

Protokolleintrag vom 06.12.2006

2006/568

Postulat von Bastien Girod (Grüne) und Robert Schönbächler (CVP) und 28 M. vom 6.12.2006: Hardbrücke, Verzicht auf Sanierung und Erweiterung im Jahr 2007

Von der Bastien Girod (Grüne) und Robert Schönbächler (CVP) und 28 M. ist am 6.12.2006 folgendes *Postulat* eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, den Abschnitt zwischen Bahnhof Hardbrücke und Rosengartenstrasse der Hardbrücke nicht wie geplant 2007 zu sanieren und erweitern.

Begründung:

Die für 2007 geplante Sanierung und Erweiterung des Hardbrücken-Abschnitt zwischen Bahnhof Hardbrücke und Rosengartenstrasse ist nicht stadtverträglich und widerspricht dem Ziel einer Nachhaltigen Entwicklung diametral.

1. Von Transit-Provisorium zur Zufahrts-Luxusbrücke

Der Bau der Hardbrücke wurde 1970 vom Gemeinderat als Brücke für den Transitverkehr bewilligt. Mit Ausgaben von nur 7.5 Millionen wurde zwischen Pflingstweidstrasse und Escher-Wyss-Platz ein Brückenabschnitt mit provisorischem Charakter erstellt. Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels im Jahr 2008/9 muss jedoch kein Transitverkehr (vgl. überwiesenes Postulat GR 2001/576 Schönbächler/Türler) mehr durch die Stadt Zürich. Die Hardbrücke verliert damit ihre ursprüngliche Funktion. Mit dem über 80 Millionen teuren Ausbau wird ein Provisorium für den Transitverkehr in eine aufwendige und definitive Brücke für den Zufahrtsverkehr umgebaut.

2. Fünfte Spur nicht notwendig

Das geplante Verkehrskonzept während dem Umbau der Hardbrücke zeigt, dass das Verkehrsaufkommen mit beidseitigen separaten Busspuren und nur zwei Autospuren bewältigt werden kann. Dies gilt insbesondere, wenn aufgrund der Eröffnung der Westumfahrung kein Transitverkehr mehr durch Zürich fahren muss.

3. Sicherheitsproblem für Autofahrer – keine Mittelleitplanke

Wegen der geplanten fünften Spur kann keine Mittelleitplanke mehr erstellt werden und die Fahrspuren sind enger beieinander. Dies erhöht die Gefahr eines Frontalcrashes für Lastwagen und Automobilisten. Gleichzeitig sind die Fluchtmöglichkeiten im Falle eines Unfalles aufgrund der Entfernung des heute bestehenden, seitlichen Not-Streifens eingeschränkt.

4. Sicherheitsproblem für Velofahrende – kein Veloweg

Da die ÖV-Spur zu eng ist um Velofahrende in genügendem Abstand zu überholen, müssen Velofahrende die Autospur benutzen. Da dies jedoch sehr gefährlich für die Velofahrenden sein wird, ist spätestens nach dem ersten Velounfall mit einem Velofahrverbot für diesen Abschnitt zu rechnen. Ein sicherer Veloweg über die Hardbrücke hat wegen der geplanten fünften Spur keinen Platz mehr. Velofahrende müssten deshalb zwischen Wipkingen und Wiedikon grosse Umwege in Kauf nehmen.

5. Kapazitätserhöhung und Stadtautobahn-Tauglichkeit

Die Verkehrskapazität der Hardbrücke-Nord wird mit dem geplanten Ausbau um eine zusätzliche 5. Spur erhöht. Eine genauere Betrachtung des Verkehrsregimes auf der Hardbrücke zeigt, dass es aus Verkehrssicherheits-Gründen kaum möglich ist, vom MIV zwischen Einfahrt Geroldrampe und Ausfahrt Escher-Wyss-Platz einen Spurwechsel und Überquerung der ÖV-Spur zu verlangen. Dies bedeutet eine Kapazitätserhöhung in Richtung Rosengartenstrasse und Sihlquai. Die Hardbrücke übernimmt damit faktisch die Funktion des zweiten Abschnitts des Westastes der SN 1.4.1 (Stadtautobahn) und der Realisierungsdruck für die Ypsilon-Verkehrspläne von Stadt- und Regierungsrat vom 1.4.2005 mit tiefelegtem Sihlquai und Stadttunnel wird verstärkt.

6. Ausweichverkehr für die Stadt – falscher Termin für Sanierung

Mit einer Sanierung der Hardbrücke sollte auf die Eröffnung der Westumfahrung (Uetlibergtunnel) im Jahr 2008/9 gewartet werden. Sonst hat der Transitverkehr während der Sanierung die Westumfahrung noch nicht zur Verfügung, was unnötigen Ausweichverkehr für die gesamte Stadt zur Folge hätte.

7. Volksentscheid nötig

Am 13. Mai 1970 genehmigte der Gemeinderat das Projekt zur Verlängerung der Hardbrücke von Escher-Wyss-Platz bis zur Pflingstweidstrasse, welche mit nur 7 470 000 Fr. veranschlagt war. Am 27. September 1970 stimmten die Stimmberechtigten Zürichs einzig zum Bau der Hardbrücke über die Geleise zu (Pflingstweidstrasse bis Hardplatz). Da der Abschnitt zwischen Pflingstweid und Escher-Wyss bei der aktuellen „Sanierung“ aufgrund des Ausbaus mehr als 20 Millionen Franken kostet, muss die Zürcher Bevölkerung auch zu diesem Brückenabschnitt noch befragt werden.

8. Untransparentes Vorgehen

Indem der Stadtrat vorgibt, der geplante Hardbrücken-Ausbau sei bloss eine Sanierung, umgeht er verschiedene für ein demokratisches und transparentes Verfahren wichtige Vorgehensschritte:

1. Fehlende UVP: Aufgrund der Kapazitätserhöhung sollte eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 18 USG) durchgeführt werden.
2. Fehlende Baurechtsaufgabe: Aufgrund der Verbreiterung der Brücke um 66 cm und der zusätzlichen, seitlichen Beleuchtung sollte das Vorhaben öffentlich aufgelegt werden.
3. Ungewöhnliche Abrechnung: Noch nie wurde ein vergleichbarer Brückenbau unter dem Konto für den Unterhalt der Strassen anstatt als Investition unter dem Konto für Erstellung, Ausbau und Erneuerung der Strassen abgerechnet. Damit werden verschiedene Projektierungsbestimmungen umgangen.

Anhang: Querschnitt des Brückenabschnitts Nord (nicht im Protokoll)