

Sitzung vom 22. Januar 1992

225. Anfrage

Kantonsrätin Ruth Genner, Zürich, hat am 4. November 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Unverständlicherweise hat der Regierungsrat dem Wiedererwägungsgesuch des Zürcher Stadtrates gegen den Abbruch der provisorischen VBZ-Haltestelle Sihlbrücke nicht stattgegeben. Laut Stadtrat haben die Ergebnisse des Versuchs mit der Anordnung der Umsteige Haltestelle zwischen Tram und SZU auf der Sihlbrücke nach Ansicht aller beteiligten städtischen Amtsstellen (Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe) als positiv und sehr ermutigend gewertet werden können.

Mit der Aufforderung des Regierungsrates an die Stadt Zürich, die alten Verhältnisse wiederherzustellen und die Haltestelle Sihlbrücke abzubauen, wurde einmal mehr der öffentliche Verkehr zurückgestellt und den Fussgängern der Zugang zu einer attraktiven Umsteigebeziehung erheblich erschwert. Allerdings weist der Regierungsrat erneut darauf hin, dass die Frage der Tramhaltestelle Sihlbrücke im Zusammenhang mit der Gesamtanierung der Sihlbrücke zu lösen sei. Inwiefern zu einem solchen Zeitpunkt die räumlichen Verhältnisse geändert haben werden, erscheint aus heutiger Sicht jedoch rätselhaft.

Ich ersuche deshalb den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welches waren die einzelnen Gründe des Regierungsrates für die Abweisung des Wiedererwägungsgesuchs sowie die Abweisung der Fortführung des Versuchs der Tramhaltestelle Sihlbrücke?
2. Hat der Kanton dem Stadtrat konkrete Lösungsvorschläge unterbreitet, wie die Tramhaltestelle im Zusammenhang mit der Gesamtanierung der Sihlbrücke tatsächlich gelöst werden kann?
3. Wenn nicht, wie konnte der Regierungsrat die Abweisung des Wiedererwägungsgesuchs begründen?
4. Wann werden von seiten der Regierung konkrete Lösungsvorschläge mit dem Stadtrat von Zürich beraten werden können?
5. Wurde der Zürcher Verkehrsverbund bei der Frage der Tramhaltestelle miteinbezogen? Welche Positionen vertritt der ZVV in dieser Sache?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Ruth Genner, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Mai 1990 ersuchte die Stadt Zürich den Regierungsrat um die Genehmigung ihres Projektes für den Bau einer Tramhaltestelle auf der Sihlbrücke, welche Bestandteil der regionalen Sihlstrasse S-64 bildet. Da mit dem vorliegenden Projekt wesentliche Eingriffe in das innerstädtische Verkehrsgefüge verbunden waren, beschloss der Regierungsrat am 26. September 1990, dass vorerst mit minimalen Massnahmen ein zweimonatiger Versuch durchgeführt werde, um die Auswirkungen auf den öffentlichen und den privaten Verkehr und die Besucherfrequenzen der provisorischen Haltestelle zu testen. Die Versuchsphase dauerte vom 17. Februar bis 17. April 1991. Der Stadtrat orientierte den Regierungsrat Anfang Mai 1991 über die Versuchsergebnisse und beantragte, die provisorische Haltestelle gemäss dem ursprünglich eingereichten Projekt definitiv zu genehmigen.

Während der ersten Tage des Versuchs ergaben sich starke Verkehrsbehinderungen. Die Stadtpolizei reduzierte daher die Fahrspuren im Zufahrtbereich zur Sihlporte und passte gleichzeitig die Verkehrsregelungsanlagen an.

Die von städtischen Stellen durchgeführten bzw. in Auftrag gegebenen Untersuchungen ergaben ein Anwachsen der Reisezeiten der Tramlinien im Sihlraum stadteinwärts, einen erheblichen Anstieg der Reisezeiten des Individualverkehrs im Sihlraum und einen beträchtlich verstärkten Fahrzeugstau auf den Zufahrten zu den Kreuzungen im Sihlraum. Andererseits war die Haltestelle nicht stark frequentiert, und die Umsteigebeziehungen VBZ/SZU waren nicht intensiv.

Der öffentliche und der private Verkehr wurden behindert, ohne dass die Verknüpfung zwischen Bahn und Tram wesentlich verbessert worden wäre. Aufgrund des Gesamtergebnisses des Versuchsbetriebs war das Provisorium trotz einer Empfehlung des Zürcher Verkehrsverbundes, die Haltestelle beizubehalten, nicht weiterzuführen. Sehr gute Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Tram sind wegen der unmittelbaren Nähe der Haltestellen Stauffacher und Sihlbrücke gewährleistet.

Die Sihlbrücke soll in naher Zukunft einer Gesamtsanierung unterzogen werden. Dabei soll eine Haltestellenanordnung geprüft werden, welche die Nachteile des Provisoriums nicht hat und die eine gegenüber heute noch bessere Verknüpfung der SZU mit dem Tramnetz der Stadt Zürich erlaubt.

Der Regierungsrat verweigerte im Juni 1991 die definitive Genehmigung des Projektes und wies den Stadtrat an, die im Zusammenhang mit der provisorischen Haltestelle ergriffenen Massnahmen auf der Sihlbrücke und auf den Zufahrtsstrassen rückgängig zu machen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

Der Stadtrat beantragte mit einem Wiedererwägungsgesuch eine Verlängerung des Haltestellenprovisoriums. Zur Begründung seines Gesuchs brachte er keine neuen Tatsachen und Überlegungen vor, welche ein Zurückkommen auf den ablehnenden Entscheid des Regierungsrates gerechtfertigt hätten. Eine nochmalige Auseinandersetzung mit den bereits bekannten Argumenten des Stadtrates war um so weniger angezeigt, als die in naher Zukunft bevorstehende Gesamtsanierung der Sihlbrücke auch nach Meinung des Stadtrates Gelegenheit bieten wird, im Raume Stauffacher-Sihlbrücke-Sihlporte die Möglichkeit einer neuen Haltestellenanordnung zu prüfen. Eine Verlängerung des Versuchs hätte zu keinen neuen Erkenntnissen geführt. Auf das Wiedererwägungsgesuch trat der Regierungsrat daher nicht ein.

Bezüglich der im Zusammenhang mit dem Haltestellenprovisorium im Zufahrtbereich zur Sihlporte getroffenen Massnahmen teilte die Baudirektion dem Stadtrat auf dessen Ersuchen im November 1991 mit, dass im Hinblick auf die positive Beeinflussung des Unfallgeschehens gegen deren einstweiligen Fortbestand nichts einzuwenden sei. Dies namentlich auch deshalb, weil diese Massnahmen keine Leistungseinbusse bewirken. Im übrigen liegen Projektierung, Bau und Unterhalt der städtischen Strassen mit überkommunaler Bedeutung - das sind die Strassen des kantonalen und des regionalen Verkehrsplans, zu denen die Sihlstrasse zählt - von Gesetzes wegen in der Kompetenz der Stadt Zürich, weshalb Lösungsvorschläge von der Stadt Zürich auszugehen haben. Der Baudirektion sowie den interessierten regionalen Planungsvereinigungen und Nachbargemeinden ist in geeigneten Bearbeitungsstadien der Projekte jedoch Gelegenheit zur Äusserung von Begehren zu geben (§ 45 des Strassengesetzes).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 22. Januar 1992

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller