Hauptachsen). Am Fahrbahnrand der genannten Strassen ist mit höheren Werten zu rechnen.

Im Einflussbereich dieser Achsen ist der LRV-Grenzwert von 30 µg/m³ klar überschritten. Dies trifft auch auf die Immissionen von Feinstaub PM₁₀ zu. Die PM₁₀-Jahresmittelwerte liegen – je nach Verkehrsexposition – zwischen rund 25 und 40 µg/m³ (Grenzwert 20 µg/m³).

Lärm:

Die Lärmbelastung der Gebäude ist auch in den unteren Geschossen hauptsächlich durch den Verkehr auf der Hardbrücke bedingt. Die maximalen Pegel erreichen tagsüber rund 74 dB, in der Nacht rund 68 dB. Je nach Empfindlichkeitsstufe sind die Immissionsgrenz- bzw. sogar die Alarmwerte überschritten.

Die Hardstrasse und die Hardbrücke weisen somit übermässige Umweltbelastungen auf.

Zu Frage 5:

Die in Aussicht genommenen Erneuerungsarbeiten werden keine massgebliche Änderung des Verkehrsregimes und damit der Luft- und Lärmbelastung bewirken.

Zu Frage 6:

Die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung werden heute und voraussichtlich auch künftig überschritten. Für die Lärmsanierung der Hardbrücke wurden aber Erleichterungen im Sinne von Art. 14 der Lärmschutzverordnung (SR 814.41) gewährt und bei den betroffenen Gebäuden Lärmschutzfenster als Ersatzmassnahmen eingebaut. Weitere Verbesserungen im Umweltschutzbereich sind mit der Umsetzung der Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West möglich.

Zu Frage 7:

Ein Umweltbericht ist für die Instandsetzung der Brücke ohne wesentliche Nutzungsänderung voraussichtlich nicht erforderlich. Die entsprechenden Abklärungen sind jedoch im Rahmen der Projektfestsetzung vorzunehmen.

Zu Frage 8:

Im Rahmen der Erneuerung sind ökonomische Vorteile wie monetarisierte Fahrzeitengewinne kein Thema. Insgesamt ist, unabhängig von der zukünftigen Nutzung und einem vorausgesetzten Nutzungshorizont von mehr als 20–25 Jahren, eine Gesamtinstandsetzung der Hardbrücke jedoch die wirtschaftlichste Lösung. Die Investition hat zur Folge, dass in den nächsten 20–25 Jahren keine ins Gewicht fallenden Unterhaltsmassnahmen mehr anfallen sollten.

Zu Frage 9:

Die reine Erneuerung der Brücke hat keine Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung in den benachbarten Quartieren. Verbesserungen der städtebaulichen Situation sind jedoch – mindestens abschnittsweise – durch die mittel- und längerfristige Nutzung im Sinne der unter Frage 3 erwähnten Projektstudie zu erwarten.

Zu Frage 10:

Die Hardbrücke wird in den kommenden Jahren (gemäss heutigem Planungsstand voraussichtlich ab Ende 2006) vollständig erneuert bzw. saniert. Ein Abbruch ist nicht vorgesehen (vgl. Antworten zu Fragen 1 und 3).

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi