

Zürich, den 17. Januar 2001

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. September 2000 reichten die Gemeinderätinnen Anita Zimmerling Enkelmann (SP) und Nicole Bisig (SP) folgende Motion GR Nr. 2000/444 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, im Rahmen des neuen Verkehrsregimes auf der Hardbrücke einen Objektkredit für die Aufwertung und Neugestaltung des Hardplatzes zu sprechen. Wichtiger Bestandteil des Projektes ist die Schaffung eines niveaugleichen Knotens zwischen Hard- und Hohlstrasse.

Begründung:

Mit den neuen Transitachsen in und um Zürich wollen Stadt und Kanton auf der Hardbrücke ein neues Verkehrsregime schaffen, das vor allem die Verbindung Pflingstweidstrasse–Hardbrücke–Sihlquai neu gewichtet (neue Rampen in der Pflingstweidstrasse; ein «Lichtsignal auf der Hardbrücke» usw.).

Mit diesem Regime werden die aufwändigen und hässlichen Knotenbauwerke am Hardplatz überflüssig und es besteht die Notwendigkeit, die Kapazität an dieser Stelle den neuen Gegebenheiten anzupassen. Um die lange geforderte Wohnlichkeit, Wirtlichkeit und Aufenthaltsqualität am Hardplatz endlich zu steigern, sollte ein neuer, niveaugleicher Knoten mit Ampel oder Kreisel geschaffen werden – also eine «normale» Kreuzung.

Urbane Qualität würde vor allem mit einem muschelförmigen Platz entstehen, der die Anrampung für die Hardbrücke direkt in den Platz integriert, die Hohlstrasse gerade (statt wie heute geschwungen) über den Platz führt und ebenerdig mit der Hardstrasse kreuzen lässt. So wird Raum für die an den Platz grenzenden Geschäfte, Restaurants und Wohnhäuser geschaffen, Übersichtlichkeit und Sicherheit werden gesteigert und der ganze Platz belebt.

Die Gestaltung der Umgebung und allenfalls einer neuen gleisseitigen Raumkante könnte integral mit der Platzgestaltung und einer Tramverbindung zum Bahnhof Hardbrücke in einem Gestaltungswettbewerb erfolgen und durch geeigneten Nutzungsmix den Platz zusätzlich bereichern.

Dass dies an einem Platz in einem Quartier geschehen kann, wo bisher vor allem Belastungen zu tragen waren, verleiht dem Vorhaben zusätzliche Notwendigkeit.

Es besteht die Chance, gleichzeitig mit der Anpassung der Kapazitäten an ein neues grossräumiges Verkehrsregime, einem stark geforderten Quartier einen wichtigen, attraktiven und urbanen Platz mit Zentrumswirkung und Aufwertungspotenzial zurückzugeben.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderats, GeschO GR). Beauftragt der Stadtrat die Umwandlung einer Motion in ein Postulat, begründet er dies schriftlich innert 6 Monaten seit der Einreichung des Vorstosses (Art. 91 GeschO GR).

Die vorliegende Motion will die Stadt Zürich verpflichten, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Objektkredit zur Aufwertung des

Hardplatzes vorzulegen; dies wird zum einen mit den Auswirkungen aus dem Projekt Westast SN1.4.1 und zum anderen mit der bestehenden für die Motionärinnen unbefriedigenden Verkehrssituation begründet.

Das Generelle Projekt Westast SN1.4.1, das in der Zuständigkeit des Kantons liegt und wie in der Begründung beschrieben neue Rampen von der Pfingstweidstrasse und vom Sihlquai auf die Hardbrücke beinhaltet, sieht im Bereich Zürich West ein neues Verkehrsregime mit Lichtsignal geregelten Knoten auf der Hardbrücke vor. Dieses neue Verkehrsregime hat eine Kanalisierung des Verkehrs auf die Pfingstweidstrasse zum Ziel. Es werden damit weder neue Kapazitäten für den Autoverkehr zur Verfügung gestellt, noch werden Kapazitäten auf der Hardbrücke abgebaut. Die heutigen Belastungen von etwa 1800 Fahrzeugen pro Spitzenstunde Richtung Hardplatz und 2300 Richtung Bucheggplatz bzw. im Querschnitt etwa 70 000 Fahrzeuge pro Werktag bleiben in etwa bestehen.

Die mit der Eröffnung der Westumfahrung (Uetlibergtunnel) zu erwartende Verkehrsreduktion wird in Zürich West (Pfingstweidstrasse) durch die dortige Nutzungsverdichtung wieder aufgebraucht. An der Belastung der Hardbrücke wird sich somit auch im Zusammenhang mit dem Uetlibergtunnel kaum etwas verändern, sie wird weiterhin die wichtigste Verteilachse des Ziel-/Quellverkehrs im Westen von Zürich bleiben. Dennoch hat man im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung (Uetlibergtunnel) neue Verkehrsführungen und -regimes für die «Westtangente» untersucht mit zum Teil neuen Rampen im Bereich Hardplatz; aus den Untersuchungen resultierte aber eine Verkehrsführung auf den vorhandenen Bauwerken und eine Kanalisierung in beiden Richtungen auf die Achse Hardbrücke-Hohlstrasse-Seebahnstrasse, was hauptsächlich Entlastungen und Aufwertungsmöglichkeiten für den Bullingerplatz und die Weststrasse ermöglicht. Dies relativiert die geforderte urbane Qualität und Aufwertung auf dem Hardplatz.

Eine ebenerdige Lösung in Form eines Kreisels kommt aus verkehrstechnischer Sicht nicht in Frage, denn die Belastungen im Bereich Hardplatz sind zu hoch und könnten selbst mit einem zweistreifigen Kreisel kaum abgewickelt werden. Auch ginge der geplante Kanalisierungsgedanke Hardbrücke-Hohlstrasse verloren, da der Verkehrsfluss für diese Beziehung stark behindert würde, der Platzbedarf wäre sehr gross und es böten sich Probleme mit der geplanten Tramverlängerung Richtung Altstetten und Farbhof. Auch eine A-Niveau-Kreuzung mit Lichtsignalregelung ist kapazitätsmässig nur schwerlich möglich und der Knoten würde ebenfalls viel Platz beanspruchen für die diversen Vorsortierspuren. Hinzu kommen bei beiden Varianten noch Anforderungen an eine spätere Tramverbindung (ober- oder unterirdisch) zum Escher-Wyss-Platz, was die Lösungen weiter einengt. Der Aufwertungsgedanke der Motion ginge somit in beiden Varianten verloren. Eine Trennung der Verkehrsströme wie im heutigen Fall beinhaltet nach Meinung des Stadtrats ein grösseres Potenzial für Aufwertungsmassnahmen.

Zu all diesen Aspekten einer ebenerdigen Kreuzung kommt hinzu, dass die technische Machbarkeit kaum gegeben ist, da die Hardbrücke über die Gleisanlage der SBB geführt werden muss. Sie würde bei einer Anrampung erst nach einem A-Niveau-Kreuzungsbereich nur eine genügende Höhe zur Einhaltung des Lichtraum-

profils erreichen, wenn die Hohlstrasse weiter in Richtung Häuserzeile verschoben würde. Eine gerade Linienführung würde dazu kaum ausreichen, eine Richtung Häuserzeile gebogene Linienführung wäre dafür realistischer. Dies würde aber wiederum nicht dem Aufwertungsgedanken der Motion entsprechen, denn die heute bestehenden Nutzungen vor den Häusern würden eingeengt und die Hohlstrasse würde ihre Trennwirkung zum Platz, der somit auf die andere Seite der Hohlstrasse zu stehen käme, verstärken.

Aus all diesen Gründen beantragt der Stadtrat die Ablehnung der Motion.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner