

Zürich, 3. Juni 2013

KR-Nr. 171/2013

ANFRAGE von Roland Scheck (SVP, Zürich) und Lorenz Habicher (SVP, Zürich)

betreffend Entscheid des Regierungsrates über die Genehmigung eines Velowegs
Hardbrücke

Eine Mehrheit des Zürcher Gemeinderats will gegen den Willen des Stadtrats einen Veloweg auf der Hardbrücke durchsetzen. Nachdem der Stadtrat nachgewiesen hat, dass ein solcher Veloweg insbesondere aus Kapazitäts- und Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar ist, hat ihm das Parlament das Dossier entzogen. Das Parlament projiziert nun auf eigene Faust. Um einen Veloweg geometrisch überhaupt möglich zu machen, müssten auf der Hardbrücke Fahrstreifen für den Motorisierten Individualverkehr sowie separate Busspuren aufgehoben werden.

Des Weiteren ist für die nahe Zukunft das Tram Hardbrücke geplant. Dessen Linienführung ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Allein dieses Vorhaben führt schon zu einer massiven Beschränkung der Kapazitäten.

Das Tram Hardbrücke in Kombination mit einem Veloweg Hardbrücke würden zweifellos dazu führen, dass die Hardbrücke das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen kann und die Buslinien ausserdem signifikante Verlustzeiten aufweisen würden.

Der Veloweg Hardbrücke braucht die Genehmigung des Regierungsrates. Obwohl ein solcher Veloweg kaum bewilligungsfähig sein kann, will sich der Kanton aber erst äussern, wenn die städtische Verwaltung das Projekt übernommen hat.

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

1. Um welchen Faktor würde nach Realisierung von Tram und Veloweg die heutige Kapazität der Hardbrücke für den MIV reduziert?
2. Wäre die Hardbrücke bei diesem Szenario noch in der Lage, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen?
3. Mit welchen Verlustzeiten ist in diesem Szenario für die Buslinien 33 und 72 zu rechnen?
4. Weshalb nimmt der Regierungsrat zu einem Veloweg Hardbrücke - nicht zuletzt im Sinne eines schonenden Ressourcen-Umgangs - nicht heute schon Stellung und erklärt diesen als offensichtlich nicht bewilligungsfähig?
5. Wie viele auf städtischer und kantonaler Ebene anfallende Kosten könnten aus Sicht des Regierungsrates approximativ eingespart werden, wenn der Entscheid zur Ablehnung des Velowegs bereits heute anstatt erst ganz am Ende des politischen Prozesses erfolgen würde?

Roland Scheck
Lorenz Habicher

171/2013