

Sitzung vom 30. Mai 2001

763. Anfrage (Finanzierung der Sanierung Hardbrücke, Zürich)

Die Kantonsräte Dr. Willy Furter, Zürich, und Reto Cavegn, Oberengstringen, haben am 19. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Der Westast (Hardturm-Letten) soll in den nächsten Jahren ausgebaut werden. Die Hardbrücke wird mit Bundesgeldern saniert und im Bereich Pfingstweid-/Geroldstrasse und Escher-Wyss-Platz sollen Anschlussrampen gebaut und bestehende abgebrochen werden.

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

1. Welche verständlichen und überzeugenden Gründe sind für die Umklassierung und Aufwertung der Hardbrücke zwischen Pfingstweidstrasse und Escher-Wyss-Platz in ein Nationalstrassenbauwerk 3. Klasse massgebend?
2. Eine Aufwertung Hardbrücke als Zubringer bringt möglicherweise für die Zürcher finanzielle Vorteile, weil der Bund höhere Ausbaukosten übernimmt. Trifft es zu, dass der höhere Beitragssatz des Bundes für die Nationalstrasse der Grund für die Aufwertung der Hardbrücke ist? Ist der höhere Beitrag des Bundes an die Sanierungskosten aus der Sicht einer nachhaltigen Stadtentwicklung verantwortbar?
3. Wie wird die Sanierung der Hardbrücke finanziert? Wie werden gegebenenfalls die neuen Anschlussrampen der Hardbrücke finanziert? Wie hoch ist der Beitragssatz des Bundes bei einer Nationalstrasse 3. Klasse und bei einer Hauptstrasse?
4. Wird durch die Aufwertung der Hardbrücke dem Volk das mögliche Finanzreferendum entzogen? Ist das ein Grund der Aufwertung? Waren auch andere Interessen vorhanden, welche?
5. Sind vom Bundesamt für das Bauvorhaben Beiträge zugesichert worden? Wenn ja, werden an die Beitragszusicherung besondere Bedingungen und Auflagen geknüpft?
6. Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass der geplante Ausbau der Anschlussrampen Hardbrücke die Verkehrsimmissionen verschlechtern kann?
7. Anerkennt der Regierungsrat den Grundsatz, dass der Westast nur einen Sinn macht und verwirklicht werden darf, wenn er die Verkehrsimmissionen vermindert statt vermehrt?
8. Ist der Regierungsrat bereit, bei der Projektierung des Westastes auf die neuen Rampen zur Hardbrücke zu verzichten und eine unterirdische Lösung ins Auge zu fassen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Dr. Willy Furter, Zürich, und Reto Cavegn, Oberengstringen, wird wie folgt beantwortet:

Wie bereits in der Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 40/2001 betreffend Stand der Planung der SN 1.4.1, Westast in Zürich, ausgeführt wurde, handelt es sich bei dieser Nationalstrasse um die sehr wichtige Verbindung zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Stadt Zürich mit Zubringerfunktion (Stadtzubringer/Ausfallachse). Der Durchgangs- und Stadtzubringerverkehr soll auf dem oberen Niveau über die Hardbrücke (Westtangente) geführt werden, während das untere Niveau der Hardstrasse dem öffentlichen Verkehr, der Erschliessung der angrenzenden Quartiere durch den motorisierten Individualverkehr sowie den Fussgängern zur Verfügung gestellt werden soll.

Grund für die Aufwertung der Hardbrücke als Zubringer sind nicht finanzielle Überlegungen. Diese Aufwertung ist auch nicht mit finanziellen Vorteilen für den Kanton bei der Brückensanierung verbunden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Bund denjenigen Brückenteil, der zur Nationalstrasse III. Klasse aufklassiert werden soll, in einwandfreiem, d.h. saniertem Zustand übernehmen will. Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Brücke waren nicht Bestandteil der Kostenberechnung für das generelle Projekt vom Juni 1997. Fest steht, dass die Hardbrücke (Escher-Wyss-Platz–Hardplatz) sanierungsbedürftig ist. Zurzeit sind Untersuchungen über den Bauwerkszustand im Gange. Die Sanierungskosten dürften nach einer sehr groben und noch ungesicherten Schätzung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich aus dem Jahr 2000 etwa 30 Mio. Franken betragen. Gemäss der Finanzplanung der Stadt Zürich und des Kantons sollen die Kosten der Unterhaltspauschale nach

§47 des Strassengesetzes (LS 722.1) belastet werden. Die Kosten für die Sanierung der Hardbrücke sind ohnehin gebundene Ausgaben im Sinne von §121 des Gemeindegesetzes (LS 131.1) sowie §28 des Kreisschreibens der Direktion des Innern des Kantons Zürich über den Gemeindehaushalt. Die Aufwertung der Hardbrücke hat demnach nichts mit einem Entzug des allenfalls möglichen Finanzreferendums zu tun. Im Übrigen soll die insgesamt rund 1150 m lange Hardbrücke lediglich auf einer Länge von etwa 450 m zur Nationalstrasse aufklassiert werden. D.h. dass der überwiegende Teil der Sanierungskosten zum Vornherein nicht mit Beiträgen des Bundes subventioniert werden kann.

Gemäss dem generellen Projekt der SN 1.4.1 sind bauliche Anpassungen an den Auf- und Abfahrtsrampen der Hardbrücke vorgesehen. Die neuen Anschlussrampen (Seite Sihlquai und Pfingstweidstrasse) sind durch diese geplante Nationalstrasse bedingt. Die kantonale Festlegung im Verkehrsrichtplan rechtfertigt den Bau der Rampen nicht. Darum sind die Kosten durch die Nationalstrassenrechnung gemäss dem für den Kanton Zürich anwendbaren Kostenteiler für den Bau von Nationalstrassen im Gebiet von Städten (58% Bund, 42% Kanton) zu übernehmen. Die auf den Kanton entfallenden 42% sind in einem solchen Fall gebundene Ausgaben. Bisher hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) noch keine Beiträge zugesichert. Wird die Hardbrücke gemäss dem generellen Projekt zur Nationalstrasse aufklassiert, ist der Bund zur Mitfinanzierung verpflichtet, ohne dass «besondere» Bedingungen und Auflagen zu erwarten wären. Da der Westast und damit der hier fragliche Teil der Hardbrücke Bestandteil des Nationalstrassennetzes und nicht des Hauptstrassennetzes ist, stellt sich die Frage nach der Höhe des Betragssatzes bei einer Hauptstrasse nicht. Eine Umklassierung zu einer Hauptstrasse des Bundes würde im Übrigen ein langwieriges Verfahren erfordern, wobei der Erfolg eines Gesuchs eher unwahrscheinlich ist. Der Beitragssatz läge nach heutigen Ansätzen bei 20–25%.

Wie sich der geplante Ausbau der Anschlussrampen Hardbrücke auf die Verkehrsimmissionen auswirken wird, ist noch nicht geklärt. Die endgültige Anordnung neuer Auf- und Abfahrtsrampen wird im Ausführungsprojekt, das im Zeitraum von 2002–2004 erarbeitet werden soll, festgelegt. Im Rahmen der dazu gehörigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVB 3. Stufe) werden vertiefte verkehrs- und brückenbautechnische Abklärungen und Projektierungsarbeiten durchgeführt, die insbesondere auch die Minimierung der Verkehrsimmissionen zum Gegenstand haben werden. Der geplante Westast bezweckt eine Verbesserung der bestehenden, unbefriedigenden Situation, indem der Durchgangs- und Stadzubringerverkehr kanalisiert werden soll. Dies ermöglicht es auch, die erforderlichen Immissionsschutzmassnahmen konzentriert zu ergreifen. Es kann somit nicht behauptet werden, der Westast mache unter dem Blickwinkel der Verkehrsimmissionen keinen Sinn. Nach der rund 10-jährigen Planungsphase für das generelle Projekt der SN 1.4.1, Westast, hinter dem auch der Stadtrat von Zürich steht, besteht derzeit kein Grund für einen Verzicht auf die vorgesehenen neuen Rampen zur Hardbrücke. Eine unterirdische Lösung ist weder für die Bestimmung einer Stadtstrasse mit Zubringerfunktion sinnvoll noch lässt sich eine solche von den erheblich höheren Kosten her vertreten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi